

Στα πρόθυρα του κυκλοφοριακού εμφράγματος βρίσκεται η Αθήνα και ακολουθούν άλλες μεγάλες πόλεις της χώρας, αφού τα ΙΧ αυτοκίνητα υπερδιπλασιάστηκαν μέσα σε μία δεκαετία, ενώ παράλληλα αυξήθηκε ο πληθυσμός των πόλεων. Με τα δεδομένα αυτά, η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί ένα σταυρόλεξο προς επίλυση και για τις πόλεις. Το ΤΕΕ προτείνει λύσεις για τη διαχείριση της κινητικότητας, προκειμένου να εξακολουθήσουμε να κυκλοφορούμε στις πόλεις.

Σύμφωνα με τη Μόνιμη Επιτροπή Θεμάτων Μεταφορών του ΤΕΕ, η διαχείριση της κινητικότητας αποτελεί μια φθηνή και εύκολα εφαρμόσιμη λύση, αρκεί οι πολίτες να αλλάξουν συνήθειες και να αποφασίσουν να αφήσουν το ΙΧ αυτοκίνητό τους, για να μετακινηθούν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτή την αλλαγή συνηθειών μπορούν να την υποβοηθήσουν αντικίνητρα για τη χρήση των συμβατικών ΙΧ αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με κίνητρα για τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, των «καθαρών» οχημάτων, καθώς και άλλων μεταφορικών μέσων, φιλικών προς το περιβάλλον και προς την ποιότητα ζωής της πόλης.

Το πρόβλημα δε φαίνεται να είναι μόνον ελληνικό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναλάβει πρωτοβουλίες για να αντιμετωπίσει τα κυκλοφοριακά προβλήματα των ευρωπαϊκών πόλεων, αλλά και τα προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τα οποία συνδέονται άμεσα με την κυκλοφορία των οχημάτων και με την κατανάλωση καυσίμων, που σήμερα είναι ιδιαίτερα ακριβά. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ προτίθεται να εφαρμόσει προγράμματα για τις μετακινήσεις, για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, σε συνδυασμό με τις «πράσινες» μεταφορές.

Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη η δημόσια διαβούλευση μεταξύ των κρατών - μελών και της ΕΕ, προκειμένου να αποφασιστούν και να εφαρμοστούν εντός του 2009 οι κατευθύνσεις της νέας πολιτικής της ΕΕ από τα κράτη - μέλη.

Τα συναρμόδια υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών - Επικοινωνιών έστειλαν στην ΕΕ τις προτάσεις τους, οι οποίες συγκλίνουν στον περιορισμό της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων και στην αύξηση της χρησιμοποίησης των μέσων μαζικής μεταφοράς, με έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς, αλλά και στην αύξηση της χρήσης εναλλακτικών μορφών μετακινήσεων.

Και οι δύο προτάσεις, που προέκυψαν έπειτα από μελέτες, προβλέπουν απόσυρση ρυπογόνων ΙΧ αυτοκινήτων, τιμολόγηση τελών κυκλοφορίας και καταβολή διοδίων ανάλογα με το βαθμό ρύπανσης που προκαλεί το κάθε όχημα, αλλαγές στην καθημερινή κυκλοφορία των ΙΧ αυτοκινήτων ανάλογα με το πόσο ρυπαίνουν το περιβάλλον, εισαγωγή καθαρών τεχνολογιών, όπως τα υβριδικά και τα οχήματα που κινούνται με φυσικό αέριο, ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς, με έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς, για τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών, δημιουργία ποδηλατοδρόμων στην Αθήνα και σε άλλες 13 πόλεις της χώρας, εφαρμογή της οικολογικής οδηγίας και σε όποιες πόλεις κριθεί αναγκαίο απαγόρευση της κυκλοφορίας στο κέντρο των ΙΧ αυτοκινήτων -πλην των «καθαρών».

Πρόσφατα το συναρμόδιο υπουργείο Οικονομίας εξήγγειλε το μέτρο της απόσυρσης των «γερασμένων» ΙΧ αυτοκινήτων, ανοίγοντας ουσιαστικά τον κύκλο των ρυθμίσεων για την αστική κινητικότητα.



Αστική Κινητικό



Επιμέλεια:
ΒΑΣΩ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ

Τα χειρότερα δεν ήρθαν ακόμα

Με ποδήλατα, περπάτημα και χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς μπορεί να βελτιωθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας και των άλλων μεγάλων πόλεων, ενώ προτείνονται οικονομικά κίνητρα για όσους επιλέγουν τη μετακίνηση με ποδήλατα, αλλά και «καθαρά» οχήματα. Όσο για τα ΙΧ αυτοκίνητα, αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται καθημερινά και μάλιστα στα κέντρα των πόλεων.

μερίδα με θέμα “Κινητικότητα στον Αστικό Χώρο - Πράσινη Βίβλος και Ελληνική Πραγματικότητα”, από την οποία προέκυψε ότι στην Αθήνα, παρά τον υπερδιπλασιασμό των ΙΧ αυτοκινήτων κατά την τελευταία δεκαετία (αύξηση κατά 120% από το 1998 έως το 2008), δε φτάσαμε ακόμη στο μέσο όρο του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ της Ευρωπαϊκής Ένωσης» τόνισε ο πρόεδρος του ΤΕΕ, **Γιάννης Αλαβάνος**.

