

ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. Εισαγωγή

Τα τελευταία χρόνια νέες προκλήσεις έχουν προκύψει στον τομέα των αστικών μεταφορών, καθώς η ολοένα και αυξανόμενη αστικοποίηση δημιουργεί “πιέσεις” στα υπάρχοντα μεταφορικά συστήματα. Η έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, συνοδευόμενη από την υπερβολική χρήση του αυτοκινήτου έναντι περιβαλλοντικά φιλικών τρόπων μετακίνησης, η έλλειψη χώρων στάθμευσης και η δυσκολία προσβασιμότητας στις πόλεις είναι προβλήματα γνωστά και ενίοτε γνώριμα σε πολλούς. Η σημαντικότητα των επιπτώσεων των παραπάνω προβλημάτων στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων και στην υγεία τους, αλλά και οι επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνία έχουν οδηγήσει στην ανάγκη μιας νέας θεώρησης για το σχεδιασμό των μεταφορών.

Ως απόρροια των παραπάνω, η έννοια της «βιώσιμης αστικής κινητικότητας» έχει αρχίσει να χρησιμοποιείται ευρέως στον τομέα των Μεταφορών, ως μια σύγχρονη τάση σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων με σκοπό την παροχή υψηλού επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών που βασίζονται στο τρίπτυχο της οικονομικής (βέλτιστες οικονομικά λύσεις), περιβαλλοντικής (βελτίωση της ποιότητας ζωής) και κοινωνικής βιωσιμότητας (εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης για όλους).

Στο πλαίσιο προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) άρχισαν να προωθούνται ευρέως στην Ευρώπη μέσω των στρατηγικών κειμένων της Ε.Ε.: “Πράσινη Βίβλος: Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας”¹, “Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα” και της “Λευκής Βίβλου: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών”², ενώ παραμένουν ακόμα και σήμερα υψηλά στην ατζέντα της μέσω νέων χρηματοδοτικών μηχανισμών (π.χ. το νέο χρηματοδοτικό πλαίσιο “Ορίζοντας 2014-2020” της ΕΕ για την Έρευνα και την Καινοτομία, το οποίο χρηματοδοτεί τόσο δράσεις εκπόνησης ΣΒΑΚ όσο και δράσεις υλοποίησης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας).

Συγκεκριμένα, η Λευκή Βίβλος 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 τη διερεύνηση της σύνδεσης της περιφερειακής ανάπτυξης και του Ταμείου Συνοχής σε πόλεις και περιοχές

¹ COM(2007) 551 τελικό, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>

² COM(2011) 144 τελικό, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

που έχουν υποβάλει ένα τρέχον, ανεξάρτητα επικυρωθέν, πιστοποιητικό επιθεώρησης Απόδοσης και Βιωσιμότητας της Αστικής Κινητικότητας. Τέλος, η Λευκή Βίβλος Μεταφορών προτείνει την εξέταση της δυνατότητας ενός ευρωπαϊκού πλαισίου στήριξης για τη σταδιακή εφαρμογή των ΣΒΑΚ σε ευρωπαϊκές πόλεις. Όλα τα ανωτέρω επιτρέπουν την εκτίμηση ότι πιθανά τα ΣΒΑΚ θα αποτελούν απαίτηση για την εκταμίευση πόρων που αφορούν τον τομέα της αστικής μετακίνησης (π.χ. έργα υποδομής, «καθαρά» λεωφορεία, συστήματα ITS, κλπ.).

