

Αστική βιώσιμη κινητικότητα: Τόσο αναγκαία και επιβεβλημένη, αλλά και τόσο... υποτιμημένη στην Ελλάδα

2019/01/24 08:56 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Οι άμεσες και μελλοντικές προκλήσεις για την πολιτική και τον σχεδιασμό, οι δυσκολίες που προκύπτουν από τη γραφειοκρατική οργάνωση του κράτους και τις παθογένειες του παρελθόντος, η διασύνδεση ξεχωριστών μέχρι σήμερα πολιτικών σε μια ολιστική προσέγγιση, αλλά και η ανάγκη για άμεσες πρωτοβουλίες, με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα αναδείχθηκαν, κατά τις τοποθετήσεις των ομιλητών στην εκδήλωση με θέμα «**Βιώσιμη Κινητικότητα και Περιφερειακή Πολιτική**», που διοργάνωσε το ΤΕΕ, σε συνεργασία με τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και το ευρωπαϊκό δίκτυο ενημέρωσης EURACTIV, το βράδυ της Τρίτης 22 Ιανουαρίου 2019 στην Αθήνα.

«Η βιώσιμη κινητικότητα και τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), που πρέπει να χρησιμοποιήσουμε για την εφαρμογή της είναι μία πρόκληση σήμερα για την Ελλάδα του αύριο», υπογράμμισε **ο Πρόεδρος του ΤΕΕ Γιώργος Στασινός**, τονίζοντας ότι «η βιώσιμη κινητικότητα μπορεί και πρέπει να συνδεθεί και να αναπτυχθεί παράλληλα με το σχεδιασμό του χώρου και την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη», ανοίγοντας την εκδήλωση.

«Η Περιφερειακή Πολιτική μαζί με την Πολιτική Συνοχής σε Ευρωπαϊκό επίπεδο έχει αποδειχθεί ότι είναι η κυρίαρχη αναπτυξιακή πολιτική της Ένωσης» σημείωσε ο πρόεδρος του ΤΕΕ, πρόσθεσε ότι «η βιώσιμη κινητικότητα είναι ένα θέμα που αποτελεί αιχμή της συζήτησης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο» και αναφερόμενος στον σχεδιασμό του χώρου τόνισε ότι «είναι ιδιαίτερα κρίσιμο να ανταποκριθεί η χώρα μας, ενόψει της συνολικής αλλαγής μιας μεγάλης μεταρρύθμισης που έχουμε μπροστά μας, τα αμέσως επόμενα χρόνια, με την εκπόνηση των 325 Τοπικών Χωρικών Σχεδίων», για τα οποία υπογράμμισε ο Γ. Στασινός, ότι «πρέπει να προωθηθούν σύντομα και όχι όπως με τα ΓΠΣ, που παραμένουν σε εκκρεμότητα 30 έως 40 χρόνια».

«Τα νέα Τοπικά Χωρικά Σχέδια, τόνισε ο πρόεδρος του ΤΕΕ, πρέπει εξαρχής να εντάξουν τη βιώσιμη κινητικότητα ως προϋπόθεση από το στάδιο της Μελέτης αλλά και την ανθεκτικότητα των πόλεων, ιδίως λόγω της κλιματικής αλλαγής».

Παράλληλα είπε «πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι νέες οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες που δημιουργούνται από τις συνεχείς και γρήγορες εξελίξεις».

«Τα ΣΒΑΚ αποτελούν στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο με ολιστική προσέγγιση, που έχει στόχο να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον για μία καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τα περίχωρα τους» τόνισε ο Γιώργος Στασινός, επισημαίνοντας ότι «η κλιματική αλλαγή και οι προκλήσεις που αυτή δημιουργεί έχουν αλλάξει το μοντέλο ανάπτυξης που επιθυμούμε για τις πόλεις μας», όπως επίσης ότι «αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο σε χώρες με δημοσιονομικά προβλήματα όπως η δική μας, που εκτός των επιστημονικών προκλήσεων αντιμετωπίζουν και σχετικές πολιτικές προκλήσεις».

Image not found or type unknown



Αλλαγή νοοτροπίας σε όλα τα επίπεδα

«Η ανταπόκριση σε αυτές τις νέες προκλήσεις προϋποθέτει αλλαγή νοοτροπίας σε όλα τα επίπεδα πρώτα από όλα του πολίτη, όσον αφορά τις συνήθειες και τις προτιμήσεις του, της αυτοδιοίκησης, της πολιτικής ηγεσίας, σε κάθε φορέα σχεδιασμού αλλά και σε κάθε επίπεδο λήψης απόφασης» σημείωσε ο Πρόεδρος του ΤΕΕ, υπογραμμίζοντας ότι για την επιτυχία της δημιουργίας ΣΒΑΚ στη χώρα μας τα σημεία-κλειδιά για την επιτυχία του εγχειρήματος είναι η διεπιστημονικότητα, ο

διάλογος, η σύνθεση και η κοινή λογική.