τητα: Ένα «πράσινο» στοίχημα για τις πόλεις

Αυτοί είναι οι κύριοι άξονες της Εθνικής Στρατηγικής Αστικής Κινητικότητας, που προτείνει η Μόνιμη Επιτροπή Μεταφορών του ΤΕΕ, ως λύση στο επικείμενο κυκλοφοριακό έμφραγμα της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και των άλλων μεγάλων πόλεων, αλλά και για τον δραστικό περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, που -τουλάχιστον στην Αθήνα- είναι σχεδόν καθημερινό φαινόμενο.

Αύξηση των ΙΧ κατά 120%

«Το ΤΕΕ διοργάνωσε πρόσφατα η-

Και εξήγησε ότι τα χειρότερα δεν ήλθαν ακόμη στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας και των άλλων μεγάλων πόλεων της χώρας, αλλά αναμένονται. Εκτιμάται ότι το 2010 θα κορεστούν οι δρόμοι της πρωτεύουσας σε ποσοστό 90% κατά τις ώρες αιχμής.

Ως εκ τούτου πρέπει να ληφθούν εγκαίρως μέτρα για τη βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς και να αναδειχτούν εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, όπως το ποδήλατο.

Κίνητρα για τη χρήση ποδηλάτων

Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις γίνονται εκστρατείες προώθησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM), της χρήσης ποδηλάτου και του βαδίσματος, καθώς και προσφορά από τον εργοδότη δωρεάν εισιτηρίων για MMM ώστε να μη χρησιμοποιείται το ΙΧ αυτοκίνητο. Επίσης προωθείται η κοινή χρήση ΙΧ (car-sharing). Ακραίο παράδειγμα αποτελεί η γερμανική πόλη Weibenburg, όπου οι κάτοικοι δεν επιτρέπεται να έχουν αυτοκίνητα!

Αυτά τονίζονται στην εισήγηση της Μόνιμης Επιτροπής Θεμάτων Μεταφορών του ΤΕΕ, στην οποία υπογραμμίζεται ότι η διαχείριση της κινητικότητας είναι μια φθηνή και εύκολα εφαρμόσιμη λύση, που όμως προϋποθέτει την αλλαγή νοοτροπίας των πολιτών.

Ήδη στην Ευρώπη γίνονται εκστρατείες προώθησης της χρήσης ποδηλάτου. Στη Βιέννη είναι δωρεάν η ενοικίαση ποδηλάτων, στο Ηνωμένο Βασίλειο προωθείται η χρήση ποδηλάτου για βελτίωση της καρδιαγγειακής λειτουργίας, ενώ η Γερμανική Ένωση Ποδηλατιστών κάνει διαφημιστική εκστρατεία για τη μετακίνηση στην εργασία με ποδήλατα.



Μείωση της παρουσίας των αυτοκινήτων στα κέντρα

Η ελεγχόμενη στάθμευση και τα αστικά διόδια είναι τα δύο πιο αποτελεσματικά εργαλεία άμεσης απόδοσης για τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο κέντρο.

Ωστόσο, η κοινωνική ταυτότητα της πόλης είναι ιστορικά ταυτισμένη με το κέντρο. Το να θεσμοθετηθούν με τα αστικά διόδια «θέσεις» για την προσπέλασή του, όπως στα τρένα (1η θέση με ΙΧ και 2η θέση με δημόσια συγκοινωνία) θα ζημίωνε σοβαρά το δημόσιο χαρακτήρα της πόλης.

Ο μοναδικός τρόπος άμβλυνσης αυτής της επίπτωσης είναι η θεαματι-

κόσσια συγκοινωνία, φαρδύτερα πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμους. Εκ των πραγμάτων θα μειωθεί ο χώρος για τα αυτοκίνητα και ο κυκλοφοριακός όγκος. Το δεύτερο αυτό σενάριο, σε αντίθεση με το πρώτο, στοχεύει σε μια προοπτική μεγάλης κλίμακας αναπλάσεων και αναβάθμισης των ποιοτήτων του δρόμου, με αποφασιστική απόδοση προτεραιότητας στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Πώς θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί μια τέτοια κλίμακας στρατηγική ανακατασκευής; Οι υποστηρικτές τού πρώτου σεναρίου προβάλλουν το ε-

τούμενο, που δεν είναι στενά η άμβλυνση του κορεσμού αλλά η αναβάθμιση του αστικού χώρου και η δικαιότερη απόδοσή του σε όλους τους επιδοξους χρήστες του.

Τα δύο σενάρια θα μπορούσαν να ανήκουν σε μια ενιαία πολιτική που θα είχε τον ξεκάθαρο στόχο της ανακατασκευής του οδικού χώρου κατά τρόπο που να παρέχεται, μέσω της διαμόρφωσής του, προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Η χρηματοδότησή της θα προερχόταν από το αυτοκίνητο, το οποίο δεν είναι δίκαιο να μην αποζημιώνει το κοινω-

ναι απαραίτητο να εισπράττεται μέσω αστικών διοδίων διότι δεν είναι συνδεδεμένο μόνο με τον κορεσμό. Θα μπορούσαν να θεσμοθετηθούν συμβατικές πολιτικές φορολόγησης.