Στην Ελλάδα, η έννοια των ΣΒΑΚ προωθήθηκε αρχικά μέσω Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων. Σήμερα κάποιοι Δήμοι, αναγνωρίζοντας την ανάγκη ενός βιώσιμου σχεδιασμού των πόλεων τους, έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για την εκπόνηση ΣΒΑΚ και είτε έχουν ήδη προχωρήσει σε σχετικές προκηρύξεις, είτε διερευνούν τις δυνατότητες χρηματοδότησης των ΣΒΑΚ από Ευρωπαϊκούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς. Πρόσφατα, μάλιστα, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) ανακοίνωσε την έναρξη των διαδικασιών για το σχεδιασμό και την υλοποίηση του προγράμματος «Βιώσιμες Πόλεις - Μαθιός Καρλαύτης», το οποίο προβλέπει ως δικαιούχους χρηματοδότησης τα αστικά κέντρα των Δήμων με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων, εκτός των περιοχών που καλύπτουν τα Ρυθμιστικά Σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Σύμφωνα με την ανακοίνωση, η χρηματοδότηση θα αφορά σε: α) ενιαίες συγκοινωνιακές, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες, β) υλοποίηση έργων υποδομής ή προμήθεια εξοπλισμού, εφόσον υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες και γ) χρηματοδότηση υλοποίησης συγκοινωνιακού έργου σε δημοτικό ή διαδημοτικό επίπεδο, εφόσον υπάρχουν μελέτες και προγραμματικές συμφωνίες. Παράλληλα, το ΥΠΕΚΑ σημειώνει πως για την ορθή εφαρμογή του προγράμματος, θα προχωρήσει στη δημιουργία κατευθυντήριου πλαισίου, υπό μορφή οδηγού, προς τους Δήμους της χώρας, ο οποίος θα καθορίζει τις προδιαγραφές για τον σχεδιασμό των συνδυασμένων παρεμβάσεων στα αστικά κέντρα.

Παρ' όλη όμως την προώθηση ενός σύγχρονου μοντέλου σχεδιασμού των μεταφορών στη βάση της βιώσιμης ανάπτυξης, παρατηρείται συχνά παρανόηση της έννοιας "βιώσιμη αστική κινητικότητα", που οφείλεται μεταξύ άλλων στην ευρύτητά της (καθώς η βιώσιμη αστική κινητικότητα μπορεί να έχει επιπτώσεις σε διάφορους τομείς, όπως περιβάλλον, ενέργεια αλλά και την κοινωνία γενικότερα). Το γεγονός αυτό επηρεάζει με τη σειρά του τη σύνταξη και εφαρμογή των ΣΒΑΚ.

Για τον παραπάνω λόγο αυτό, αλλά και λόγω της ολοένα και αναδυόμενης σημασίας των ΣΒΑΚ, τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και εθνικό επίπεδο, αποφασίστηκε από την Επιτροπή Κινητικότητας του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων η σύνταξη θέσεων για τα ΣΒΑΚ και προτάσεων για τον βέλτιστο τρόπο προσαρμογής τους στην ελληνική πραγματικότητα.

2. Ορισμός & χαρακτηριστικά των ΣΒΑΚ

«Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο, το οποίο στοχεύει στην κάλυψη των αναγκών κινητικότητας (ανθρώπων και επιχειρήσεων) στην