Παράλληλα ο Πρόεδρος του ΤΕΕ σημείωσε ότι «παρά τους μειωμένους διαθέσιμους πόρους, λόγω της δημοσιονομικής προσαρμογής της χώρας μας, που έχει ως αποτέλεσμα το επιστημονικό έργο να δυσκολεύει, καθώς αφενός μειώνονται διαθέσιμες επιλογές και αφετέρου αυξάνεται η αβεβαιότητα, οφείλουμε να σχεδιάσουμε χρησιμοποιώντας τις επιστημονικές μας γνώσεις και τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές και παραδείγματα. Να συνεργαστούμε με άλλους μηχανικούς και άλλες επιστημονικές ειδικότητες, όπως οι κοινωνικοί επιστήμονες, ώστε να πετύχουμε ολιστικό σχεδιασμό και ποιοτικά αποτελέσματα.

Και όλα αυτά τόνισε με έμφαση ο Γιώργος Στασινός πρέπει να συμβούν όχι από το βάθος της επιστημονικής αυθεντίας αλλά σε αλληλεπίδραση με την κοινωνία που θα είναι εν τέλει ο συνδιαμορφωτής, χρήστης και κριτής μιας αστικής παρέμβασης».

«Ένα επιτυχημένο σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να ενσωματώνει στο σχεδιασμό και την υλοποίηση της αρχές της συμμετοχής και της αξιολόγησης σε διαρκή βάση τονίζοντας ότι αυτό είναι πολύ κρίσιμο διότι κανένα σχέδιο δεν θα επιτύχει. Αν δεν γίνει καθημερινότητα του πολίτη» τόνισε χαρακτηριστικά ο Γ. Στασινός.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις

«Οι τεχνολογικές εξελίξεις σε πολλούς τομείς που μας αφορούν είναι εδώ και θα εξαπλωθούν ως πραγματικές εφαρμογές τα επόμενα χρόνια» σημείωσε ο Πρόεδρος του ΤΕΕ, αναφέροντας ότι «αυτές αφενός δίνουν τη δυνατότητα οι σχεδιασμοί να είναι διαρκώς εξελισσόμενοι και προσαρμοζόμενοι στις ανάγκες μιας πόλης, μιας περιοχής, μιας κοινωνίας αφετέρου δε αναδεικνύουν την υποχρέωση της πολιτείας, να φροντίσει να παρέχει θεσμικά την αναγκαία ευελιξία προσαρμογής σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού».

Μιλώντας για τις προκλήσεις που δημιουργούν οι τεχνολογικές εξελίξεις, ο Πρόεδρος του ΤΕΕ αναφέρθηκε στο δίκτυο των πραγμάτων και την τετάρτη βιομηχανική επανάσταση, που όπως είπε «δίνουν ήδη σήμερα εργαλεία, που ποτέ ως επιστήμονες δεν είχαμε φανταστεί και αύριο ακόμη περισσότερα». Σημείωσε ακόμη ότι «η έξυπνη πόλη είναι σήμερα μία τεχνολογική πραγματικότητα», αναφέροντας ότι «αυτό συμβαίνει σε άλλες χώρες και είναι στο χέρι μας να γίνει και στη χώρα μας».

Αναφέρθηκε στις νέες δυνατότητες που δημιουργούνται από την αύξηση της συμμετοχής του χρήστη μέσα από τις εφαρμογές της κινητής τηλεφωνίας, τα νέα υλικά και τις τεχνολογίες κατασκευής, που δίνουν λύσεις και προσφέρουν καινοτομία συνεχώς, στις εξελίξεις στα καύσιμα, που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές και την

ηλεκτροκίνηση σε κάθε της μορφή, που αποτελούν πλέον συστατικά στοιχεία μιας πετυχημένης ανάλυσης για τη βιώσιμη κινητικότητα.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ ανέφερε ως χαρακτηριστικά παραδείγματα.

Πρώτον ότι στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας prototype, που έχει αναλάβει το ΤΕΕ για την ενίσχυση νέων καινοτόμων τεχνολογικών επιχειρήσεων, στον πρώτο κύκλο της δράσης, οι περισσότερες προτάσεις των startups που εκδήλωσαν ενδιαφέρον αφορούν ακριβώς τον τομέα των πόλεων και της κινητικότητας.

Δεύτερον ότι τις ηλεκτρονικές υπηρεσίες μετακίνησης της εταιρείας Lime (με ηλεκτρικά πατίνια, ποδήλατα και σκούτερ), που είναι ήδη καθεστώς σε πολλές πόλεις του εξωτερικού, το τελευταίο διάστημα τις συναντάμε στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα.

Με αυτό το παράδειγμα ο Γ. Στασινός τόνισε την ανάγκη προσαρμογής του σχεδιασμού και της αναβάθμισης του αστικού εξοπλισμού στα νέα δεδομένα, ιδιαίτερα για θέσεις στάθμευσης αυτών των μέσων, θέτοντας παράλληλα το ζήτημα της φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Σχετικά ο Πρόεδρος του ΤΕΕ τόνισε ότι «είναι ένα τεράστιο ζήτημα, που θα βρούμε μπροστά μας και στο θέμα των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων», υπογραμμίζοντας ότι «τα σημεία φόρτισης για την ηλεκτροκίνηση πρέπει να προβλέπονται στα νέα ΤΧΣ».