Σχετικά με την ειδική προστασία που αξίζουν περιοχές της πόλης, όπως τα ιστορικά κέντρα, υπάρχουν παραδείγματα αποτελεσματικών πολιτικών, αντί των διοδίων, που εφαρμόστηκαν στο παρελθόν όπως το σύστημα των «κμονών-ζυγών», για το οποίο η Αθήνα υπήρξε πρωτοπόρος (η αγορά δεύτερου αυτοκινήτου, με την οποία, όσοι έχουν την οικονομική δυνατότητα, παρακά-

Αθήνα, «πόλη των συγκοινωνιών»

Για να επιτευχθεί το όραμα της αειφόρου ανάπτυξης και βιώσιμης κινητικότητας είναι ουσιαστικό να στοχοθετηθεί η Αθήνα ως «πόλη των συγκοινωνιών» αντί «πόλη των αυτοκινήτων»! Πρώτη και βασική προτεραιότητα μιας πολιτικής ανάπτυξης, λειτουργίας και διαχείρισης του συγκοινωνιακού συστήματος της Αθήνας αποτελεί ο καθορισμός συγκεκριμένων αξόνων ανάπτυξής της, δηλαδή των στόχων, που είναι:

- Περιορισμός/εκλογίκευση της χρήσης του ΙΧ, με περιορισμούς της κυκλοφορίας και συστήματα τιμολόγησης, αλλά και παράλληλη βελτίωση της υποδομής των ΜΜΜ.

- Προνομιακή αντιμετώπιση των ΜΜΜ και προώθηση της χρήσης τους.

- Απόδοση χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης, με δημιουργία χώρων πρασίνου, αναβάθμιση πεζοδρομίων και δημιουργία πεζοδρόμων, δρόμων ήπιες κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων, που θα δώσουν μια πιο ανθρώπινη «ντότα» στην Αθήνα, συμβάλλοντας επίσης και σε μια πιο φιλοπεριβαλλοντική ισορροπία του συγκοινωνιακού συστήματος της Αθήνας.

- Ενίσχυση της διατροπικότητας (συνδυασμένη μετακίνηση). Περισσότεροι και λειτουργικοί σταθμοί μετεπιβίβασης (park-and-ride, kiss-and-ride) και ενιαία τιμολογιακή πολιτική στα ΜΜΜ μπορεί να συμβάλει σε αυτό.

- Καλύτερη πληροφόρηση των μετακινούμενων.

- Ενίσχυση της ασφάλειας στις αστικές μετακινήσεις.



κή βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας, της υποδομής και των συνθηκών για περπάτημα και ποδήλατο, σε τέτοιο βαθμό ώστε αυτοί οι βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης να προσφέρουν τόσες ανέσεις και ποιότητες που να γίνουν ανταγωνιστικοί και ελκυστικοί απέναντι στα καταρχήν σημαντικά πλεονεκτήματα του αυτοκινήτου και έτσι αυτοί που θα επισκέπτονται το κέντρο χωρίς αυτοκίνητο να μην αισθάνονται ότι μειονεκτούν.

Η εφαρμογή του δεύτερου σεναρίου προϋποθέτει ένα μεγάλο έργο ανακατασκευής του οδικού περιβάλλοντος, εμπλουτιζοντάς το με αποκλειστικούς διαδρόμους για τη δη-

πιχείρημα ότι τα έσοδα από τα αστικά διόδια θα μπορούσαν να χρηματοδοτούν τέτοια παράλληλα έργα. Ωστόσο στη συζήτηση για τα αστικά διόδια συχνά ξεχνιέται το βασικό ζη-

νικό σύνολο για το κόστος των επιπτώσεων της κυκλοφορίας του σε ατυχήματα, ρύπανση, θόρυβο, τεμαχισμό του αστικού χώρου.

Το εξωτερικό αυτό κόστος δεν εί-

μπούν αυτό το μέτρο, το οποίο καταρχήν αφορά όλους, θα μπορούσε με εύκολα εφαρμόσιμες τεχνικές, αν υπήρχε η βούληση, να αποκλειστεί ως «λύση».

Για τη μείωση της παρουσίας των αυτοκινήτων στις περιοχές κατοικίας απαιτείται η ευρεία εφαρμογή «ζωνών 30» (μέγιστης ταχύτητας 30 χλμ./ώρα) και η κατασκευαστική διαμόρφωση των οδικών τους δικτύων σε δίκτυα «ήπιας κυκλοφορίας». Έτσι, η χωρητικότητά τους σε αυτοκίνητα θα περιοριστεί ενώ, αντίστροφα, θα αυξηθεί για πράσινο και για την κίνηση πεζού, ποδηλάτη και δημόσιας συγκοινωνίας.

Διαχείριση κυκλοφορίας

Με δεδομένη τη μεγάλη αύξηση του αριθμού των ΙΧ στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις, απαιτείται η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για την αποτελεσματική διαχείριση του συγκοινωνιακού συστήματος που θα αξιοποιεί τη συγκοινωνιακή υποδομή της πόλης, όπως οι περιορισμοί της χρήσης του ΙΧ, η προνομιακή αντιμετώπιση των ΜΜΜ και η προώθηση της χρήσης τους (βελτιστοποίηση υποδομής και προώθηση λειτουργίας τους), η ενίσχυση της διατροπικότητας με τη δημιουργία χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση στα ΜΜΜ και την επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης, η καλύτερη πληροφόρηση των μετακινούμενων και η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας.

