
Χωρικός σχεδιασμός και Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

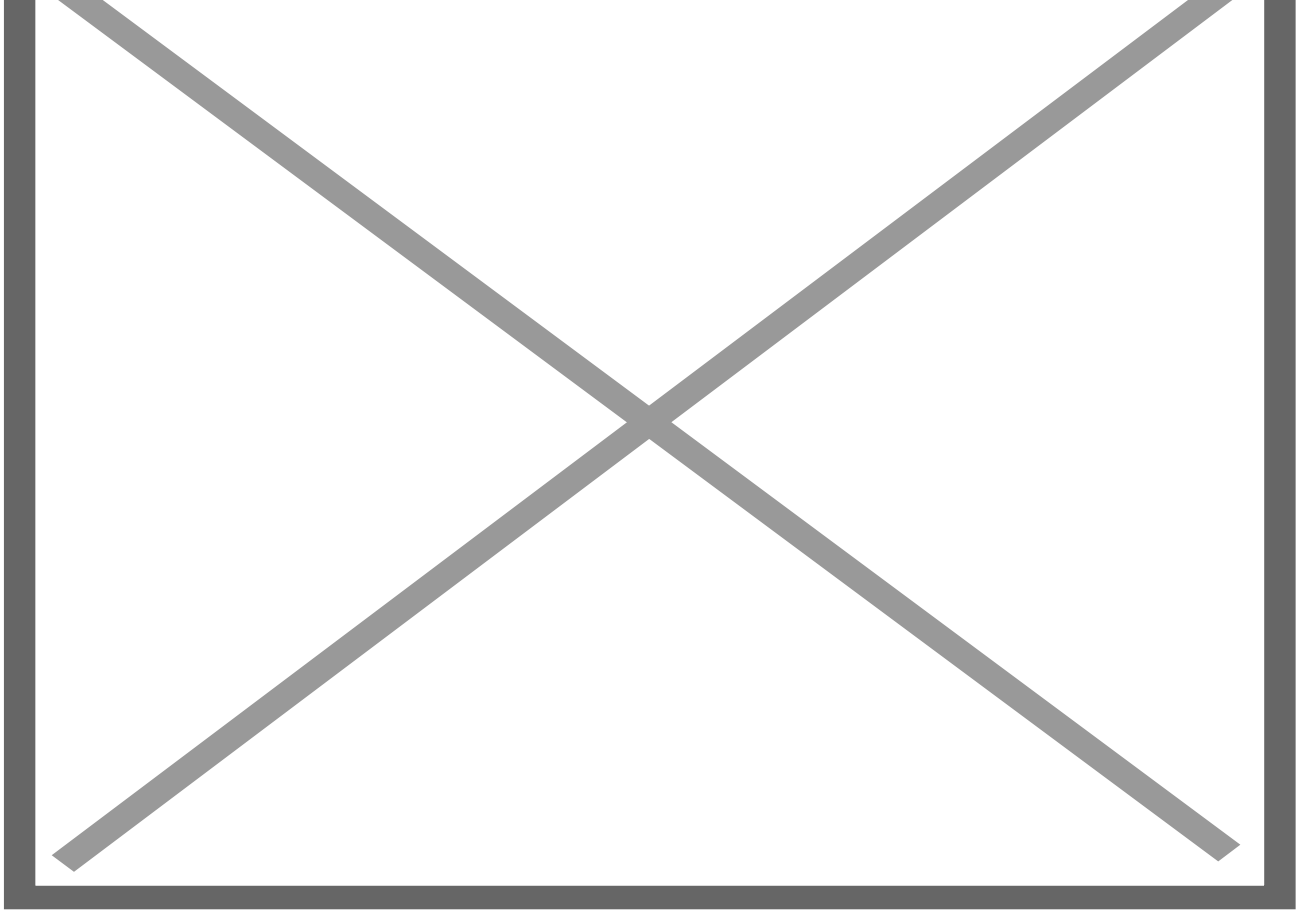
2019/02/25 09:01 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Οι πόλεις, μικρές και μεγάλες, συγκεντρώνουν όλο και μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Μετατρέπονται, εκτός από δυναμικοί τόποι οικονομικής ανάπτυξης, και σε κατεξοχήν τόπους παραγωγής πολιτισμού.

Από τη δική τους ευρωστία θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό **η τύχη της αστικής κοινωνίας και των κοινωνικών της δεσμών**. Οι τόσο μεγάλες συγκεντρώσεις ανθρώπων συχνά διαφορετικών προελεύσεων και πολιτισμών, αντιπροσωπεύουν μια μεγάλη ευκαιρία.

