
Θεσμοθετούνται οι διαδικασίες ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ. Η ομιλία Θ. Βούρδα

2019/02/18 00:01 στην κατηγορία MMM

Στη θεσμοθέτηση των διαδικασιών ανάπτυξης έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ και στα πλεονεκτήματα από την εφαρμογή τους αναφέρθηκε στην ομιλία του, στο συνέδριο «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στις Ελληνικές Πόλεις» που διεξήχθη στη Λάρισα, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Μεταφορών Θάνος Βούρδας.

Οι διαδικασίες ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ εντάσσονται σε άρθρο του σχεδίου νόμου για το νέο σύστημα εξετάσεων οδήγησης, το οποίο εισέρχεται, προς ψήφιση, στην Ολομέλεια της Βουλής την Τετάρτη.

Σύμφωνα με τον κ. Βούρδα, **«με την ψήφιση του άρθρου 22 και την σύνταξη της Στρατηγικής**, επιδιώκουμε να θέσουμε τις γενικές κατευθύνσεις προς τους ΟΤΑ, ώστε να σχεδιάζουν την κινητικότητα, με τρόπο που να προωθεί το βιώσιμο, ασφαλές και περιβαλλοντικά φιλικό περιβάλλον.

Επιδιώκουμε να αναδείξουμε τη συμμετοχή και τη συνεργασία των φορέων και πολιτών από το αρχικό κιόλας στάδιο του σχεδιασμού, αλλά και να διασφαλίσουμε ότι θα υπάρχει ο απαιτούμενος μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης των επιλεγμένων παρεμβάσεων».

Η ομιλία του γενικού γραμματέα του υπουργείου Μεταφορών

Είναι ιδιαίτερη τιμή η πρόσκληση του Δήμου Λάρισας και της Πανελληνίας Ένωσης Γενικών Γραμματέων «Κλεισθένης» να μετέχω σε αυτό το ξεχωριστό συνέδριο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Είναι όμως και χαρά καθώς αυτή τη χρονική στιγμή βρισκόμαστε σε ένα σημαντικό σταυροδρόμι, όπου έχουμε θέσει τους θεμέλιους λίθους για τη βιώσιμη κινητικότητα με εθνικές στρατηγικές, όπου θεσμοθετούμε την κατάρτιση ολοκληρωμένων ΣΒΑΚ, όπου βλέπουμε ήδη μπροστά μας πρακτικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας να υλοποιούνται.

1

Image not found or type unknown

Με συνείδηση ότι οι υποδομές και οι μεταφορές της χώρας δεν είναι ξεχωριστές οντότητες και σίγουρα δεν είναι μόνο τοπικού χαρακτήρα, προχωρήσαμε στην υλοποίηση του πρώτου master plan Μεταφορών της χώρας.

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών έχει τελικό ορίζοντα το έτος 2037 και ενδιάμεσο χρονικό ορίζοντα το έτος 2027.

Το Εθνικό Σχέδιο διευκολύνει τον εντοπισμό και την αιτιολόγηση των μελλοντικών απαιτούμενων πολιτικών και επενδύσεων για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών για την αειφόρο ανάπτυξη, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και της εδαφικής συνοχής της χώρας.

Το εν λόγω έργο ολοκληρώνεται στο τέλος Μαρτίου. Στο Master plan εντάσσονται το σύνολο των συνδυασμένων μεταφορών, οι ακτοπλοϊκές μεταφορές, τα λιμάνια, τα εμπορευματικά κέντρα, οι σιδηροδρομικές υποδομές, οι διεθνείς συνδέσεις, οι οδικές μεταφορές.

Παράλληλα, η κυβέρνηση, αναγνωρίζοντας ότι τα logistics βρίσκονται στο επίκεντρο της οικονομικής ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας παγκοσμίως, προχώρησε σε Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την ανάπτυξη του τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας με την έγκριση του το 2016 από το ΚΥΣΟΙΠ.

Στο πλαίσιο αυτό δημιουργήθηκε η Επιτροπή Παρακολούθησης Υλοποίησης του Logistics Action Plan, όπου συμμετέχουν οι Γενικοί Γραμματείς των συναρμόδιων υπουργείων καθώς και το Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής, με μοναδική της αποστολή τη διασφάλιση –με κάθε μέσο- της συντονισμένης λειτουργίας όλων.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συντονίζει και προτεραιοποιεί δράσεις του Σχεδίου για να φέρει κοντά το κράτος με τον ιδιωτικό τομέα και να αντιμετωπίσει προβλήματα που συσσωρεύονται χρόνια σε ένα κλάδο που οραματιζόμαστε να αποτελέσει παραγωγικό εργαλείο για τη χώρα μας.