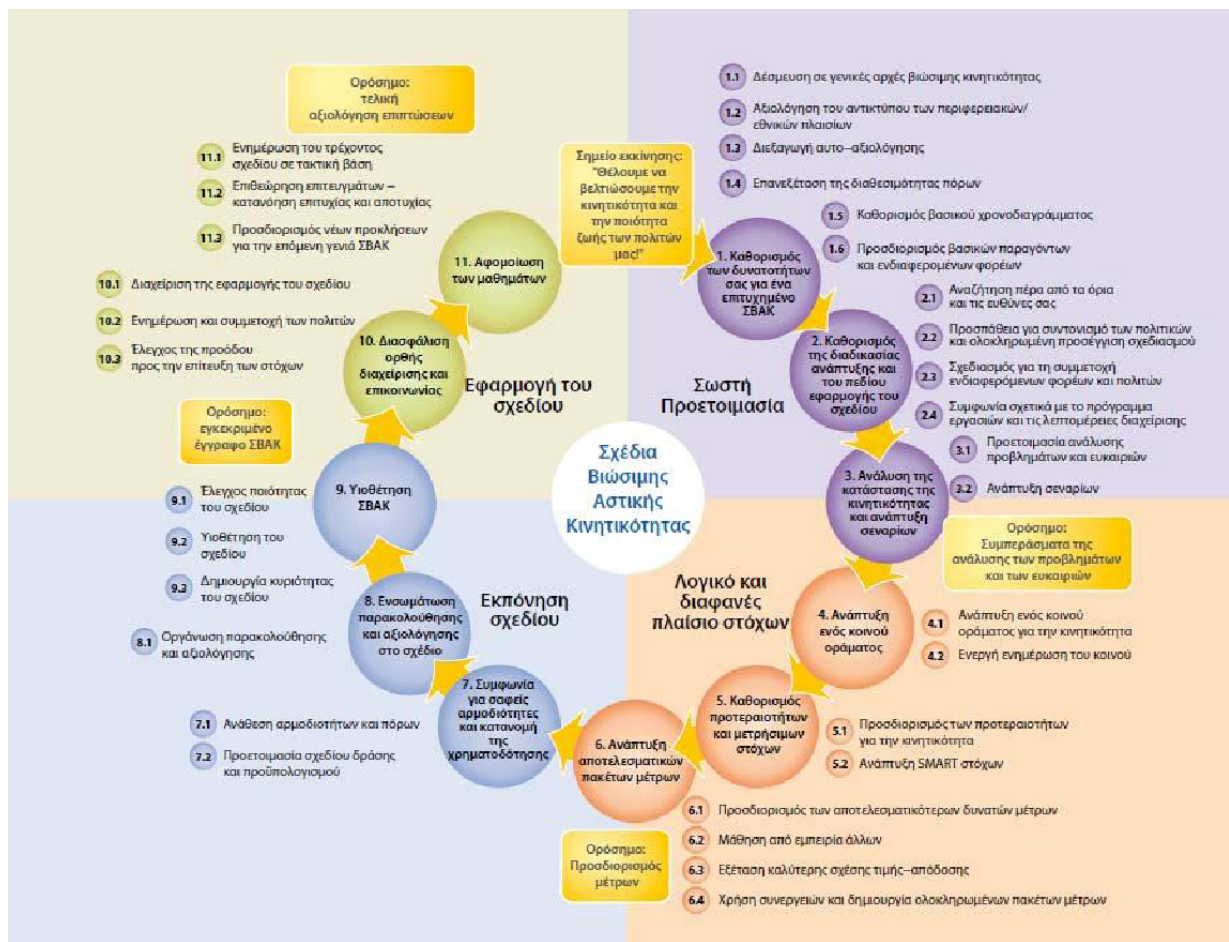
πόλη και στην ευρύτερη περιοχή αυτής με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής σε αυτήν. Τα ΣΒΑΚ βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές ενιαίου σχεδιασμού, συμμετοχής και αξιολόγησης» (Wefering, Rupperecht, Buhrmann, & Bohler-Baedeker, 2013).

Τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι τα εξής (Wefering, Rupperecht, Buhrmann, & Bohler-Baedeker, 2013):

- Μακροπρόθεσμο όραμα και συγκεκριμένο πλάνο υλοποίησης.
- Ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης.
- Συμμετοχική προσέγγιση: εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, υλοποίησης μέτρων και αξιολόγησης; δημιουργία τοπικών δυνατοτήτων για τη διαχείριση πολύπλοκων ζητημάτων σχεδιασμού; διασφάλιση ισότητας των δύο φύλων.
- Ενοποιημένη προσέγγιση πρακτικών και πολιτικών μεταξύ: των διαφόρων τομέων (π.χ. μεταφορών, περιβάλλοντος, υγείας, ασφάλειας, διαχείρισης χρήσεων-γης), των διαφόρων επιπέδων διοίκησης (π.χ. δήμος, περιφέρεια, πολεοδομικό συγκρότημα) και των διαφόρων γειτονικών αστικών περιοχών (π.χ. ενδο-δημοτικών, ενδο-περιφερειακών).
- Αξιολόγηση υφιστάμενων και μελλοντικών επιδόσεων: Εστίαση στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων προερχόμενων από βραχυπρόθεσμους στόχους και πάντα στη βάση μιας συνολικής βιώσιμης στρατηγικής (κριτήρια οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής βιωσιμότητας).
- Θεώρηση του κόστους και των ωφελειών, λαμβάνοντας υπόψη τα ευρύτερα κοινωνικά κόστη και ωφέλειες.
- Τακτική παρακολούθηση, εξέταση και υποβολή εκθέσεων. Η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ παρακολουθείται στενά, ενώ η πρόοδος ως προς την επίτευξη των στόχων του σχεδίου αξιολογείται τακτικά βάσει ενός καθορισμένου πλαισίου δεικτών.