Ο σχεδιασμός των πόλεων, εφόσον γίνεται με όρους αλληλεγγύης και ισοτιμίας, εγγυάται την απάλυνση των τριβών, την κοινωνική ειρήνη, τη δικαιοσύνη και τη δημοκρατία. Τα αστικά κέντρα θα έπρεπε να είναι λιγότερο στεγανά, πιο δυναμικά, ευκολότερα προσπελάσιμα και να προσφέρουν περισσότερες διεξόδους.

Ωστόσο δεν έχουν όλες οι ελληνικές πόλεις τις ίδιες ευκαιρίες ούτε τις ίδιες δυνάμεις, απέναντι στα μεγάλα προβλήματα. Ειδικότερα ως προς τα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν την κινητικότητα, άλλες είναι περισσότερο και άλλες λιγότερο ευάλωτες στη ρύπανση του αέρα, στο θόρυβο, στα ατυχήματα.



Οι

ασθενέστεροι οικονομικά, τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι ασθενείς, είναι οι πιο ζημιωμένοι. Μειονεκτούν απέναντι σε αυτούς που μπορούν να διαλέγουν το πού θα κατοικούν, πώς και πότε θα μετακινούνται.

Η αλληλεπίδραση πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, χρήσεων γης - κινητικότητας, όσο και αν φαίνεται αυτονόητη σήμερα, είχε παρακαμφθεί, ώστε να μη μπαίνουν πολεοδομικά εμπόδια στην εξυπηρέτηση του πρωτεύοντα στόχου, που ήταν να δίνεται χώρος στα μηχανοκίνητα μέσα.

Οι κάτοικοι των ελληνικών πόλεων από την πρώτη στιγμή εμφάνισης του αυτοκινήτου, γοητεύτηκαν, γιατί τους προσέφερε τη δυνατότητα να απεγκλωβιστούν από τις παλιές πόλεις του 19ου αι., που στερούνταν βασικού εξοπλισμού.

Οι πόλεις χρειάζονταν χώρο και το αυτοκίνητο τους έδωσε τη δυνατότητα να επεκτείνονται χωρίς όρια, ενσωματώνοντας νέες εκτάσεις. Και οδηγηθήκαμε σε πόλεις στον 20ο αι. που έχουν μετακινούμενους καθημερινά σε αγωγούς κυκλοφορίας και όχι στεκούμενους στο δημόσιο χώρο.

Τα αστικά κέντρα θα έπρεπε να είναι λιγότερο στεγανά, πιο δυναμικά,

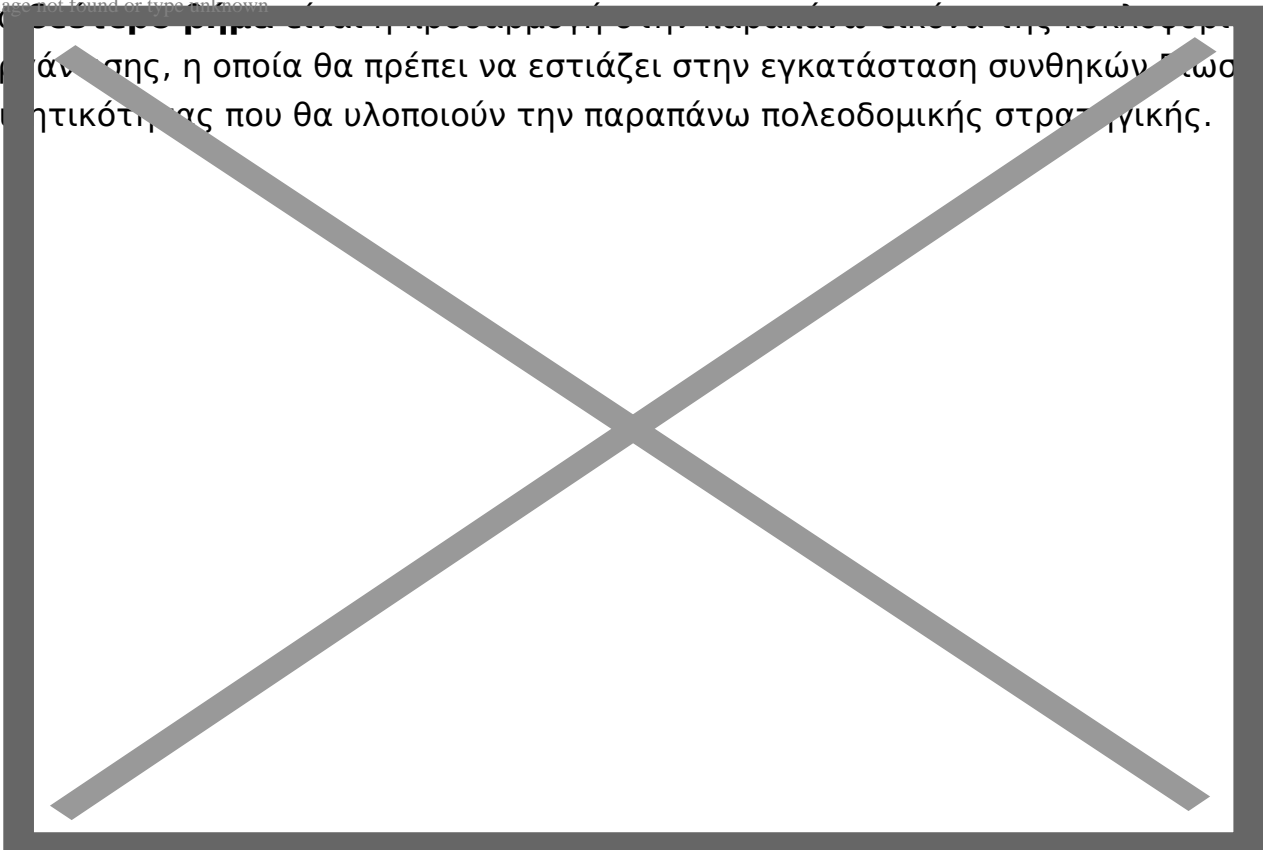
ευκολότερα προσπελάσιμα και να προσφέρουν περισσότερες διεξόδους.