«Η χώρα μας έχει ανάγκη από επενδύσεις, που βελτιώνουν τη ζωή των πολιτών. Ο πολίτης πρέπει να βλέπει στην καθημερινότητά του βελτίωση αν θέλουμε να μοιραστεί ένα όραμα βιώσιμης ανάπτυξης» τόνισε ολοκληρώνοντας τον χαιρετισμό του ο Πρόεδρος του ΤΕΕ, απευθύνοντας ευχαριστίες στους συνδιοργανωτές της εκδήλωσης και στους ομιλητές, λαμπρούς επιστήμονες από την ακαδημαϊκή κοινότητα και στελέχη της δημόσιας διοίκησης, που ανέπτυξαν εισηγήσεις.

Image not found or type unknown



πόλεις και θέτει τις βασικές πολιτικές κατευθύνσεις για την Αστική Κινητικότητα»

«Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας επικεντρώνει την στρατηγική του στις βιώσιμες πόλεις και θέτει τις βασικές πολιτικές κατευθύνσεις για την Αστική Κινητικότητα», τόνισε ο υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας Γιώργος Δημαράς, απευθύνοντας χαιρετισμό στην εκδήλωση του ΤΕΕ, υπογραμμίζοντας παράλληλα ότι:

«Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας έχοντας στις αρμοδιότητές του τον χωρικό - πολεοδομικό σχεδιασμό, τις αστικές αναπλάσεις, τον βιοκλιματικό σχεδιασμό και την πολιτική για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, την κυκλική οικονομία και ανακύκλωση, δραστηριοποιείται ταυτόχρονα και αποτελεσματικά τόσο σε θέματα ευαισθητοποίησης και ενεργοποίησης των πολιτών όσο και σε θέματα κανονισμών, ρυθμίσεων, τεχνικών οδηγιών, μελετών και έργων».

Ειδικότερα ο κ Δημαράς σημείωσε ότι «η βιώσιμη κινητικότητα συνδέεται με ευρύτερους στόχους, στους οποίους έχουμε δεσμευτεί σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο: για βιώσιμες πόλεις, για αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, για μείωση αέριων εκπομπών και εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, για αποδοτικότερη χρήση ενέργειας.

Συνδέεται με τη ζωή της πόλης, και τη ζωή έξω από αυτή, και αποτελεί ένα παράγοντα που έχει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και στις προοπτικές της», τονίζοντας ότι «συνολικά, οι βιώσιμες πόλεις αποτελούν επίκεντρο της στρατηγικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, που υποστηρίζει ενεργά την Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα».

«Σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας σημαίνει την αλλαγή στην καθημερινότητα και την κουλτούρα των πολιτών» είπε ο κ Δημαράς, σημειώνοντας ότι οι βασικοί άξονες στα θέματα αστικής κινητικότητας είναι:

- ο ενιαίος χωροταξικός, πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός,
- η αξιοποίηση της συγκοινωνιακής υποδομής των πόλεων και η χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς,
- οι αναπλάσεις του αστικού χώρου, με προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης,
- η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και μέτρων για το περιβάλλον, την αντι-ρύπανση και την ενέργεια.

Αναφερόμενος στις πολιτικές που υλοποιεί το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, ο υφυπουργός ΠΕΝ σημείωσε ότι:

«Σε αυτό το πλαίσιο, το ΥΠΕΝ, υλοποιεί τον χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας, επικαιροποιεί την πολεοδομική νομοθεσία, ετοιμάζει το νέο νομοθετικό πλαίσιο για τις αστικές αναπλάσεις, θεσμοθέτησε και υποστηρίζει τον σχεδιασμό και το θεσμικό πλαίσιο για τα ΑμεΑ και τα εμποδιζόμενα άτομα, έχει δημιουργήσει ένα Network 180 τοπικών συντονιστών για την βιώσιμη κινητικότητα **σε σύνολο 325 δήμων με το ποίο συνεργάζεται συνεχώς, συνεργάζεται με το ελληνόφωνο δίκτυο CIVINET EL-CY, για το οποίο συνέβαλε στην δημιουργία του**».

Ο ίδιος τόνισε ότι «ιδιαίτερη ευκαιρία και σημαντικός σταθμός προς αυτήν την κατεύθυνση, αποτέλεσε η χρηματοδότηση 162 δήμων της χώρας από το Πράσινο Ταμείο για την σύνταξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)» και εξήγησε ότι:

«Τα ΣΒΑΚ είναι πρωτοπόρος, καινοτόμος και ανθρωποκεντρικός επιχειρησιακός σχεδιασμός. Ξεφεύγουν από τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό, δίνοντας έμφαση στον άνθρωπο, στην Προσβασιμότητα και την Ποιότητα Ζωής. Στηρίζονται στον ενιαίο σχεδιασμό λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία.

Προάγουν ένα μακροχρόνιο όραμα για τις αστικές περιοχές, μέσω διεπιστημονικού σχεδιασμού, και με συνδυασμό θεματικών αντικειμένων (υποδομές, αγορές, υπηρεσίες, πληροφορίες και προώθηση) προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση. Βασίζονται σε εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης, καθώς και συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού με την εμπλοκή των Φορέων και των πολιτών».