Σε αυτό το πλαίσιο, έχουμε προχωρήσει, με πρωτοβουλία της Περιφέρειας Αττικής, στην εκπόνηση μελέτης για την εφοδιαστική αλυσίδα στο Λεκανοπέδιο. Το Πρόγραμμα Log-Attica.

Επιπλέον, το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για τις Υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων έχει ως στρατηγικό στόχο μεταξύ άλλων, την επέκταση των υφιστάμενων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. φυσικού αερίου), καθώς και το σχεδιασμό για τη μελλοντική ανάπτυξη νέων υποδομών, όπως είναι και τα σημεία φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων για την υποστήριξη της ηλεκτροκίνησης.

Κυρίες και κύριοι,

Η χώρα μας παρουσιάζει έντονα το χαρακτηριστικό της αστικοποίησης που σημαίνει ότι οι περισσότερες πόλεις αποτελούν τις «μηχανές» της οικονομικής ανάπτυξης και εργασίας. Αυτό έχει, όμως, ως αποτέλεσμα οι αστικές αυτές περιοχές να εμφανίζουν έντονα τα φαινόμενα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου. Τα προβλήματα μπορούν να ελαχιστοποιηθούν όταν ο σχεδιασμός των υποδομών και υπηρεσιών υλοποιείται με γνώμονα τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (ΒΑΚ).

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα δημιουργεί τις συνθήκες, ώστε οι άνθρωποι να κινούνται ελεύθερα με βιώσιμο τρόπο και σεβασμό προς το περιβάλλον μέσα σε ένα πλαίσιο υποδομών και συνθηκών που προωθεί την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, χωρίς να υπονομεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών για κάλυψη των αναγκών τους και το δικαίωμα τους για καθημερινές βιώσιμες μετακινήσεις.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ αναπτύσσεται το όραμα για το σχεδιασμό συστήματος βιώσιμων μεταφορών στις πόλεις. Οι Πόλεις που υλοποιούν ΣΒΑΚ, λαμβάνουν υπόψη ως βασικούς πυλώνες την προώθηση του ποδηλάτου, του περπατήματος, την ασφάλεια στις μετακινήσεις και την ποιοτική και αξιόπιστη δημόσια συγκοινωνία.

Πέραν όμως αυτών, τα ΣΒΑΚ, εξετάζουν θέματα που αφορούν στην οδική ασφάλεια,

τις συνδυασμένες μεταφορές, τη διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, την αστική εφοδιαστική, τη διαχείριση κινητικότητας, τα ευφυή συστήματα μεταφορών και την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων.

© 2018. All rights reserved. This document is confidential and intended solely for the use of the individual user. It is not to be distributed, copied, or used for any other purpose without the express written permission of the copyright owner.

Image not found or type unknown

Παράλληλα, μέσω της υλοποίησης των ΣΒΑΚ καθίσταται δυνατή η επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών.

Κάποιοι από τους στόχους της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που έχουμε για τις πόλεις μας είναι ενδεικτικά:

-Αναδιοργάνωση του συστήματος των αστικών μεταφορών. Η θεσμική και στρατηγική αναδιάρθρωση αλλά και η χρήση τεχνολογιών για την καλύτερη πληροφόρηση και τη βέλτιστη δρομολόγηση αποτελούν μέτρα ζωτικής σημασίας για την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών, τη βελτίωση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας.

-Βελτίωση της προσβασιμότητας στο σύστημα αστικών μεταφορών μέσω της ενίσχυσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτό συμβάλουμε στην εξάλειψη φαινομένων ανισοτήτων αλλά και αποκλεισμών πρόσβασης. Η προστασία των ευάλωτων χρηστών της οδού, ανεξαρτήτως ηλικίας, φύλου ή άλλων κοινωνικών χαρακτηριστικών ενισχύει την πολιτισμική ταυτότητα των πόλεων και αυξάνει την κοινωνική συνοχή.