Σήμερα, στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, κινείται περίπου το 43% των οχημάτων που είναι εγγεγραμμένα στη χώρα, ενώ ο δείκτης ιδιοκτησίας εκτιμάται ότι έχει ξεπεράσει τα 440 επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ ανά 1.000 κατοίκους έναντι 20 που ήταν το 1964, όταν έγινε η πρώτη κυκλοφοριακή μελέτη της Αττικής από ΥΔΕ-Σμιθ, και έναντι των 600 που αποτελεί ένα αναμενόμενο μέγιστο, τονίζεται στις θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Και υπογραμμίζεται ότι η Αθήνα εμφανίζει εξαιρετικά πυκνή κυκλοφορία και στάθμευση ο-

Το 2010 θα κορεστούν οι οδικοί άξονες

χημάτων και έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία επιδεινώνεται σταθερά χρόνο με χρόνο, ενώ τα προβλήματα επεκτείνονται πλέον και στα προάστια.

Το 55% των βασικών οδικών αρτηριών λειτουργεί σε κορεσμό κατά τις -διευρυμένες πλέον- περιόδους αιχμής. Ακόμη και η Αττική Οδός, στο κεντρικό της τμήμα, από Δ. Πλακεντίας μέχρι τη Λ. Κύμης, λειτουργεί σε κορεσμό κατά την πρωινή και μεσημεριανή αιχμή.

Αν δεν ληφθεί κανένα μέτρο,

με δεδομένη και την αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων και της κινητικότητας, μέχρι το 2010 εκτιμάται ότι το 90% περίπου των κυρίων αξόνων θα βρίσκεται κατά τις ώρες αιχμής σε κορεσμό. Η πόλη δηλαδή θα είναι πρακτικά ακίνητη βιώνοντας (κατά το οξύμωρο σχήμα) μια «αβίωτη» κινητικότητα.

Η άρση της άδικης έως σήμερα προιμοδότησης του ΙΧ και η ενθέρωση των κατοίκων του Λεκανοπεδίου αποτελούν τους κεντρικούς άξονες της βιώσιμης αστι-

κής κινητικότητας του μέλλοντός μας.

Ο προσανατολισμός είναι ξεκάθαρα προς την εξυπηρέτηση των πολλών με τα ΜΜΜ, που πρώτιστα επιτυγχάνεται με τον περιορισμό της κυκλοφορίας των λίγων με τα ΙΧ και δευτερευόντως με τη βελτίωση αυτών καθ' εαυτών των ΜΜΜ. Όσο η χρήση του ΙΧ δεν αφήνει χώρο στα ΜΜΜ και τις ήπιες μορφές μετακίνησης, η οποιαδήποτε βελτίωση της εξυπηρέτησης των τελευταίων θα παραμείνει ιδιαίτερα περιορισμένη.



Τα μεγάλα στοιχήματα

Στα μεγάλα στοιχήματα για τις αστικές μετακινήσεις της ευρωπαϊκής πόλης του 21ου αιώνα, που είναι η συγκράτηση της επέκτασης των πόλεων, η μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων και η αποφόρτιση των δρόμων από τη στάθμευση, αναφέρεται ο αναπλ. καθηγητής του ΕΜΠ, επιστημονικός υπεύθυνος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ, συγκοινωνιολόγος - πολεοδόμος, **Θάνος Βλαστός**. Και επισημαίνει ότι η αυτο-

κινητοβιομηχανία και όλες οι συνοδευτικές τού αυτοκινήτου δραστηριότητες, είναι ένας εξαιρετικά ισχυρός παράγοντας της ευρωπαϊκής οικονομίας, που επηρεάζει τη χάραξη πολιτικών που θα έθιγαν σημαντικά την ανταγωνιστικότητά τους στη διεθνή σκηνή. Συγχρόνως, πολλές παράμετροι της σημερινής λειτουργίας των πόλεων είναι σχεδιασμένες με βάση το αυτοκίνητο.

Η νοοτροπία των πολιτών αποτελεί ένα πρόβλημα που συνα-

ντάται κυρίαρχο στο σύνολο της Ευρώπης. Εκδηλώνεται μάλιστα με ιδιαίτερη ένταση στις νότιες χώρες. Οι κάτοικοι στην πλειονότητά τους είναι αρνητικοί σε πολιτικές που θα αύξαιναν το κόστος της χρήσης του αυτοκινήτου, που θα περιορίζαν τις ελευθερίες στάθμευσης, που θα άλλαζαν τις καθημερινές συνήθειες, δυσκολεύοντας τη χρήση του αυτοκινήτου.

- Ένα πρώτο μεγάλο στοίχιμα για την Ευρώπη είναι να εκπαιδεύ-

σει τους πολίτες της στον αστικό πολιτισμό και να ενισχύσει τους δεσμούς τους με την πόλη. Προϋπόθεση γι' αυτό είναι να κρατήσουν οι πόλεις ανθρώπινη κλίμακα, επομένως να συγκρατήσουν την επέκτασή τους με ενίσχυση της πυκνότητάς τους γύρω από τους σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας.