Η διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ περιλαμβάνει τις εξής δράσεις: 1) ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης και καθορισμός σεναρίου βάσης, 2) ορισμός οράματος, σκοπών και στόχων, 3) επιλογή πολιτικών και μέτρων, 4) ανάθεση ευθυνών/ρόλων και κατανομή πόρων, και 5) δράσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Ένα ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και υλοποιείται μέσω 11 βασικών βημάτων και 32 συγκεκριμένων δράσεων (Εικόνα 1).



Εικόνα 1: Τα βήματα για το σχεδιασμό και εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ (Πηγή: Rupprecht Consult, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Σχεδιάζοντας για τους Ανθρώπους)

3. Διαφοροποίηση ενός ΣΒΑΚ από μια τυπική Κυκλοφοριακή Μελέτη

Τα ΣΒΑΚ δίνουν μια νέα προοπτική στο σχεδιασμό των μεταφορών, καθώς σε σχέση με τον παραδοσιακό σχεδιασμό των μεταφορών:

- αντικαθιστούν την έννοια της **κινητικότητας** με την έννοια της **προσβασιμότητας**, προσδίδοντας, έτσι, **ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό των μετακινήσεων και του χώρου**,
- σχεδιάζουν συμπεριλαμβάνοντας **όλα τα μέσα μεταφοράς** δίνοντας έμφαση στη **Δημόσια Συγκοινωνία** και στα **μη μηχανοκίνητα μέσα**, σε αντίθεση με την παρωχημένη προώθηση του **ΙΧ αυτοκινήτου** ή τη θεώρηση **μεμονωμένων μεταφορικών μέσων**,
- δίνουν έμφαση σε **ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας** (οικονομικά βιώσιμες και αποδοτικές) και όχι απλά στην αύξηση της **μεταφορικής υποδομής**,
- στοχεύουν στην **ήπια κυκλοφορία** και όχι στην **αύξηση της ταχύτητας**,

- περιλαμβάνουν υποχρεωτικά **μηχανισμούς παρακολούθησης και αξιολόγησης**,
- αποτελούν αντικείμενο μελέτης μιας ομάδας **επιστημόνων διαφορετικών αντικειμένων και όχι μόνο συγκοινωνιολόγων μηχανικών**.

Με βάση τα παραπάνω, οι βασικές διαφορές μεταξύ ενός ΣΒΑΚ και ενός τυπικού σχεδίου μεταφορών (συνήθως κυκλοφοριακή μελέτη) είναι οι ακόλουθες:

Τυπικός Σχεδιασμός Μεταφορών	ΣΒΑΚ
Σχεδιασμός εστιασμένος στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	→ Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός
Πρωταρχικοί στόχοι: Κυκλοφοριακή Ικανότητα και Ταχύτητα	→ Πρωταρχικοί στόχοι: Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής, βιωσιμότητα, οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική δικαιοσύνη, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος
Σχεδιασμός εστιασμένος σε συγκεκριμένα μέσα μεταφοράς	→ Ισόρροπη ανάπτυξη όλων των τρόπων μετακίνησης και στροφή σε καθαρότερα μέσα και περιβαλλοντικά φιλικότερους τρόπους
Σχεδιασμός εστιασμένος σε μεταφορικές υποδομές	→ Ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων για την επίτευξη οικονομικά αποδοτικότερων μεταφορικών λύσεων
Τομεακός σχεδιασμός	→ Τομεακός σχεδιασμός ο οποίος είναι συνεπής και συμπληρωματικός με σχετικούς τομείς πολιτικών (όπως: ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός, οι κοινωνικές υπηρεσίες, η υγεία, η αστυνόμευση, κλπ.)
Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός	→ Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός που ενσωματώνει μακροπρόθεσμα οράματα και στρατηγικές
Σχεδιασμός που αναφέρεται στο χώρο με όρους διοικητικής διαίρεσης	→ Σχεδιασμός που αναφέρεται σε λειτουργικές περιοχές και βασίζεται στις ανάγκες μετακίνησης
Ο σχεδιασμός των μετακινήσεων αποτελεί αντικείμενο συγκοινωνιολόγων	→ Διεπιστημονικός σχεδιασμός των μετακινήσεων
Σχεδιασμός από ειδικούς	→ Συμμετοχικός σχεδιασμός με συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων με διαφανή τρόπο
Περιορισμένη αποτίμηση επιπτώσεων	→ Τακτική παρακολούθηση και αξιολόγηση των επιπτώσεων για την επικαιροποίηση μιας δομημένης διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης

Είναι επίσης σημαντικό να τονιστούν οι διαφορές μεταξύ των ΣΒΑΚ και των Μελετών Στρατηγικού Σχεδιασμού (Master Plans). Παρόλο που η σύγχρονη θεώρηση εκπόνησης ενός Master Plan περιλαμβάνει τόσο την έννοια της βιώσιμης κινητικότητας, όσο και τη διαβούλευση, διατομεακή προσέγγιση και επίτευξη μετρήσιμων στόχων, τα Master Plans απαιτούν την ανάπτυξη και εφαρμογή απαιτητικών μοντέλων πρόγνωσης, πράγμα που τα καθιστά πολυπλοκότερα (και ακριβότερα). Εντούτοις, υπάρχουν περιπτώσεις, όπως αυτή της Βαρκελώνης, όπου το Master Plan πληροί τα χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ και, ως εκ τούτου, αναγνωρίζεται και ως τέτοιο³.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην προσπάθειά της να προωθήσει την ευρεία υιοθέτηση των ΣΒΑΚ, έχει εκδώσει το έγγραφο καθοδήγησης “Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας” (“Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”, 2013⁴), όπου εισάγει την έννοια των ΣΒΑΚ και περιγράφει με λεπτομέρεια τα ανωτέρω βήματα.

Επιπρόσθετα, στις 17 Δεκεμβρίου 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε σε μια σχετική ανακοίνωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών και αναλύει την ιδέα για τα ΣΒΑΚ. Στην ανακοίνωση αυτή περιγράφονται όλες οι κατευθυντήριες αρχές, οι οποίες θεωρούνται απαραίτητες για την κατάρτιση των ΣΒΑΚ.

4. Επισημάνσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Αρχές υλοποίησης ΣΒΑΚ

Η προαναφερθείσα ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθορίζει σε ικανοποιητικό βαθμό τις αρχές πάνω στις οποίες οφείλει να στηρίζεται η εκπόνηση κάθε ΣΒΑΚ. Από την άλλη πλευρά, η υπάρχουσα βιβλιογραφία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δίνει τις απαραίτητες κατευθύνσεις για την εκπόνηση και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ, όπως αυτές έχουν προκύψει μετά από εκτεταμένες διαβουλεύσεις και συναντήσεις με εμπειρογνώμονες σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η έννοια των ΣΒΑΚ είναι ακόμα καινούρια για την Ελλάδα, και ελάχιστοι Δήμοι έχουν προχωρήσει στην εκπόνησή τους. Ενδεικτικά, αναφέρεται το ΣΒΑΚ για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (που εκπονήθηκε τον Απρίλιο 2014 από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, με βάση τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής). Άλλο παράδειγμα καλής πρακτικής (σε πιλοτικό όμως επίπεδο) αποτελεί το Τοπικό Σχέδιο Δράσης Δήμων Αναργύρων και Καματερού (Αθήνα), το οποίο ξεκίνησε το Μάρτιο του 2013 και κατέληξε σε ένα Τελικό Σχέδιο Δράσης που περιλάμβανε προτάσεις μέτρων βιώσιμης κινητικότητας.

