

Δελτίο Τύπου του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για τα ΣΒΑΚ - Αθήνα, Αύγουστος 2018

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, με παρουσία πλέον των σαράντα ετών στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας, και με αφορμή τις πρόσφατες διακηρύξεις διαγωνισμών ΣΒΑΚ, εκδίδει το παρόν δελτίο τύπου εκφράζοντας τις απόψεις, προβληματισμούς και ανησυχίες των μελών του για την επιτυχή εκπόνηση των ΣΒΑΚ σε δήμους της χώρας.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν **στρατηγικά σχέδια συγκοινωνιακού σχεδιασμού**, τα οποία προωθούν «καλές πρακτικές» σχεδιασμού συγκοινωνιακών συστημάτων, η δε ανάπτυξη και υλοποίησή τους στηρίζεται στις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης. Στόχος των ΣΒΑΚ είναι να εξυπηρετήσουν **τις ανάγκες κινητικότητας ατόμων και μεταφοράς αγαθών** σήμερα και στο μέλλον, με στόχο τη βελτίωση και τη διατήρηση της ποιότητας ζωής στον αστικό χώρο.

Σε αυτό το πλαίσιο, βασικά χαρακτηριστικά των ΣΒΑΚ αποτελούν:

- Απαιτήση για αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συγκοινωνιακού συστήματος της αστικής περιοχής.
- Συμμετοχικές διαδικασίες στη διαδικασία σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων σε ότι αφορά στη βιώσιμη λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος, με την ουσιαστική εμπλοκή των πολιτών, των τοπικών φορέων και της αυτοδιοίκησης.
- Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής έργων και δράσεων που προσβλέπουν σε μία ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
- Διαδικασίες τακτικής παρακολούθησης και αξιολόγησης

Ένα ΣΒΑΚ στοχεύει στο να:

- διασφαλίσει ότι ένα συγκοινωνιακό σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους
- βελτιώσει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος
- βελτιώσει την ασφάλεια των χρηστών του
- προάγει την αστική συγκοινωνία και τις χαμηλές ταχύτητες στις μετακινήσεις
- βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών.

Τα ΣΒΑΚ πρόκειται να αποτελέσουν τον 'οδικό χάρτη' μίας αστικής περιοχής, ο οποίος θα περιλαμβάνει το σχεδιασμό των έργων, των παρεμβάσεων και των απαιτούμενων δράσεων στον τομέα των μεταφορών. Ο σχεδιασμός αυτός θα αφορά συγκεκριμένους χρονικούς ορίζοντες (πενταετία, δεκαετία, δεκαπενταετία) και όντας αποτέλεσμα συμμετοχικών διαδικασιών, θα έχει καθοδηγητικό – δεσμευτικό χαρακτήρα, για τις εκάστοτε τοπικές αυτοδιοικήσεις, προκειμένου να αποφευχθούν

αποσπασματικές παρεμβάσεις και ιεράρχηση έργων με βάση μικροπολιτικά συμφέροντα.

Ως εκ τούτου, **τα ΣΒΑΚ** πρέπει να αποτελούν προϊόν επιστημονικών μελετών, που **εκπονούνται από επιστήμονες με εξειδίκευση κατά κύριο λόγο στο Συγκοινωνιακό σχεδιασμό**, με συμμετοχή και επιστημόνων με ειδίκευση στον Πολεοδομικό σχεδιασμό. Περαιτέρω, τα ΣΒΑΚ πρέπει να στοχεύουν σε ορθολογικές προτάσεις και σε εφαρμόσιμα έργα και παρεμβάσεις. Αυτό υποδηλώνει ότι για την εκπόνησή τους απαιτείται ουσιαστική μελετητική εμπειρία συγκοινωνιακών έργων, ρεαλιστική κοστολόγηση, σαφές πρόγραμμα υλοποίησης, κτλ. Επιπλέον, οι εμπλεκόμενοι επιστήμονες στη διαμόρφωση ΣΒΑΚ οφείλουν να γνωρίζουν άριστα τις προδιαγραφές σχεδιασμού και λειτουργίας των συγκοινωνιακών υποδομών μεταφορών, όπως και το θεσμικό πλαίσιο παραγωγής συγκοινωνιακών έργων (φορείς, διαδικασίες εγκρίσεων, κτλ.).