- Ένα δεύτερο στοίχιμα είναι η μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στα κέντρα και στις περιοχές κατοικίας. ▶

Ζημιά 100 δισ. ευρώ ετησίως

«**A**πό την κυκλοφορική συμφόρηση, η ευρωπαϊκή οικονομία χάνει κάθε χρόνο περίπου 100 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή το 1% του ΑΕΠ της ΕΕ» επισημαίνει ο πρόεδρος της Επιτροπής Αστικής Κινητικότητας του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αναπληρωτής δήμαρχος Αθηναίων, τοπογράφος μηχανικός - συγκοινωνιολόγος, **Χρόνης Ακριτίδης**. Και προτείνει την προώθηση ενα-

λακτικών μεθόδων μετακίνησης, όπως το βάδισμα και η ποδηλασία, με την παροχή κινήτρων στους εργαζομένους σε δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις για τη χρήση του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες υποδομές για την εξυπηρέτησή τους (ασφαλής στάθμευση σε συνδυασμό με κατάργηση χώρων στάθμευσης για ΙΧ κτλ.). Επίσης, παροχή κινήτρων στους εργαζομένους για την αξιοποίηση

βιώσιμων τρόπων μετακίνησης (car-sharing, κάρτες απεριορίστων διαδρομών στα ΜΜΜ κλπ.).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 60% του πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές. Σχεδόν το 85% περίπου του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ παράγεται σε αστικές περιοχές. Οι πόλεις και οι μεγαλουπόλεις είναι η κινητήρια δύναμη της ευρωπαϊκής οικονομίας. Σε όλη την Ευρώπη, η αύξηση της κίνη-

σης στα αστικά κέντρα έχει ως αποτέλεσμα το επαναλαμβανόμενο φαινόμενο της συμφόρησης και πολυάριθμες αρνητικές συνέπειες από άποψη χαμένου χρόνου και περιβαλλοντικής όχλησης.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση εντείνονται κάθε χρόνο. Η αστική κυκλοφορία ευθύνεται για το 40% των εκπομπών CO₂ και για το 70% των εκπομπών άλλων ρύπων από τις οδικές μεταφορές.

Πόλεις ελεύθερης ροής

Προκειμένου να μπορεί να γίνει η οποιαδήποτε αναγνώριση των προσπαθειών των πόλεων προς αυτή την κατεύθυνση, πρέπει να αναπτυχθεί ένα σύστημα «επισημάνσης», μιας βάσης δεδομένων που να περιλαμβάνει τις καλύτερες πρακτικές (best practices) που έχουν εφαρμοστεί με επιτυχία στις διάφορες πόλεις.

Το σύστημα επισημάνσης θα μπορούσε να αναδειχθεί σε σύστημα «επιβράβευσης» των πόλεων, ενώ η κατανομή των πόρων θα μπορούσε να στηρίζεται στη συνεχή αξιολόγηση και βαθμολόγηση των κυκλοφοριακών δεδομένων της κάθε πόλης.

Η εφαρμογή των λύσεων αυτών προϋποθέτει την ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση των πολιτών -και ιδιαίτερα των παιδιών και των νέων- σχετικά με τα οφέλη (οικονομικά, περιβαλλοντικά, υγείας κλπ.) που προσφέρουν το βάδισμα και η χρήση ποδηλάτου και την περαιτέρω προώθηση μιας συγκροτημένης πολιτικής για την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος σε σχέση με τις μεταφορές.



Αστικά διόδια

Το σύστημα των αστικών διοδίων αφορά στην εφαρμογή προηγμένης γενιάς συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας. Για να μπορέσουμε με ακρίβεια να απαντήσουμε στον προσανατολισμό της εφαρμογής τέτοιων τεχνικών, θα πρέπει πρώτα να εξαντληθούν εφαρμογές πολιτικών και πρακτικών διαχείρισης της κίνησης στα αστικά κέντρα, όπως:

- ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών δικτύων ΜΜΜ με την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό τους,
- αξιοποίηση της υποδομής που διαθέτει η πόλη κάθε στιγμή, μέσα από το σχεδιασμό και την υλοποίηση μιας πολιτικής εφαρμογής διαχειριστικών μέτρων και δράσεων, ώστε να αναβαθμιστεί η λειτουργία των δημόσιων συγκοινωνιών (και άλλων μορφών μετακίνησης), καθιστώντας τις περισσότερο ελκυστικές σε σχέση με το ΙΧ,
- εξέταση τεχνικών διαχείρισης της κυκλοφορίας από τους αρμόδιους φορείς (πολιτική στάθμευσης κλπ).

Κίνητρα

Πρέπει να εξεταστεί και η δυνατότητα παροχής κινήτρων στους εργαζομένους. Παράλληλα, πρέπει να αναβαθμιστούν οι αστικές συγκοινωνίες, να χρησιμοποιηθούν νέες, καθαρές τεχνολογίες, να προωθηθούν μέτρα διασυνδεσιμότητας των διαφόρων μέσων μετακίνησης στα αστικά κέντρα, μέσω, π.χ., της υλοποίησης χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park & Ride), να προσφέρουν οικονομικά κίνητρα ώστε οι επιβάτες να επιλέγουν τα ΜΜΜ και άλλα πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς για τις μετακινήσεις τους, όπως, π.χ., να γίνεται αναπροσαρμογή των κομιστρων ώστε να δίνονται πιο πολλά κίνητρα στους συχνούς χρήστες.

Η οικολογική οδήγηση (eco-driving) θα μπορούσε να προωθηθεί περαιτέρω με την εξέταση και πιθανώς την εφαρμογή ευρωπαϊκής κλίμακας επικοινωνιακών δράσεων για την ενημέρωση, τα οφέλη και την προώθησή της.

