



## Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΩΣ ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

■ Πολύκαρπος Καρκαβίτσας, Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης – Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός



Η αστική κινητικότητα αποτελεί μια από τις βασικότερες παραμέτρους της εύρυθμης λειτουργίας της πόλης, στην οποία εντάσσονται όλοι οι δυνατοί τρόποι μετακίνησης. Στόχος των πόλεων αποτελεί η εφαρμογή μιας πολιτικής κατεύθυνσης, η οποία θα καθιερώσει την αστική κινητικότητα ως βιώσιμη. Η επίτευξη του στόχου αυτού γίνεται με την αποδοχή βασικών πολεοδομικών αρχών όπως είναι η στροφή προς τις αναπλάσεις και όχι στις συνεχείς επεκτάσεις του σχεδίου πόλης, στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και όχι στο ΙΧ αυτοκίνητο, στην προστασία των ανοικτών δημόσιων χώρων και όχι στην οικοπεδοποίησή τους.

Η πολεοδομική οργάνωση και το πώς είναι σπυρμένες οι διάφορες λειτουργίες της πόλης, αλλά και το είδος, το μέγεθος, η κατάσταση της μεταφορικής υποδομής, όπως και η διαθεσιμότητα ή μη ελεύθερου δημοσίου χώρου είναι μερικοί από τους παράγοντες που διαμορφώνουν την επίτευξη ή μη του στόχου της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Οι ελληνικές πόλεις σήμερα χαρακτηρίζονται από προβλήματα κυρίως στη διακίνηση των ευάλωτων χρηστών (πεζών, ΑΜΕΑ, ηλικιωμένων, μαθητών, κλπ.), στην απόδοση των λιγοστών ελεύθερων χώρων στους κατοίκους της, στην ανεξέλεγκτη χρήση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και στην πλέον ευκαιριακή και ασυντόνιστη κατασκευή έργων. Στην πλειοψηφία τους τα έργα που κατασκευάζονται είναι αποτέλεσμα των ευκαιριών χρηματοδότησης που προκύπτουν και όχι μιας συγκεκριμένης και ενιαίας στρατηγικής. Σε όλα τα παραπάνω φυσικά πρέπει να προστεθούν και τα αρνητικά της οικονομικής κρίσης.

Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, απαιτείται μια ενιαία και ολοκληρωμένη στρατηγική αστικής κινητικότητας, χωροταξικού / πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να έχει χαρακτηριστικά δικτύωσης ελεύθερων χώρων, χώρων πρασίνου, πεζοδρόμων, διαδρομών περιπάτου, ποδηλατοδρόμων και λεωφορειολωρίδων. Μόνο εάν οι επιλογές για την ανάπτυξη βιώσιμων τρόπων μετακίνησης εντός της πόλης συνδυαστούν με την πολιτική χρίσεων γης, τη χρήση νέων τεχνολογιών και την ορθή διαχείριση του αστικού χώρου μπορεί να επιτευχθεί η έννοια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αποτελώντας ταυτόχρονα το αντίδοτο στις αποσπασματικές προσεγγίσεις και μεμονωμένες ενέργειες που καταλήγουν σε απώλεια πόρων και μη χρηστές επενδύσεις.

Ταυτόχρονα, θα πρέπει να γίνει αντιληπτό πως χρήσεις γης και μεταφορές αποτελούν συγκοινωνούντα δοχεία. Η ύπαρξη αστικών συγκοινωνιών και υποδομών οδηγεί σε οικιστική ανάπτυξη, ενώ από την άλλη μια νέα περιοχή που αναπτύσσεται απαιτεί τη λειτουργία νέων δικτύων υποδομών και μεταφορών. Επιπλέον, η έννοια της

βιωσιμότητας και η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων δεν θα πρέπει να εστιάζεται στην κατασκευή νέων υποδομών, έστω και φιλικών προς το περιβάλλον και τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, αλλά θα πρέπει να αποσκοπεί στην κοινωνική συνοχή, στη μείωση της ανεργίας, στην ανάδειξη της πολιτισμικής ταυτότητας και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Όλα τα παραπάνω μπορεί να ενσωματωθούν σε ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεχώς παροτρύνει τις πόλεις να εκπονήσουν ένα δικό τους ΣΒΑΚ, προσαρμοσμένο στις δικές τους ανάγκες και απαιτήσεις και ταυτόχρονα διαμορφώνοντας σαφές όραμα για το μέλλον. Η ιδιαιτερότητα και πρωτοτυπία των ΣΒΑΚ είναι οι συμμετοχικές διαδικασίες και η συνδιαμόρφωση των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας με τους κατοίκους και τους θεσμικούς φορείς της πόλης.