-Περιορισμός της κυκλοφοριακής συμφόρησης και δημιουργία ενός περισσότερο υγιούς αστικού περιβάλλοντος. Στοιχεία που βοηθούν στη μείωση του κόστους διαβίωσης για τους κατοίκους των πόλεων και παράλληλα προσελκύουν επιχειρήσεις και επενδυτές ενισχύοντας την τοπική οικονομία.

Απώτερος στόχος είναι να αναπτυχθεί ένα ισορροπημένο μείγμα μέτρων και πολιτικών που περιλαμβάνουν χαμηλότερο κόστος, αλλά και αύξηση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων και της αξιοποίησης των διαθέσιμων πόρων και παράλληλα να αυξηθεί ουσιαστικά ο αριθμός των πόλεων που υιοθετούν και εφαρμόζουν ολοκληρωμένες πολιτικές και σχέδια.

Στο πλαίσιο αυτό τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας γίνονται ένα εργαλείο δυναμικό. Και για να γίνει και αποτελεσματικό πρέπει να υπάρχει θεσμική και ολοκληρωμένη διαχείριση.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών **έχει προχωρήσει λοιπόν με τα εξής βήματα:**

-Στην κατεύθυνση προώθησης στη χώρα μας των ΣΒΑΚ ως μοχλών δράσης για την αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών συγκρότησε το 2016 Ομάδα Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε.) με αντικείμενο τα ΣΒΑΚ.

Στην Ομάδα Εργασίας συμμετείχαν στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εκπρόσωποι του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε.), του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών.

Το έργο της εν λόγω ΟΔΕ που παραδόθηκε στο Υπουργείο μας ήταν: i) διερεύνηση της κατάλληλης διοικητικής δομής που θα αναλάβει να υποστηρίξει διοικητικά την αστική κινητικότητα στην Ελλάδα και, πιο συγκεκριμένα, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ii) εκτίμηση των προαπαιτούμενων για τη σύνταξη ΣΒΑΚ και iii) σύνταξη ενός Κατευθυντήριου Πλαισίου Προδιαγραφών, για την ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

-Καθώς από τα πορίσματα της ΟΔΕ προέκυψε η ανάγκη για ολοκληρωμένη προσέγγιση και συνεργασία, εκτός από τοπικό επίπεδο και σε διακυβερνητικό επίπεδο, το 2017 συστήθηκε Τμήμα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αρμόδιο για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

-Για πρώτη φορά, με διάταξη που περιλαμβάνεται στο Νομοσχέδιο που κατέθεσε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το οποίο μπαίνει σε Ολομέλεια προς ψήφιση την ερχόμενη Τετάρτη, θεσμοθετούνται οι διαδικασίες ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ.

Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο, που προέκυψε από κοινή προσπάθεια των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, περιλαμβάνει ορισμούς για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, για το Ολοκληρωμένο ΣΒΑΚ, περιγράφει τις διαδικασίες εκπόνησης.

-Περαιτέρω, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προχωρά σε ανάπτυξη **Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.**

Τη Στρατηγική αυτή την εκπονεί το αρμόδιο Τμήμα του Υπουργείου σε συνεργασία με τις υπόλοιπες Υπηρεσίες. Στόχος μας είναι να παρουσιαστεί πολύ σύντομα και να τεθεί σε διαβούλευση, ώστε να συμβάλουν συναρμόδια Υπουργεία, η τοπική αυτοδιοίκηση και επιστημονικοί και άλλοι φορείς.

Τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας ενοποιούν πολιτικές που έχουν αναπτυχθεί σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, ώστε να υπάρξει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.

Οι στρατηγικές που αναπτύσσονται σε αυτά προκύπτουν στο πλαίσιο συμμετοχικής προσέγγισης και απαιτούν υψηλό επίπεδο συνεργασίας και διαβούλευσης μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης και ετερόκλητων φορέων.

Τα τελευταία χρόνια η Ε.Ε. προωθεί τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αναγνωρίζει την ανάγκη θεσμοθέτησής τους.

Τα ΣΒΑΚ θα αποτελέσουν προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση παρεμβάσεων και έργων υποδομών στις πόλεις από ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία και επομένως η υλοποίησή τους αναμένεται να καταστεί υποχρεωτική στο προσεχές μέλλον.

Με την ψήφιση του άρθρου 22 και την σύνταξη της Στρατηγικής επιδιώκουμε να θέσουμε τις γενικές κατευθύνσεις προς τους ΟΤΑ, ώστε να σχεδιάζουν την κινητικότητα με τρόπο που να προωθεί το βιώσιμο, ασφαλές και περιβαλλοντικά φιλικό περιβάλλον.