Επειδή οι εφαρμογές Έξυπνων Συστημάτων Μεταφορών (ΕΣΜ) για την πληροφόρηση του κοινού δεν έχουν άμεση οικονομική ανταποδοτικότητα, θα πρέπει να εξερευνηθούν τρόποι χρηματοδότησης από ευρωπαϊκούς και εθνικούς πόρους.

Την ανάγκη εφαρμογής μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για την αποτελεσματική διαχείριση του συγκοινωνιακού συστήματος τονίζει ο πρόεδρος της Επιτροπής Αστικής Κινητικότητας του ΥΠΕΧΩΔΕ και πρόεδρος της «Αττικό Μετρό», συγκοινωνιολόγος, **Γ. Γιαννής**. «Η πολιτική αυτή θα περιλαμβάνει κίνητρα για απόσυρση των ΙΧ οχημάτων και περιβαλλοντική

ριστούν ως μη αναστρέψιμα, αν δεν ληφθούν δραστικά μέτρα με άμεσες αλλά και με μακροπρόθεσμες συνέπειες. Σημειώνεται ότι τόσο ο απολογισμός των επιδόσεων των συγκοινωνιακών συστημάτων, όσο και οι προσπάθειες αναστροφής της σημερινής κατάστασης είναι εξαιρετικά δυσχερείς, αφενός λόγω της πολυπλοκότητας του συγκοινωνιακού συστήματος κάθε πόλης και μεγα-

Απόσυρση ΙΧ και περιβαλλοντική τιμολόγηση

τιμολόγηση ΙΧ, δηλαδή επιβολή διοδίων ανάλογα με τα εκπαισμένα καυσάερια του οχήματος, εισαγωγή φυσικού αερίου σε περισσότερα λεωφορεία, ενθάρρυνση της χρήσης υβριδικών οχημάτων.

Η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων εξαρτάται από ένα σύνολο δράσεων που συνδυασμένα θα πρέπει να αποσκοπούν συγχρόνως στην προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή και τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους» σημειώνει ο Γ. Γιαννής.

Σε αυτό το πλαίσιο είναι αναγκαία η προώθηση βιώσιμων συγκοινωνιακών συστημάτων και η διαμόρφωση νέας αντίληψης για την αστική κινητικότητα.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περισσότερων ελληνικών πόλεων κινείται σε επίπεδα χαμηλότερα σε σύγκριση με αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις.

Παρά τις διαφοροποιήσεις στα χαρακτηριστικά της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης σε κάθε ελληνική πόλη, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πολίτες είναι κοινά, με σημαντικότερα την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των ΜΜΜ. Το αποτέλεσμα, σε κάθε περίπτωση, είναι η παρεμπόδιση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας των πολιτών και η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος.

Η σημερινή κατάσταση του συγκοινωνιακού συστήματος των ελληνικών πόλεων συσχετίζεται άμεσα με τα χρόνια και πολύπλευρα συμπτώματα μιας πολεοδομικής κρίσης, η οποία εδραϊσως το ρόλο του ΙΧ προκαλώντας μια στρεβλή ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών, που με τη σειρά του ευνοεί συστηματικά τις οδικές μεταφορές και τη χρήση των επιβατικών ΙΧ αυτοκινήτων.

Πολλά από τα προβλήματα που εμφανίζονται σήμερα θα μπορούσαν να χαρακτη-

λούπολης, και αφετέρου λόγω της επικρατούσας πολυαρχίας οργανωτικών προβλημάτων και των πεπερασμένων οικονομικών πόρων.

Απαιτείται, λοιπόν, μια ολοκληρωμένη στρατηγική αστικής κινητικότητας με ξεκάθαρους στόχους.

Αντικίνητρα κυκλοφορίας

«Για την αντιμετώπιση των συσσωρευμένων προβλημάτων ρύπανσης των ευρωπαϊκών και ελληνικών πόλεων είναι απαραίτητη μια πολιτική τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον με έμφαση στη σταδιακή αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων με νέα καθαρότερα οχήματα» υπογραμμίζει ο Γ. Γιαννής.

Τα βασικότερα μέτρα της πολιτικής αυτής συνοψίζονται σε:

- Κίνητρα για απόσυρση των ΙΧ οχημάτων χωρίς καταλυτικό μετατροπέα και στη συνέχεια με μετατροπέα πρώτης γενιάς, σε συνδυασμό με αντικίνητρα κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών, όπως σύνδεση των τελών κυκλοφορίας με την ηλικία του οχήματος ή την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλεί - Επιλεκτική καταλυτική αναγωγή και φίλτρα σωματιδίων στα πετρελαιοκίνητα οχήματα - Εισαγωγή φυσικού αερίου σε περισσότερα λεωφορεία, διereύνηση αξιοποίησής του και σε άλλα βαρέα οχήματα. - Περαιτέρω ενθάρρυνση της χρήσης υβριδικών οχημάτων - Ενίσχυση της έρευνας και προετοιμσίας για την αμεσότερη υιοθέτηση των οχημάτων κυψελών καυσίμου ή υδρογόνου - Εισαγωγή ενιαίας κάρτας ελέγχου καυσαερίων και θορύβου για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων και των δικύκλων - Τεχνολογίες περιορισμού εκπομπών στα καύσιμα, με προώθηση:

- «Καθαρών» καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο • Βιοντιζελ • Βιοαιθανόλης.

Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής

Δεδομένων των προβλημάτων των πόλεων, η στρατηγική αστικής κινητικότητας έθεσε ως στόχο την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στις ελληνικές πόλεις.

Οι βασικές κατευθύνσεις πολιτικής της Στρατηγικής Αστικής Κινητικότητας βασίζονται στις εξής προτεραιότητες: Χωροταξικός, πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός, Συσχέτιση χρήσεων γης με το σχεδιασμό και τη διαχείριση της συγκοινωνιακής υποδομής, Ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών, Ιεράρχηση οδικού δικτύου. Προώθηση θεσμικών ρυθμίσεων για Χωροταξικό και Πολεοδομικό Σχεδιασμό, Επικαιροποίηση ρυθμιστικών σχεδίων Αθήνας και Θεσσαλονίκης,



Ο «ρυπαίνων» πληρώνει

Εισαγωγή περιβαλλοντικών τελών στην κυκλοφορία είτε ως προσαύξηση των υφιστάμενων τελών/χρεώσεων είτε ως νέα τέλη:

- με κλιμάκωση της χρέωσης των τελών κυκλοφορίας,
- με μεταβλητά διόδια στους αστικούς αυτοκινητοδρόμους ανάλογα με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα του ΙΧ,
- με κλιμάκωση του τέλους της ελεγχόμενης στάθμευσης, ανάλογα με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα του ΙΧ,
- με την επιβολή συστήματος περιβαλλοντικής τιμολόγησης εισόδου των ΙΧ στην κεντρική περιοχή ενός δήμου ανάλογα με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα τους, σε όσους δήμους το επιθυμούν,
- με την ενθάρρυνση της μείωσης μεγέθους και βάρους των οχημάτων, π.χ. με την επιβολή περιβαλλοντικού τέλους στα νέα οχήματα ανάλογα με τις εκπομπές ανά χιλιόμετρο.

Η αποτελεσματικότητα της στρατηγικής και η προώθηση της αστικής κινητικότητας, βασίζεται στο συνδυασμό των προτεινόμενων μέτρων προτεραιότητας κι όχι στην αποοπισματική εφαρμογή τους.

Δημιουργία «Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τις Πόλεις»

Με δεδομένες αυτές τις, σχεδόν εκθρικές, συνθήκες στο εσωτερικό των κρατών - μελών, όπου πολίτες και πολιτικοί συμμαχούν κάτω από τη σημαία της αδράνειας, πώς ένας «εξωτερικός» παράγοντας, όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα μπορούσε να γίνει αποδεκτός, αγγίζοντας τα τόσο λεπτά ζητήματα της καθημερινής λειτουργίας των πόλεων και μάλιστα να αποδειχτεί αποτελεσματικότερος από τις εθνικές ή τοπικές κυβερνήσεις;

Η συγκρία παρουσιάζει κάποια πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα για τη διείσδυση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο εσωτερικό των πόλεων.

Τα πλεονεκτήματα είναι σχετικά με την αυξανόμενη ευαισθητοποίηση των πολιτών από τους κινδύνους της αλλαγής του κλίματος αλλά και της υποβάθμισης της ποιότητας ζωής. Έτσι οι τοπικές κοινωνίες αντιλαμβάνονται ότι έχουν ανάγκη την εμπειρία των άλλων πόλεων, τη συνεργασία τους, το κύρος της Ευρώπης, που είναι μια μεγάλη οικογένεια με πλούσια ιστορία στον πολιτισμό, και φυσικά την οικονομική της στήριξη.

Τα μειονεκτήματα είναι σχετικά με την ανάγκη της Ευρώπης να είναι όλο και πιο προσεκτική, σεβόμενη την Αρχή της Επικουρικότητας, και λαμ-

βάνοντας υπόψη το κλίμα που δημιουργήθηκε με την απόρριψη του Ευρωσυντάγματος.

Μέσα στο παραπάνω πλαίσιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα ήταν κρίμα να αποφύγει: α) να παίξει τον πραγματικό πολιτικό ρόλο που της ανήκει και β) να επικεντρώσει τη συζήτηση στα πιο κρίσιμα θέματα, από την αντιμετώπιση των οποίων θα εξαρτηθεί η προοπτική της Βιώσιμης Κινητικότητας.

Ένας φορέας που θα εκπονεί μελέτες και θα παίρνει αποφάσεις υποχρεωτικές για τις πόλεις, θα ήταν αυτός που με τη μορφή ενός «Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τις Πόλεις» θα συνεργαζόταν με την Επιτροπή σε μια παράλληλη και ημιαυτόνομη σχέση. Τα στελέχη του θα προέρχονται και θα επιλέγονται με κριτήρια την εμπειρία και τις ικανότητές τους, σε συνεργασία με τις Ενώσεις Δήμων της κάθε χώρας (π.χ. ΚΕΔΚΕ).

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τις Πόλεις θα ασχολείται κατά προτεραιότητα με εκείνες τις πόλεις που αντιμετωπίζουν τα μεγαλύτερα προβλήματα. Οι προτάσεις του θα συνοδεύονται από χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που θα καλύπτει ποσοστό του κόστους των προτεινόμενων έργων.