Ειδικότερα, στο «Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα» που δημοσιεύθηκε το 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε την επιτάχυνση της αφομοίωσης των ΣΒΑΚ στην Ευρώπη, παρέχοντας υλικό καθοδήγησης, προωθώντας την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, προσδιορίζοντας σημεία αναφοράς και υποστηρίζοντας εκπαιδευτικές δραστηριότητες για τους ειδικούς της αστικής κινητικότητας. Τα συμπεράσματα του «Σχεδίου Δράσης για την Αστική Κινητικότητα» της 24ης Ιουνίου

2010 αναφέρουν ότι το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης «υποστηρίζει την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ για πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές [...] και ενθαρρύνει την ανάπτυξη κινήτρων, όπως ειδικής βοήθειας και ανταλλαγής πληροφοριών για τη δημιουργία αυτών των σχεδίων». Η Λευκή Βίβλος Μεταφορών το 2011 προτείνει την εξέταση της δυνατότητας θέσπισης των ΣΒΑΚ ως υποχρεωτική προσέγγιση για πόλεις ενός ορισμένου μεγέθους, σύμφωνα με εθνικά πρότυπα με βάση κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ. Προτείνει επίσης την εξέταση της δυνατότητας ενός ευρωπαϊκού πλαισίου στήριξης για τη σταδιακή εφαρμογή των ΣΒΑΚ σε ευρωπαϊκές πόλεις. Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλέον πρόσφατο της κείμενο δημοσίευσε στις 17 Δεκεμβρίου 2013 το νέο «Πακέτο Αστικής Κινητικότητας», όπου γίνεται σύνδεση των νέων χρηματοδοτήσεων 2014-2020 με την ποιότητα των πόλεων να σχεδιάζουν και να εφαρμόζουν μέτρα βιώσιμης κινητικότητας.

Με τη στήριξη της ΕΕ έχουν συνταχθεί οδηγίες για την ανάπτυξη και την υλοποίηση ΣΒΑΚ, τα οποία παρέχουν στις τοπικές αρχές συγκεκριμένες προτάσεις για το πώς θα αξιοποιήσουν την υφιστάμενη κατάστασή τους προς διαμόρφωση μιας στρατηγικής με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα. Τα ΣΒΑΚ σχεδιάζονται από τους ανθρώπους για τους ανθρώπους και τα μέτρα που προωθούν δίνουν έμφαση στην αλλαγή της συ-

μπεριφοράς στον τρόπο μετακίνησης. Τα ΣΒΑΚ σε περιόδους οικονομικής ύφεσης αποτελούν μια από τις πλέον κατάλληλες επιλογές για την καθιέρωση μέτρων αστικής κινητικότητας με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Σε αυτό το πλαίσιο η ΕΕ με το Πακέτο Αστικής Κινητικότητας θα στηρίξει τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές στην ανάπτυξη και την εφαρμογή τέτοιων σχεδίων, μεταξύ άλλων και με χρηματοδοτικά μέσα. Η ανακοίνωση της ΕΕ αναφέρει ρητά ότι τα διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία της νέας προγραμματικής περιόδου πρέπει να αξιοποιηθούν πιο συστηματικά στη χρηματοδότηση ολοκληρωμένων σειρών μέτρων, εφόσον οι πόλεις έχουν καταρτίσει ενοποιημένο σχέδιο τοπικών μεταφορών, όπως σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και έχουν προσδιορίσει κατάλληλες δράσεις. Με άλλα λόγια οι πόλεις, οι οποίες διαθέτουν ή είναι σε στάδιο εκπόνησης ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού κειμένου πολιτικής με ιεραρχημένες δράσεις προς ωρίμανση ή υλοποίηση θα έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη διεκδίκηση πόρων, έναντι κάποιων άλλων πόλεων που δε διαθέτουν κάποιο ενοποιημένο σχέδιο. Το πλεονέκτημα αυτό θα φανεί κυρίως σε προτάσεις που θα υποβάλλουν οι πόλεις για διεκδίκηση χρηματοδότησης από τα χρηματοδοτικά εργαλεία της νέας προγραμματικής περιόδου 2014 – 2020 και το HORIZON 2020.

Συμπερασματικά, ο σημερινός τρόπος σχεδιασμού των μεταφορών θα πρέπει να μετατραπεί από αυτοκινητοκεντρικός σε ανθρωποκεντρικός. Ένα σύστημα μεταφορών για να σχεδιαστεί θα πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη του τις χωρικές μεταβολές του μέλλοντος και κατά συνέπεια ο χωρικός και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός θα πρέπει να εκτελούνται από κοινού και συμπληρωματικά. Είναι χαρακτηριστική η ανακοίνωση της Διεθνούς Ένωσης Δημοσίων Μεταφορών πως η «μεταφορά ενός ατόμου με ΙΧ απαιτεί πενταπλάσιο χώρο σε σχέση με αυτόν που απαιτείται για μεταφορά με αστική συγκοινωνία».

Οι πόλεις θα πρέπει επομένως να στραφούν σε μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας. Τα μέτρα αυτά δε μπορεί να προδιαγραφούν με έναν δεσμευτικό τρόπο, καθώς δεν υπάρχει συγκεκριμένη συνταγή που μπορεί να τύχει εφαρμογής σε κάθε περίπτωση. Η βιώσιμη κινητικότητα αναφέρεται συνήθως στον αστικό χώρο καθώς εκεί παρουσιάζονται περισσότερες ευκαιρίες για την εφαρμογή της. Ωστόσο κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει τις ολοκληρωμένες εφαρμογές βιώσιμης κινητικότητας σε μικρές πόλεις και χωριά, σε νησιά και βουνά της υπαίθρου. Άλλωστε, η Ελλάδα διαθέτει πολλές περιοχές (όχι κατά βάση αστικές) με αρκετά υψηλά ποσοστά τουρισμού, επομένως θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη και προσαρμογή των μέτρων αστικής κινητικότητας λαμβάνοντας υπόψη τον τουρισμό, εποχιακό ή μη. ■



Πηγή: www.mobilityplans.eu