Επιδιώκουμε να αναδείξουμε τη συμμετοχή και τη συνεργασία των φορέων και

πολιτών από το αρχικό κιόλας στάδιο του σχεδιασμού αλλά και να διασφαλίσουμε ότι θα υπάρχει ο απαιτούμενος μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης των επιλεγμένων παρεμβάσεων.

Κυρίες και Κύριοι,

βασική μας επιδίωξη είναι η δημιουργία ενός συστήματος αστικών συγκοινωνιών που θα συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων (οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική), ώστε να γίνουν τα ΜΜΜ κύρια μέσα καθημερινής μετακίνησης των κατοίκων περιορίζοντας τη χρήση των ατομικών/ιδιωτικών μέσων μεταφοράς.

Σε αυτό τον άξονα γίνονται έργα και λαμβάνονται πρωτοβουλίες και μέτρα από το κράτος τα τελευταία 4 χρόνια.

Οι αστικές συγκοινωνίες

Κρίσιμοι κόμβοι της 4ετίας αυτής αποτέλεσαν η εξυγίανση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και η εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στην Αττική.

Παρά την πολυπλοκότητα του νέου συστήματος, το κοινό, όπως και με την εφαρμογή της τηλεματικής, εξοικειώθηκε γρήγορα και με το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Το πετυχημένο αυτό παράδειγμα του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, θα γενικευθεί στις αστικές και υπεραστικές μεταφορές σε όλη τη χώρα, όπως έχει ήδη νομοθετηθεί από το Φθινόπωρο.

Επόμενη «στάση» εφαρμογής οι αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης, όπου σύντομα προκηρύσσεται ο διαγωνισμός.

Δε μιλάμε απλώς για αναγκαιότητα και τεχνολογική αναβάθμιση. Μιλάμε για αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς και σεβασμό στις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης κάθε κατοίκου, κάθε εργαζόμενου, κάθε επισκέπτη. Και φυσικά με σεβασμό στους κοινωνικά ευάλωτους συμπολίτες μας.

Πρώτη φορά πάρθηκε πολιτική πρωτοβουλία για ελεύθερη μετακίνηση όλων των ανέργων, όλων των ατόμων με αναπηρία.

Το φθινόπωρο δημοσιεύθηκε ο Νόμος για την αναδιάρθρωση των Αστικών Συγκοινωνιών και σύντομα ακολουθεί το Σχέδιο Νόμου για τις υπεραστικές.

Παράλληλα, με τη νομοθεσία επανασχεδιάζουμε το σύστημα αστικών και υπεραστικών μεταφορών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Δεν είναι δυνατόν, ο οργανισμός αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης να εκτελεί

μεταφορά μέχρι και σε γειτονικούς νομούς και τα υπεραστικά ΚΤΕΛ Αττικής να εκτελούν συγκοινωνία στο αστικό κέντρο.

Στον επανασχεδιασμό μας, λοιπόν, προωθούμε την αποκέντρωση των αφετηριών του ΚΤΕΛ Αττικής, εντός του Μαρτίου, τοποθετώντας τις σε σταθμούς μέσω σταθερής τροχιάς, εξασφαλίζοντας ταχύτερες και οικονομικότερες μετακινήσεις για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής του Λεκανοπεδίου.

Επίσης, για πρώτη φορά μετά τις αρχές της δεκαετίας του '90 προχωρούμε σε ριζική ανανέωση του στόλου των λεωφορείων στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης με σεβασμό στο περιβάλλον.

Μια επιπλέον πρωτοβουλία κοινωνικής πολιτικής της κυβέρνησης είναι η ένταξη της δυνατότητας των Δήμων όλης της χώρας να υποβάλλουν πρόταση για την εγκατάσταση νέων «έξυπνων» στάσεων λεωφορείων.

Πρόκειται για ένα έργο που με τη συνεργασία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργείου Εσωτερικών εντάχθηκε στο πρόγραμμα «Φιλόδημος».

Τα λάθη και ο σχεδιασμός -εάν υπήρξε ποτέ- του παρελθόντος δεν έχουν απλώς επιβαρύνει οικονομικά κάθε πολίτη.