Μεταφορές

«Οι οδικές μεταφορές καταναλώνουν το 85% της ενέργειας του συνόλου των μεταφορών και προκαλούν το 90% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα», σημείωσε ο κ Δημαράς τονίζοντας ότι «εάν μετατοπίζονταν η μισή ποσότητα των εμπορευμάτων που μεταφέρονται σήμερα οδικά, στο σιδηρόδρομο και τη ναυτιλία, θα πετυχαίναμε συνολική μείωση 38% σε κατανάλωση ενέργειας και παραγωγή εκπομπών CO₂».

Και υπογράμμισε ότι «τα νέα δεδομένα μας οδηγούν στην ανάγκη για ένα νέο Εθνικό Σχέδιο Κινητικότητας. Με κριτήρια την εξοικονόμηση ενέργειας και την κατάλληλη διασύνδεση πόλεων και περιοχών για εξυπηρέτηση πολιτών και εμπορευμάτων». Σχετικά σημείωσε ο Γ. Δημαράς ότι οι βασικές οικολογικές επιλογές είναι:

Ο μεγάλος όγκος εμπορευμάτων να μεταφέρεται με πλοία και τρένα. Οι μετακινήσεις στις πόλεις να μην γίνονται με το Ι.Χ. – και για τούτο πρέπει να αλλάξουμε και συνήθειες και τις ίδιες τις πόλεις.

Πρέπει να παραδεχτούμε ότι δεν βαδίσουμε στην λογική της βιωσιμότητας στην Ελλάδα. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έμειναν πίσω, ενώ προτεραιότητα υπήρξε η ανάπτυξη οδικών αξόνων

Οι πόλεις

«Οι πόλεις μας παράγουν μεγάλα ποσά ρύπων ενώ ταυτόχρονα χρειάζεται να γίνουν ανθεκτικές και φιλικές στο πολίτη», είπε ο κ. Δημαράς προσθέτοντας ότι «η χώρα μας με την Εθνική Στρατηγική για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και το Εθνικό Σχέδιο για το Κλίμα και την Ενέργεια, δίνει την κατεύθυνση για ενσωμάτωση σε κάθε σχεδιασμό της παραμέτρου της ανθεκτικότητας και του στόχου της αξιοποίησης των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας με συγκεκριμένες δεσμεύσεις για μείωση του αποτυπώματος του άνθρακα».

-«Η βιώσιμη κινητικότητα είναι ακριβώς μια ουσιαστική δράση για το κλίμα και τις πόλεις. Οι μετακινήσεις είναι ο καθρέφτης του επιπέδου ζωής και της ανάπτυξης. **Αν λοιπόν στοχεύουμε σε ποιότητα ζωής τότε πρέπει να οργανώσουμε τις μεταφορές σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας**», πρόσθεσε ο υφυπουργός ΥΠΕΝ, σημειώνοντας χαρακτηριστικά ότι:

«Οι πόλεις μας αντιμετωπίζουν μια σειρά από πολύπλοκα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, τα οποία δημιουργούν τεράστιες προκλήσεις σε τομείς όπως είναι η ενέργεια, οι μεταφορές, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και οι αστικές υποδομές. Τα προβλήματα αυτά αφορούν την ατμοσφαιρική ρύπανση, το κυκλοφοριακό πρόβλημα, την ασφάλεια και την ενίσχυση του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Η βιώσιμη πόλη του μέλλοντος είναι αναμφίβολα μια πόλη πιο οικολογική, πιο ανθεκτική, και με κοινωνικά ισότιμες δομές. Ανταποκρίνεται στους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής, και βελτιώνει διαρκώς τους όρους διαβίωσης και την καθημερινότητα των κατοίκων της».

Ο υφυπουργός ΠΕΝ Γ. Δημαράς συνεχάρη το ΤΕΕ και τον Πρόεδρο του ΤΕΕ Γ. Στασινό,

όλους όσους συνέβαλαν στην διοργάνωση της Ημερίδας με θέμα την «Βιώσιμη Κινητικότητα και την Περιφερειακή Πολιτική», τονίζοντας ότι «το ΤΕΕ έχει συνείδηση του κοινωνικού και επιστημονικού του ρόλου, έχει ήδη οργανώσει μία σειρά ημερίδων για τη βιώσιμη οικονομία, τις κλιματικές αλλαγές και άλλα» και ολοκλήρωσε την ομιλία του υπογραμμίζοντας ότι:

«Σήμερα λοιπόν, αντιμετωπίζουμε την πραγματική πρόκληση, να στηρίξουμε με τις δυνάμεις που μας δίνει ο θεσμικός μας ρόλος, της νέας αυτής προοπτικής του σχεδιασμού για τις πόλεις μας, με συνεργασία, αλλά και με όραμα. Ο στόχος όλων πρέπει να είναι πόλεις πράσινες, καθαρές, ήσυχες, ασφαλείς, οικονομικά ενδυναμωμένες, προσβάσιμες και προσπελάσιμες από όλους».