³ Schade, W., Knapman B. and Klug, S. (2013), “Integrated urban transport plans and cohesion policy”, http://www.cedelft.eu/art/uploads/file/Presentaties/2013/130123_Presentation-EP-SUMP-study_BKA.pdf

⁴ http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf

Προβλήματα από τη μέχρι σήμερα εμπειρία

Παρ' όλη, όμως, την σαφώς καθορισμένη προσέγγιση των ΣΒΑΚ και την ύπαρξη πολλών βέλτιστων πρακτικών ανάπτυξης και εφαρμογής ΣΒΑΚ, κυρίως σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (π.χ. σε Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο), στην Ελλάδα παρατηρούνται κυρίως προκλητικές για την εκπόνηση ΣΒΑΚ που δεν συνάδουν με τις καθορισμένες προδιαγραφές. Αντιθέτως τα προκηρυχθέντα αντικείμενα αντιστοιχούν σε τμήμα ή πλήρη τυπική κυκλοφοριακή μελέτη παίρνοντας απλώς τον «τίτλο» ενός ΣΒΑΚ. Ένας σημαντικός λόγος για τέτοιου τύπου παρανοήσεις είναι η έλλειψη νομοθεσίας και τεχνικών προδιαγραφών σε εθνικό επίπεδο για την εκπόνηση ΣΒΑΚ, Κυκλοφοριακών Μελετών ή Στρατηγικών Σχεδίων (Master Plans) και των διαφοροποιήσεων μεταξύ τους, καθώς και η έλλειψη γνώσης και σχετικής εμπειρίας από τους εθνικούς/τοπικούς υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, λειτουργούς και υπαλλήλους. Επιπλέον, αφενός η έλλειψη πόρων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης για εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών ή/και Master Plans και αφετέρου η συγχρηματοδότηση μελετών με πόρους από διάφορα προγράμματα, π.χ. ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΩ, τα οποία όμως θέτουν περιορισμούς σε προϋπολογισμούς, περιεχόμενα κλπ., οδηγούν στην αναζήτηση τρόπων ικανοποίησης των όποιων αναγκών σχεδιασμού, ανεξάρτητα από ποιο είναι το δέον να υλοποιηθεί.

Αλλά και η ίδια η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ έχει προκλήσεις και μπορεί να εμφανίσει προβλήματα. Εμπειρογνώμονες από τις χώρες της ΕΕ που έχουν ήδη αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης (π.χ. Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο) έχουν αναγνωρίσει τις κάτωθι προκλήσεις για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ (Rupprecht Consult, The State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, 2012):

- Την ανάγκη σύνδεσης των σχεδίων δράσεων με τις επιπτώσεις και τις δράσεις παρακολούθησης
- Την ανάγκη εμπλοκής της τοπικής κοινότητας (και την ανάγκη «εκπαίδευσής» τους σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας)
- Την εσωτερική ευθυγράμμιση των δαπανών

Την ίδια στιγμή, οι χώρες αυτές αντιμετώπισαν τα εξής προβλήματα κατά την εκπόνηση των ΣΒΑΚ:

- Την υπάρχουσα έμφαση που δίνεται για την ανάπτυξη υποδομών που θα εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο το ΙΧ αυτοκίνητο.
- Αντίδραση από τους εθνικούς/τοπικούς υπεύθυνους λήψεων αποφάσεων, μηχανικούς, δημόσιους υπάλληλους και έλλειψη συνεργασίας μεταξύ διαφορετικών τομέων.
- Έλλειψη γνώσης και εμπειρίας από τους εθνικούς/τοπικούς λειτουργούς, υπαλλήλους, κτλ.
- Έλλειψη χρηματοδότησης για την εκπόνηση ΣΒΑΚ και διοχέτευση των υπαρχουσών κονδυλίων μόνο στην ανάπτυξη υποδομών.
- Έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων επιπέδων δημόσιας διοίκησης.
- Μη επαρκής συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία.

- Αρνητικές αντιδράσεις σε πρωτοβουλίες της ΕΕ.
- Πολιτικός συντηρητισμός.