Έχουν δημιουργήσει και συντηρήσει ένα διαβρωμένο σύστημα που μετά βίας λειτουργεί και σίγουρα ουδεμία σχέση έχει με βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Το μετρό και ο σιδηρόδρομος αποτελούν δύο από τα πιο ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλικά μέσα μεταφοράς παγκοσμίως. Γι' αυτό, παρά τη δύσκολη οικονομική συγκυρία, η κυβέρνηση έθεσε σε προτεραιότητα την ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς και προχώρησε στην εξασφάλιση χρηματοδότησης έργων.

Το Μετρό στη Θεσσαλονίκη δεν είναι πια ανέκδοτο. Η δοκιμαστική λειτουργία του ξεκινά φέτος και το βασικό τμήμα παραδίδεται στους κατοίκους το 2020. Το δίκτυο Μετρό αναπτύσσεται στην Αττική (γραμμή 3 και 4).

Ο σιδηρόδρομος

Το σιδηροδρομικό δίκτυο, τα τελευταία 4 χρόνια, έχει μπει σε ρυθμούς ανάπτυξης. Μην ξεχνάμε ότι το 2015 παραλάβαμε το κρίσιμο έργο ολοκλήρωσης της γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη με ποσοστό υλοποίησης 17%, με χρονολογία έναρξης το 1997, και φέτος (σε ένα μήνα δηλαδή) παραδίδεται.

Εκτός του βασικού άξονα Πάτρα-Θεσσαλονίκη και την σύνδεση της χώρας μας με τα Βαλκάνια, η στρατηγική μας για το σιδηρόδρομο περιλαμβάνει και την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών περιφερειακά.

Ο προαστιακός χαρακτήρας που έχει λάβει τα τελευταία χρόνια η ηλεκτροκινούμενη γραμμή Λάρισα-Θεσσαλονίκη αποτελεί ένα πετυχημένο παράδειγμα. Το 2022 η Θεσσαλία θα είναι η πρώτη ελληνική περιφέρεια που θα έχει πλήρες εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο με ολοκληρωμένο σύστημα ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης. Μιλάμε για τη γραμμή Καλαμπάκα – Παλαιοφάρσαλο –Λάρισα –Βόλος.

Η εξέλιξη αυτή, ωστόσο, ανοίγει και το ζήτημα της ασφαλούς διέλευσης του σιδηροδρόμου από τον αστικό ιστό, με επίκεντρο την πόλη της Λάρισας. Άμεσα προωθούνται προσωρινές λύσεις περίφραξης επικίνδυνων σημείων της γραμμής από τον ΟΣΕ.

Το απόγευμα θα έχουμε τη δυνατότητα να συζητήσουμε με το Δήμαρχο για το πώς θα προχωρήσουν οι διαδικασίες για τη μελέτη αφενός της εναλλακτικής χάραξης διέλευσης των εμπορευματικών συρμών έξω από τον αστικό ιστό, και αφετέρου του εκσυγχρονισμού του τρόπου διέλευσης των επιβατικών συρμών μέσα από την πόλη της Λάρισας.

Όλα αυτά δεν είναι μεμονωμένα παραδείγματα. Δεν είναι απλώς αντιγραφή καλών πρακτικών. Είναι έργα που εξασφαλίζουν ότι το όραμα για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στη χώρα μπορεί να γίνει πράξη.

Για τη δημιουργία ενός υγιούς αστικού περιβάλλοντος, για τον κάθε ένα από εμάς. Αυτό ακριβώς είναι και το όραμα για τη Λάρισα που υλοποιεί Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Να αλλάξει ριζικά το αστικό κέντρο και «να δημιουργηθούν συνθήκες γειτονιάς στον κεντρικό ιστό της πόλης», όπως περιγράφει και το εκπονημένο ΣΒΑΚ. Επίσης, με τα έργα αυτά της μετατροπής περιοχών σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, με τη δημιουργία κυκλοφοριακών κυψελών και με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων, ενισχύεται η οδική ασφάλεια.

Ο επόμενος στόχος, λοιπόν, είναι κάθε πόλη της χώρας μας, με την υποστήριξη του θεσμικού πλαισίου πια, μέσα από τη συνεργασία κράτους, φορέων και πολιτών να αποκτήσει ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα.

Να αποκτήσουμε πόλεις που θα χαιρόμαστε καθημερινές δραστηριότητες, όπως είναι το περπάτημα, η ποδηλασία, η γρήγορη και εύκολη μετακίνησή μας.