Γ. Πατούλης: Τα ΣΒΑΚ βασικό εργαλείο που οι Δήμοι μας έχουν δρομολογήσει για να ενισχύσουν τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη ποιότητα ζωής στις πόλεις

«Βασικό εργαλείο που οι Δήμοι μας έχουν δρομολογήσει για να ενισχύσουν τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς μας είναι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας τα ΣΒΑΚ όπως τα λέμε για χάριν συντομίας. Ο ρόλος τους είναι καθοριστικός για τον τρόπο λειτουργίας των πόλεων αλλά και την σχέση των πόλεων με περιαστικές και αγροτικές μικροπεριφέρειες, στις οποίες αυτές αποτελούν κέντρα με όρους περιβαλλοντικής, οικονομικής και κοινωνικής βιωσιμότητας». Αυτά τόνισε ο Πρόεδρος της ΚΕΔΕ Γιώργος Πατούλης απευθύνοντας χαιρετισμό στην εκδήλωση του ΤΕΕ.

«Το ζήτημα της ανάπτυξης τόνισε ο Πρόεδρος της ΚΕΔΕ αποτελεί τη πρώτη προτεραιότητα σήμερα για τη χώρα μας, τους Δήμους μας, τις τοπικές κοινωνίες. Η οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα μας αλλά και δοκιμάζει τις αντοχές ακόμα και ισχυρών οικονομιών στο παγκόσμιο χάρτη μας οδηγούν στη στρατηγική μιας βιώσιμης ανάπτυξης που υπηρετεί όχι μόνο οικονομικούς δείκτες αλλά έχει στο επίκεντρο τον άνθρωπο, το περιβάλλον και την αειφορία.

Θεσμικά και ουσιαστικά οι Δήμοι αποτελούν την έκφραση των τοπικών κοινωνιών, στο πλαίσιο του πολιτικού και διοικητικού συστήματος της χώρας μας. Σήμερα είμαστε πεπεισμένοι ότι η επιδιωκόμενη βιώσιμη ανάπτυξη, πρέπει να επιτευχθεί με όρους οικονομικής σύγκλισης, κοινωνικής συνοχής, προστασίας του περιβάλλοντος και αντιμετώπισης των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, μέσα από ολοκληρωμένες στρατηγικές σε Εθνικό επίπεδο και εξειδίκευση της εφαρμογής του σε τοπικό επίπεδο».



Ο Γ.

Πατούλης «ως δήμαρχος και γιατρός» όπως είπε έκανε παραλληλισμό της παρέμβασης του ΣΒΑΚ στις συνθήκες λειτουργίας των πόλεων με τις επεμβάσεις στο σύστημα κυκλοφορίας του αίματος στον ανθρώπινο οργανισμό, που τροφοδοτεί όλα τα ζωτικά όργανα του οργανισμού - πόλης και συντηρεί όλες τις ζωτικές λειτουργίες. Σχετικά είπε ότι «η όποια επέμβαση που γίνεται με σκοπό την βελτίωση, προκαλεί αλλαγές και επιπτώσεις ζωτικών λειτουργιών του οργανισμού - πόλης.

Είναι πολύ κρίσιμο επομένως να προδιαγράψουμε όλα τα όργανα - παραμέτρους που επηρεάζονται, να προεκτιμήσουμε τις πιθανές επιπτώσεις και να έχουμε ξεκάθαρο το ποιός κάνει τι σε όλη την διαδικασία της επέμβασης αξιοποιώντας κάθε διαθέσιμο μέσο. Σκεφτείτε μόνο ένα χειρουργείο για το κυκλοφορικό του αίματος, όπου οι γιατροί δεν παίρνουν υπόψη τους ποιές αρτηρίες - φλέβες τροφοδοτούν ποιά ζωτικά όργανα, όλοι κάνουν τα πάντα και αγνοούν τις επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις».

«Στη λογική αυτή τα ΣΒΑΚ, συνέχισε ο ίδιος για να είναι εφαρμόσιμα και αποτελεσματικά, θα πρέπει να έχουν ολοκληρωμένη προσέγγιση και να διασφαλίζουν την βιωσιμότητα όλων των ζωτικών λειτουργιών των πόλεων και των άμεσων ζωνών επιρροής τους.

Για μια βιώσιμη κινητικότητα δεν χρειαζόμαστε μόνο ένα σύγχρονο και εφαρμόσιμο πολεοδομικό σχεδιασμό που ούτως ή άλλως αποτελεί τη βάση του σχεδιασμού και της βελτίωσης των συνθηκών στις πόλεις. Χρειαζόμαστε παράλληλα έξυπνες εφαρμογές για την ρύθμιση της κυκλοφορίας, της λειτουργίας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς αλλά και ενημέρωση των χρηστών του μεταφορικού δικτύου με

τεκμηριωμένες επιλογές για βιώσιμες μετακινήσεις».

«Χρειαζόμαστε έξυπνες λύσεις για την αστική οδική ασφάλεια, που πρέπει να ενσωματώνεται ως παράμετρος σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και διαχείρισης των ΣΒΑΚ στο επίπεδο του Δήμου» είπε ο κ Πατούλης και συνέχισε λέγοντας ότι: «Όμως για μια πραγματικά ολοκληρωμένη στρατηγική για την βιώσιμη κινητικότητα, χρειαζόμαστε έξυπνα συστήματα παρακολούθησης και καταγραφής στατιστικών δεδομένων που σχετίζονται με την βιώσιμη κινητικότητα σε όλα τα επίπεδα εφαρμογής τους, σε εθνικό και τοπικό.