Οι δημοτικές αρχές θα οφείλουν να εφαρμόζουν τις προτάσεις του Οργανισμού. Σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να αιτιολογούν την άρνησή τους.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τις Πόλεις θα έχει άμεση επικοινωνία με τους πολίτες. Σε κάθε κράτος - μέλος θα υπάρχει Παράρτημα του Οργανισμού. Αυτό θα έχει εγκατε-

δομημένο περιβάλλον άλλαξε ριζικά και η καθημερινότητα των κατοίκων της.

Ο δρόμος, από χώρος ζωής και κοινωνικής επαφής, κατέληξε σε συγκοινωνιακό αγωγό. Τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες κινητικότητας. Η γειτονιά χάνει τις παραδοσιακές δραστηριό-

Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας

Η δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Αστικής Κινητικότητας, βασισμένου στο πρότυπο του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας θα μπορούσε να αποδειχθεί χρήσιμη, ειδικά εάν το Παρατηρητήριο συμμετέχει στην κατάρτιση ενός οδηγού εφαρμογής καλών πρακτικών και στην ανάπτυξη και χρήση των κατάλληλων επιστημονικών δεικτών αστικής κινητικότητας.

στημένο σε κάθε μεγάλη πόλη ένα δίκτυο αμφίδρομης πληροφόρησης το οποίο θα ενημερώνει συστηματικά τους κατοίκους για τα αποτελέσματα των πολιτικών που ασκούνται, την εξέλιξη των διαφόρων δεικτών, για τις πολιτικές σε άλλες πόλεις και για την εξέλιξη της συγκριτικής θέσης της πόλης τους σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις (ως προς αυτά ο Οργανισμός θα λειτουργήσει ως Παρατηρητήριο). Θα χρηματοδοτεί εκστρατείες ευαισθητοποίησης και φυσικά σε κάθε πόλη θα εκθέτει σε δημόσια συζήτηση τις προτάσεις του.

Από την άλλη πλευρά, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα ήταν σκόπιμο να θεσμοθετηθεί η θέση του Επιτρόπου για τις Πόλεις. Θα αποτελεί το συνδετήριο κρίκο μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τις Πόλεις και θα συντονίζει το έργο των διαφόρων άλλων Επιτρόπων στα ζητήματα της αρμοδιότητάς τους, που αφορούν τις πόλεις.

Ευρωπαϊκές πόλεις

Τις τελευταίες δεκαετίες η ευρωπαϊκή πόλη άλλαξε πολύ. Μαζί με το

τητες που την κρατούσαν ζωντανή. Πρόκειται για ζητήματα εξαιρετικά ανησυχητικά για τη συνοχή του κοινωνικού περιβάλλοντος της πόλης. Οι επιλογές και οι προτεραιότητες ως προς την οργάνωση των μεταφορών, είναι υπεύθυνες σε μεγάλο βαθμό για τα σημερινά προβλήματα. Στις γνωστές συνθήκες αλλαγής του κλίματος η τύχη της Ευρώπης θα εξαρτηθεί από το πόσο ισχυρό θα είναι το παράδειγμά της προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η στιγμή είναι κρίσιμη. Για να ανακοπεί η πορεία υποβάθμισης θα πρέπει να αλλάξει ριζικά ο τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με λίγες εξαιρέσεις, δεν κατάφερε να επηρεάσει, στο βαθμό που είναι αναγκαίο, τις νοοτροπίες και τις ασκούμενες πολιτικές στα κράτη - μέλη. Υπάρχει καχυποψία απέναντι στις εισαγόμενες πολιτικές και αυτό η Επιτροπή δεν πρέπει να το υποτιμήσει. Η πρόταση για τη δημιουργία ενός «Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τις Πόλεις» έχει ως βασικό στόχο να τις κάνει συμμετέχουσες στον ευρωπαϊκό σχεδιασμό, καθιστώντας τις συνυπεύθυνες για τις όποιες προτάσεις.

Η στάθμευση

Ένα τρίτο μεγάλο στοίχημα, ευρείας κλίμακας, αφορά τη στάθμευση. Δεδομένου ότι δεν τίθεται θέμα περιορισμών στην ελεύθερη απόκτηση αυτοκινήτου, τα αυτοκίνητα θα γεμίσουν τις πόλεις. Το θέμα είναι να απομακρυνθούν από το δημόσιο ανοικτό χώρο. Ποια θα είναι η λύση για τη στάθμευσή τους; Το πρόβλημα είναι πολύ έντονο στα ιστορικά κέντρα και στις περιφερειακές περιοχές με παλαιά σπίτια και πολυκατοικίες, που χτίστηκαν χωρίς την πρόβλεψη ιδιωτικών χώρων. Μέχρι σήμερα δημόσιοι σταθμοί στάθμευσης κατασκευάστηκαν, κάποιοι από δημόσιους φορείς (δήμοι, υπουργεία) και οι περισσότεροι με ιδιωτικά εργαζομενά κεφάλαια. Το αποτέλεσμα σε κάποιες χώρες είναι απολύτως ανεπαρκές απέναντι στις διογκούμενες ανάγκες. Είναι επείγον να βρεθούν μηχανισμοί και τα κατάλληλα θεσμικά και χρηματοδοτικά εργαλεία που θα κινητοποιήσουν τους κατοίκους, ενθαρρύνοντάς τους να συνεργαστούν και να συμμετάσχουν στη χρηματοδότηση της κατασκευής σταθμών στάθμευσης που θα εξυπηρετούν ομάδες γειτονικών κατοικιών.