Σήμερα τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Η κλιματική αλλαγή εντείνεται καθημερινά, οι πολιτικές για περιορισμό των ρύπων ενσωματώνονται τακτικά σε κείμενα του ΟΗΕ, της Ε.Ε., του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας κλπ, ενώ οι επιστήμονες κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για να αλλάξουν οι συνήθειες των κατοίκων στις πόλεις ως προς τις ατομικές τους μετακινήσεις.

Η συνεργασία της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής προσέγγισης στο σχεδιασμό προς τη βιώσιμη κινητικότητα θεωρείται πλέον ως κάτι παραπάνω από προφανές και πρέπει να στηρίζεται σε μια βασική ιεράρχηση βημάτων:

Το **πρώτο βήμα** είναι ο ορισμός της πολεοδομικής εικόνας και της κοινωνικής ταυτότητας της αυριανής πόλης. Η πόλη πρέπει να έχει ένα θεσμοθετημένο πολεοδομικό υπόβαθρο, το οποίο θα θέτει τους στόχους σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Το **δεύτερο βήμα** είναι η προσεγγιστική και παραπάνω από πολεοδομικής οριάντησης, η οποία θα πρέπει να εστιάζει στην εγκατάσταση συνθηκών βιώσιμης Κινητικότητας που θα υλοποιούν την παραπάνω πολεοδομική στρατηγική.



Οι

στόχοι των ΣΒΑΚ, θα πρέπει να είναι η μείωση του αριθμού των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων και των ταχυτήτων, καθώς και η ενίσχυση του περπατήματος, του

ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας. Αυτές οι αλλαγές στον οδικό χώρο των ελληνικών πόλεων θα πρέπει να απορρέουν από θεσμοθετημένες πολεοδομικές επιλογές.

Το να συνεχίσουν οι ελληνικές πόλεις να μελετώνται με βάση το καθεστώς διχοτόμησης των αντικειμένων πολεοδομίας και κινητικότητας σε διαφορετικές μελέτες, εκπονούμενες από διαφορετικά υπουργεία, ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ, είναι αδιέξοδο και καταστροφικό.

Είναι σκόπιμο, τώρα που βρισκόμαστε στην αρχή εκπόνησης των ΣΒΑΚ και των ΤΧΣ, να αναζητηθούν λύσεις για ένα νέο αποτελεσματικό και οικονομικό σχήμα που θα ενσωματώνει πολεοδομία και κινητικότητα.

Θα αποφευχθούν έτσι οι επικαλύψεις στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στις διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης κ.λπ., μελετών χωρικού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ, και θα εξασφαλιστεί ότι οι σχεδιασμοί πολεοδομίας και κινητικότητας θα υπηρετούν τις ίδιες αρχές, ενώ η πολεοδομία από την πλευρά της, θα καθοδηγήσει με τις δικές της θεωρήσεις τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στην προοπτική της Βιώσιμης Κινητικότητας.

Ευθύμιος Μπακογιάννης,

Δρ. Πολεοδόμος – Συγκοινωνιολόγος Ε.Μ.Π.