Δεν είναι όμως αυτοσκοπός ένας σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας αν δεν συνδέεται με τη μέγιστη δυνατή χρησιμότητα, την κινητοποίηση και ευαισθητοποίηση των τοπικών κοινωνικών και οικονομικών εταίρων, γιατί ο κάθε σχεδιασμός αυτούς θα πρέπει να υπηρετεί και όχι μόνο τους αριθμούς και τους δείκτες. Ο στόχος της βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις μας, δεν είναι μόνο θέμα μιας δημόσιας πολιτικής, ενός δημόσιου έργου και παρέμβασης αλλά και θέμα δεοντολογίας και κοινής ευθύνης. Όλα τα εμπλεκόμενα μέρη είναι υπεύθυνα για τη γειτονιά, τη περιοχή που ζουν και δραστηριοποιούνται για το μέλλον των πόλεων, της ανθρωπότητας και του πλανήτη».

«Μια πραγματικά βιώσιμη ανάπτυξη αναδεικνύεται ως κυρίαρχη αναγκαιότητα η αποκέντρωση του κράτους, η αποσαφήνιση αρμοδιοτήτων και η ταυτόχρονη οικονομική ενίσχυση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Μιας πραγματικής αυτοδιοίκησης χωρίς τον ασφυκτικό εναγκαλισμό του κράτους χωρίς την εξοντωτική γραφειοκρατία και με σύγκλιση με τον ευρωπαϊκό χώρο. Υπηρετεί το αναπτυξιακό αυτό μοντέλο η διασφάλιση της συναίνεσης της συμμετοχής της εξυπηρέτησης των πολιτών» είπε ο Πρόεδρος της ΚΕΔΕ και τόνισε ότι:

«Η αποδοχή και η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας έχει ουσιαστική σημασία για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας. Τα προβλήματα αλλά και οι λύσεις τους πρέπει να αποτελέσουν “κοινό κτήμα” των πολιτών και των φορέων γιατί απαιτούν δύσκολες προσωπικές και πολιτικές επιλογές.

Η συνεργασία και η σύμπραξη μεταξύ διαφόρων βαθμίδων διακυβέρνησης, οργανισμών και ομάδων συμφερόντων αποτελούν ουσιώδη στοιχεία της μετάβασης προς την βιώσιμη κινητικότητα. Σ' αυτή τη βάση μιας πολιτικής ολοκληρωμένων παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας και ανάπτυξης όπως τα ΣΒΑΚ η «γνώση» αποτελεί στόχο πολιτικής σε τρία πεδία :

Το πρώτο πεδίο εστιάζεται στην εκπαίδευση των στελεχών όλων των φορέων της διοίκησης (αιρετών και στελεχών) οι οποίοι εμπλέκονται στη διαδικασία σχεδιασμού. Εμείς ως ΚΕΔΕ είμαστε ανοιχτοί και σε άλλες τέτοιες πρωτοβουλίες που μπορούμε να αναπτύξουμε από κοινού, έτσι ώστε να καλύψουμε σταδιακά το σύνολο των αναγκών

για εκπαίδευση των στελεχών και των αιρετών που εμπλέκονται με την βιώσιμη κινητικότητα στο επίπεδο των Δήμων ώστε να έχουμε και καλύτερα αποτελέσματα αλλά και μια ανατροφοδοτούμενη γνώση.

Το δεύτερο πεδίο προσέγγισης του θέματος είναι το πεδίο του συμμετοχικού σχεδιασμού της πόλης είναι η ενημέρωση – πληροφόρηση των ομάδων και πολιτών, με απώτερο στόχο την πρόσκτηση –μακροπρόθεσμα – γνώσης.

Στη ΚΕΔΕ έχουμε την εμπειρία της επικοινωνίας με τις τοπικές κοινωνίες και γνωρίζουμε ότι ιδιαίτερη έμφαση πρέπει αρχικά να δίνεται στο «ποια κίνητρα για συμμετοχή» πρέπει να εφαρμόζονται ανάλογα με την περίπτωση. Με βάση λοιπόν την εμπειρία μας, θεωρούμε ότι στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ θα πρέπει να προβλεφθεί ειδική χρηματοδότηση για μέτρα και δράσεις ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης, προσαρμοσμένα στις τοπικές ιδιαιτερότητες.

Το τρίτο πεδίο προσέγγισης, ίσως το πιο κρίσιμο μακροπρόθεσμα, αφορά τα παιδιά, τους πολίτες του μέλλοντος. Στα σχολεία μας θα πρέπει να διδάσκεται η βιώσιμη κινητικότητα, ως μάθημα / παιχνίδι / έκθεση / διαγωνισμός για τα παιδιά μας σε όλα τα επίπεδα της εκπαίδευσης.

Μπορούμε ως ΚΕΔΕ σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να επεξεργαστούμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο εξοικείωσης των παιδιών με την βιώσιμη κινητικότητα και να το εφαρμόσουμε σε συνεννόηση με το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων».