Η υλοποίηση ΣΒΑΚ στην Ελλάδα

Τα παραπάνω σημεία δύναται να αποτελέσουν αντικείμενο προβληματισμού και για την Ελλάδα. Ταυτόχρονα:

- η έλλειψη νομοθεσίας και καθοδήγησης σε εθνικό επίπεδο για την εκπόνηση ΣΒΑΚ, Κυκλοφοριακών Μελετών και Μελετών Στρατηγικού Σχεδιασμού (Master Plans) και των διαφορών μεταξύ τους,
- η έλλειψη χρηματοδότησης τόσο για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ όσο και για την υλοποίηση των μέτρων που προβλέπει το ΣΒΑΚ,
- η έλλειψη τεχνογνωσίας και εμπειρίας από φορείς και μελετητές - συμβούλους,
- η έλλειψη πολιτικής θέλησης και δράσης: η ιδέα των ΣΒΑΚ συνήθως ορίζεται/ μεταφέρεται με ασάφεια και προκειμένου να κινήσει το ενδιαφέρον των πολιτικών πρέπει να συνδεθεί με συγκεκριμένα και υλοποιήσιμα έργα και να δοθεί έμφαση στα οφέλη που αυτά θα επιφέρουν (μετρήσιμα οφέλη) σε σύγκριση πάντα με την 'παραδοσιακή' προσέγγιση (έμφαση στην ανάπτυξη της υποδομής) στο σχεδιασμό των μεταφορών.,
- η έλλειψη επίκαιρων και συστηματικά συλλεγόμενων στοιχείων – δεδομένων που απαιτούνται για την αναγνώριση και ποσοτικοποίηση των προβλημάτων στο μεταφορικό σύστημα μιας περιοχής,
- η διαχρονική και παραδοσιακή πλέον «λύση» της συνέχειας του σχεδιασμού στις περιπτώσεις αλλαγής στη διοίκηση των φορέων (με συνήθως εντελώς αντίθετες προεκλογικές δεσμεύσεις), και
- η βιασύνη για την ολοκλήρωση μελετών και υλοποίηση έργων με στόχο την έγκαιρη αποκόμιση του πολιτικού οφέλους,

είναι σημεία που αφορούν άμεσα και την Ελλάδα και τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Πιθανές λύσεις εντοπίζονται:

- Για την αυθαιρεσία στο περιεχόμενο των μελετών που προκηρύσσονται: η σύνταξη εθνικών τεχνικών προδιαγραφών για ΣΒΑΚ (με την προσαρμογή τους στην ελληνική πραγματικότητα), Κυκλοφοριακές Μελέτες και Μελέτες Στρατηγικού Σχεδιασμού (Master Plans), με σαφή προσδιορισμό των απαιτούμενων στοιχείων, των διαφορών μεταξύ τους, της τάξης μεγέθους του προϋπολογισμού τους κλπ. Εξάλλου, ένα από τα πάγια αιτήματα του ΣΕΣ είναι η σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών για τα θέματα αυτά.
- Για την ελλιπή χρηματοδότηση: σε εθνικά προγράμματα όπως το προαναφερθέν πρόγραμμα «Βιώσιμες Πόλεις - Μαθιός Καρλαούτης», αλλά και σε Ευρωπαϊκούς πόρους, όπως το Horizon 2020. Πολλά μέλη του ΣΕΣ συμμετέχουν σε συναφή ευρωπαϊκά προγράμματα και θα μπορούσαν να συνδράμουν.
- Για την έλλειψη τεχνογνωσίας και εμπειρίας: στην εκπαίδευση και επιμόρφωση σχετικών φορέων (Δήμων). Ο ΣΕΣ έχει και την ικανότητα και τη διάθεση να συνεισφέρει αποτελεσματικά σε ανάλογες δράσεις και συνεργασίες.

- Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αφορούν στη συμμετοχική διαδικασία και στο συντονισμό με άλλους φορείς και μεταξύ τομέων πολιτικής: ανταλλαγή εμπειριών και αξιοποίηση υφιστάμενης γνώσης και εργαλείων (π.χ. μέσω του έργου CH4ALLENGE – Addressing the four Key Challenges of Sustainable Urban Mobility Planning).

5. Συμπεράσματα

Ανακεφαλαιώνοντας τα προηγούμενα, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα και προτάσεις του ΣΕΣ:

- Οι σύγχρονες πόλεις απαιτούν μια σύγχρονη θεώρηση του σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων τους. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελούν ένα πολύτιμο εργαλείο προς την επίτευξη του σκοπού αυτού.
- Πολλά είναι τα οφέλη από την εκπόνηση και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ και οι Δήμοι στην Ελλάδα έχουν ήδη αρχίσει να αναγνωρίζουν τις ευκαιρίες που προσφέρονται και να εκδηλώνουν ενδιαφέρον για τη δημιουργία ΣΒΑΚ.
- Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει λεπτομερείς οδηγίες για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, ενώ υπάρχει διαθέσιμη πληθώρα σχετικής βιβλιογραφίας και βέλτιστων πρακτικών. Παρόλα αυτά, παρατηρείται στην Ελλάδα μια σύγχυση του όρου «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα» (οφειλόμενη εν μέρει σε έλλειψη γνώσης και πρότερης εμπειρίας), που τις περισσότερες φορές μεταφράζεται και σε αδυναμία κατάλληλης προετοιμασίας για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ. **Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν αποτελεί κυκλοφοριακή μελέτη και δεν έχει τον προϋπολογισμό μιας κυκλοφοριακής μελέτης. Αποτελεί ένα πλαίσιο μέτρων, τα οποία μέσα από διαβούλευση έχουν γίνει αποδεκτά προς εφαρμογή. Ως εκ τούτου, οφείλει να στηρίζεται στις αρχές και οδηγίες που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.**
- Τόσο η προετοιμασία για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ, όσο και η εκπόνηση και εφαρμογή αυτή καθ' εαυτή, εμφανίζουν προκλήσεις και προβλήματα. **Η σχετική τεχνογνωσία είναι διαθέσιμη και οι Δήμοι/αρμόδιοι φορείς/υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων οφείλουν να την αξιοποιήσουν με κάθε τρόπο προκειμένου να αναπτύξουν ορθώς τη στρατηγική και ένα επιτεύξιμο όραμα για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.**
- Είναι σημαντικό να γίνουν βήματα από την πολιτεία για να επιλυθούν τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν, ώστε να διευκολυνθεί η ορθή εφαρμογή των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε αστικές περιοχές και να επιτευχθούν οι στόχοι τους.
- Πρέπει να θεσπιστούν αναλυτικές **προδιαγραφές θέσπισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**. Οι προδιαγραφές αυτές θα πρέπει να δημιουργηθούν από μια ειδική επιτροπή που θα απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες και επιστήμονες όλων των ειδικοτήτων, π.χ. συγκοινωνιολόγους, χωροτάκτες, περιβαλλοντολόγους κτλ. Ο ΣΕΣ, ως ανεξάρτητος επιστημονικός φορέας μπορεί να ηγηθεί μιας τέτοιας πρωτοβουλίας σε συνεργασία με άλλους θεσμικούς εταίρους, όπως το ΤΕΕ.

Ο ΣΕΣ μπορεί να συνδράμει τόσο συμβουλευτικά όσο και σε επίπεδο πρακτικής εφαρμογής των ΣΒΑΚ, καθώς τα μέλη του έχουν την κατάλληλη τεχνογνωσία και εμπειρία.

6. Πηγές

- Bohler-Baedeker, S., Lindenau, M., May, A., & Mullen, C. (2013). *Why is participation a challenge in sustainable urban mobility planning*.
- COM(2007) 551 τελικό (2007). ΠΡΑΣΙΝΟ ΒΙΒΛΙΟ – Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας. Βρυξέλλες, 25.9.2007.
- COM(2009) 490 final. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Action Plan on Urban Mobility*. Brussels, 30.9.2009.
- COM(2011) 144 τελικό (2007). ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ – Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Βρυξέλλες, 28.2.2011.
- COM(2013) 913 (Annex1) (2013). Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική Και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα.
- RupprechtConsult (2012). *The state-of-the-art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe*.
- RupprechtConsult (n.d.). *Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Σχεδιάζοντας για τους ανθρώπους*.
- Wefering, F., Rupprecht, S., Buhrmann, S., & Bohler-Baedeker, S. (2013). *Guidelines - Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Brussels: European Commission.