Ολοκληρώνοντας την ομιλία του ο Γ. Πατούλης αναφέρθηκε σε «μια συμμετοχική πορεία, που θα οδηγήσει σε πόλεις χωρίς εμπόδια, χωρίς ρύπους, χωρίς ατυχήματα στους δρόμους, πόλεις προσβάσιμες σε όλους, πόλεις φιλικές στο κάθε κάτοικο και επισκέπτη, πόλεις που υπηρετούν τη βιώσιμη ανάπτυξη, την αειφορία, τον ίδιο τον άνθρωπο».

Εκπρόσωπος του ευρωπαϊκού δικτύου ενημέρωσης EURACTIV

«Η δυναμική των ελληνικών πόλεων στη διαδικασία μετάβασης προς τη βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μείζον ζήτημα για την ενσωμάτωση τους σε ένα νέο ευρωπαϊκό χωροταξικό μοντέλο που θα θέτει σε πρώτο πλάνο τον άνθρωπο και τη σχέση του με το περιβάλλον» τόνισε σε σύντομοι χαιρετισμό της η Χριστίνα Ζυγομαλά, εκπρόσωπος του ευρωπαϊκού δικτύου ενημέρωσης EURACTIV. Η ίδια επισήμανε τη συμβολή του προγράμματος URBACT και των Αστικών Καινοτόμων Δράσεων (Urban Innovative Actions) στη πραγματοποίηση ενός πιο «πράσινου μέλλοντος», προσθέτοντας ότι:

«Μέσα από τα διαρθρωτικά προγράμματα, η ΕΕ χρηματοδοτεί μία σειρά παρεμβάσεων τόσο σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού όσο και σε υποδομές και

έργα παρέμβασης. Παρέχει με τον τρόπο αυτό όχι μόνο την απαραίτητη χρηματοδότηση αλλά και το πολιτικό πλαίσιο το οποίο απαιτείται για να εξασφαλίσει μακροχρόνιο στρατηγικό σχεδιασμό που θα αποφεύγει αποσπασματικές δράσεις με αυξημένο κόστος και μειωμένα αποτελέσματα».

Εισηγήσεις ενότητας «Βιώσιμη Κινητικότητα»

Μιλώντας στην εκδήλωση ο **Θάνος Βλαστός**, καθηγητής ΕΜΠ, με θέμα: «Πολιτικές Βιώσιμης Κινητικότητας για τη γεφύρωση της απόστασης μεταξύ ελληνικής και ευρωπαϊκής πόλης», επεσήμανε πως σκοπός είναι να έχουμε πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα, με χαμηλότερες ταχύτητες, με περισσότερη δημόσια συγκοινωνία, με πιο πολύ περπάτημα και ποδήλατο.

Ως στόχους, τη μείωση της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου, πόλεις πιο ανθρώπινες, πόλεις πιο συνεκτικές κοινωνικά, πολίτες πιο υπεύθυνους απέναντι στο περιβάλλον, οικονομία του κοινόχρηστου και κυκλική οικονομία.

Έκανε μάλιστα ιδιαίτερη αναφορά στο «χάσμα πολιτισμού» μεταξύ της χώρας μας και των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ο κ. Βλαστός, ο οποίος συντόνισε και την εκδήλωση, σε αρκετά σημεία ανέδειξε ολιγωρίες και παθογένειες της παραγωγής έργων και μελετών στη χώρα μας ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών από την πλευρά του κράτους, ανέδειξε ευκαιρίες και παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία, σημείωσε την ανάγκη προσαρμογής επί της ουσίας και όχι επί του τύπου των διεθνών κανόνων – προτύπων-προδιαγραφών και ευρωπαϊκών οδηγιών. Τόνισε μάλιστα ιδιαίτερα πως εκεί όπου θα συνέφερε την Ελλάδα να ενταχθεί για τη Βιώσιμη Κινητικότητα είναι η Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Πολιτική.

Ο **Ευθύμιος Μπακογιάννης**, Δρ. Πολεοδόμος - Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ, ανέπτυξε το θέμα: «Βιώσιμη κινητικότητα στις ελληνικές πόλεις. Από την αντιπαλότητα στη συμφιλίωση». Αρχικά ανέλυσε το παράδειγμα των μεγαλύτερων πόλεων της Πελοποννήσου ως case study για τις θεωρητικές δυνατότητες που έχουν, βάσει των επιστημονικών δεδομένων στη χρήση του βαδίσματος και του ποδηλάτου για την κινητικότητα των κατοίκων. Ακολούθως σημείωσε την πραγματικότητα που βιώνουν οι περισσότερες επαρχιακές πόλεις της χώρας με την έλλειψη κουλτούρας χρήσης βαδίσματος και ποδηλάτου αλλά και την έλλειψη αποτελεσματικής δημόσιας συγκοινωνίας.

Τόνισε επίσης την «αντιπαλότητα» μεταξύ των μέσων βιώσιμης μετακίνησης που ανταγωνίζονται για την κατάληψη του οδοστρώματος (πεζοδρόμια - ποδηλατόδρομοι - λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων κλπ) σε ούτως ή άλλως συγκεκριμένες και πολλές φορές στενές οδούς.

Ακολούθως αναφέρθηκε με παραδείγματα στις γραφειοκρατικές διαδικασίες που

ακολουθεί η χώρα μας για διαφόρου είδους παρεμβάσεις, από τη δημιουργία μίας διάβασης ως ενός κυκλικού κόμβου (που μπορεί να χρειαστούν ακόμη και έναν χρόνο για να εγκριθούν), την λανθασμένη εφαρμογή στη χώρα μας κοινοτικών οδηγιών για προδιαγραφές σχεδιασμού στις πόλεις, τα προβλήματα που δημιουργούνται με τους χαρακτηρισμούς και αποχαρακτηρισμούς δρόμων (το παράδειγμα αποχαρακτηρισμού μιας «Εθνικής Οδού» στο κέντρο μιας επαρχιακής πόλης και του χαρακτηρισμού ανάλογα ενός περιφερειακού δρόμου της ίδιας πόλης ως νέας εθνικής οδού, ήταν χαρακτηριστικό) αλλά και τις προκλήσεις και αγκυλώσεις που δημιούργησε ο συνδυασμός του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για μελέτες και έργα με την εφαρμογή του νέου νόμου για τις δημόσιες συμβάσεις. Τέλος

αναφέρθηκε **στις ευκαιρίες που προσφέρει το Πράσινο Ταμείο για δημιουργία ΣΒΑΚ**, σημειώνοντας τα εξής στοιχεία:

- 2016 - Ειδικό πρόγραμμα χρηματοδότησης δήμων για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
- Συνολικός προϋπολογισμός 9.390.000 €
- Τελικοί δικαιούχοι 162 Δήμοι
- 70 Δήμοι έχουν ξεκινήσει διαδικασία διαγωνισμού ή ανάθεσης
- 16 Δήμοι έχουν αναρτήσει συμβάσεις στο ΚΗΜΔΗΣ
- 4 Δήμοι έχουν κάνει απορρόφηση χρηματοδότησης (Διαύγεια).

Εισηγήσεις ενότητας «Παρουσιάσεις Προγραμμάτων»

Την παρουσίαση προγραμμάτων URBACT και Urban Innovative Actions έκανε η **Ματθίλδη Κωνσταντοπούλου**, από Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης, Ειδική Υπηρεσία Στρατηγικής, Σχεδιασμού και Αξιολόγησης, Μονάδα Στρατηγικής και Παρακολούθησης Πολιτικών. Αναφερόμενη στο URBACT είπε πως είναι ένα Ευρωπαϊκό πρόγραμμα εδαφικής συνεργασίας, συγχρηματοδοτούμενο από το ΕΤΠΑ και τα Κράτη Μέλη/ Κράτη Εταίρους (Ελβετία και Νορβηγία) με κύριο στόχο την προώθηση ολοκληρωμένης & βιώσιμης αστικής ανάπτυξης στην Ευρώπη, συμβάλλοντας στην Πολιτική της Συνοχής, διευκολύνοντας την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ πόλεων, διαδίδοντας καλές πρακτικές και στηρίζοντας τους τοπικούς φορείς στην εκπόνηση τοπικών σχεδίων δράσης (ΤΣΔ). Τα οφέλη για τις πόλεις είναι:

- Ευκαιρία για ανταλλαγή εμπειριών & εκμάθηση από πόλεις του Ευρωπαϊκού χώρου

- Ευκαιρία για συνεργασία με πόλεις για αντιμετώπιση μιας πρόκλησης ή την επίλυση ενός κοινού προβλήματος
- Σχεδιασμός καινοτόμων λύσεων με τη μορφή ολοκληρωμένου σχεδίου δράσης ή υλοποίησης στρατηγικής αστικής ανάπτυξης
- Παροχή «εκπαίδευσης» και εργαλείων για ολοκληρωμένες και συμμετοχικές δράσεις στις πόλεις
- Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών & εμπειρογνωμοσύνης & αξιοποίησή τους στις τοπικές πολιτικές και πρακτικές
- Παροχή πόρων για συνεργασία με Ευρωπαϊκές πόλεις στην ανάπτυξης ολοκληρωμένων σχεδίων δράσης.

Η **Αικατερίνη Βουλοδήμου**, Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, MSc, DIC, Στέλεχος Μονάδας Αξιολόγησης Πράξεων Τομέα Μεταφορών, μίλησε για το «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΥΜΕΠΕΡΑΑ, Επιδόσεις, έργα και η επόμενη ημέρα». Όπως είπε, μέσα από τις επενδύσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος, επιδιώκεται η ανάπτυξη ενός συστήματος αστικών συγκοινωνιών το οποίο:

- να παρέχει προσβασιμότητα σε όλους,
- να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις βιωσιμότητας, σταθμίζοντας τις ανάγκες για οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική ισότητα, υγεία και περιβαλλοντική ποιότητα,
- να αξιοποιεί καλύτερα τον αστικό χώρο και τις υπάρχουσες υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών,
- να βελτιώνει την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος, την ποιότητα ζωής και τη δημόσια υγεία,
- να βελτιώνει την ασφάλεια της κυκλοφορίας και την προστασία,
- να μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας και
- να συμβάλλει σε καλύτερες συνολικές επιδόσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών στο σύνολό του.