Επιπρόσθετα, η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ βασίζεται στην διεξοδική ανάλυση και αξιολόγηση του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών μίας πόλης, καθώς και στην πρόβλεψη των μελλοντικών συνθηκών σε αυτή. Η αξιολόγηση αφορά σε όλους τους τρόπους και τα μέσα μετακίνησης και στηρίζεται σε δεδομένα και στοιχεία όπως γεωμετρικά στοιχεία οδικού δικτύου, κυκλοφοριακοί φόρτοι, ταχύτητες, στοιχεία στάθμευσης, ατυχήματα, ροές πεζών, ποδηλάτων, δίκτυο και λειτουργικά στοιχεία Μ.Μ.Μ, κτλ, έρευνες προέλευσης – προορισμού, έρευνες δεδηλωμένης προτίμησης κλπ. Στη συντριπτική πλειοψηφία των πόλεων – Δήμων τα προαναφερόμενα στοιχεία, τα οποία κατά βάση εμπεριέχονται σε μία γενική μελέτη μεταφορών, δεν υπάρχουν, είτε διότι μία τέτοια πλήρης μελέτη δεν έχει ποτέ εκπονηθεί, είτε έχει παρέλθει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο της δεκαετίας. Επομένως, ικανή και αναγκαία συνθήκη για την εκπόνηση ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ είναι η συγκέντρωση και η επικαιροποίηση όλων των απαραίτητων στοιχείων, μέσω των εξειδικευμένων μετρήσεων, απογραφών και ερευνών, η αξιολόγηση της κυκλοφοριακής ικανότητας, του επιπέδου οδικής ασφάλειας κίνησης πεζών, ποδηλατών και οχημάτων, ο προσδιορισμός της στάθμης εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. Με βάση τα παραπάνω και τα τυχόν υλοποιούμενα ή σχεδιαζόμενα έργα υποδομών διαμορφώνονται οι τελικές προτάσεις για το σύστημα μεταφορών της πόλης σε βάθος χρόνου. Όλα τα παραπάνω **απαιτούν ιδιαίτερη μελετητική εμπειρία, βαθιά γνώση και μακροχρόνια ενασχόληση με το αντικείμενο του Συγκοινωνιολόγου.**

Με δεδομένες τις άμεσες και πιεστικές ανάγκες όλων των Δήμων της χώρας (σε έργα άμεσης εφαρμογής αλλά και την δυσκολία στην ανεύρεση πόρων), είναι δεδομένο ότι τα ΣΒΑΚ, δεν είναι λογικό να περιορίζονται σε ένα γενικό σχεδιασμό στρατηγικού χαρακτήρα, αλλά θα πρέπει να περιλαμβάνουν το σχεδιασμό και την κοστολόγηση συγκεκριμένων παρεμβάσεων, που αποτελούν μέτρα άμεσης προτεραιότητας (π.χ. διαμορφώσεις ήπιων διαδρόμων, βελτίωση ασφάλειας μετακινούμενων με έμφαση σε ευαίσθητες πληθυσμιακές ομάδες, κτλ.). Συνεπώς, οι υποψήφιοι μελετητές οφείλουν να είναι σε θέση να μπορούν να παρέχουν ανάλογες υπηρεσίες, έχοντας τη σχετική εμπειρία και τεχνογνωσία.

Όλα τα ανωτέρω θα πρέπει να περιγράφονται στα Τεύχη Τεχνικών Δεδομένων των Προκηρύξεων. Εάν ο Φάκελος Έργου παραμένει σε μία γενική και αδιευκρίνιστη περιγραφή, τότε είναι σχεδόν σίγουρο ότι το αποτέλεσμα του έργου που ο Δήμος θα παραλάβει θα είναι μία έκθεση ιδεών που δεν θα μπορεί να εφαρμοσθεί και δεν θα επιφέρει κανένα όφελος στο Δήμο. Επιπροσθέτως, θα έχει χαθεί η ευκαιρία για τη δημιουργία ενός εργαλείου για τη διεκδίκηση χρηματοδοτήσεων. Επισημαίνεται ότι ο ΣΕΣ, έγκαιρα (Μάρτιος 2015) είχε τονίσει την αναγκαιότητα θέσπισης αναλυτικών προδιαγραφών για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ, κάτι που δυστυχώς δεν έχει γίνει έως σήμερα.

Δυστυχώς τα ποσά της χρηματοδότησης του Πράσινου Ταμείου κατά κανόνα δεν επαρκούν για την κάλυψη του αντικείμενου που απαιτείται για την εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας. Για αυτό τον λόγο κάθε Δήμος θα πρέπει να συμμετέχει με δικούς του πόρους με πολλαπλάσιες αμοιβές μελέτης σε σχέση με την χρηματοδότηση του Πράσινου Ταμείου και λαμβάνοντας υπόψη την ευρωπαϊκή εμπειρία. Χαρακτηριστικά αναφέρεται το παράδειγμα της Κύπρου, όπου οι μελέτες ΣΒΑΚ της Λεμεσού και της Λάρνακας είχαν προϋπολογισμούς άνω των 500.000 €. Επισημαίνεται ότι το κόστος εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι πολύ μικρό σε σχέση με τον προϋπολογισμό των έργων που θα προκύψουν μέσα από αυτό. **Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό οι Δήμοι να επενδύσουν στην υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου, αξιόπιστου και επιστημονικά επαρκούς ΣΒΑΚ.**

Με βάση τα παραπάνω καθίσταται απολύτως σαφές ότι τα ΣΒΑΚ αποτελούν εξειδικευμένο αντικείμενο, για την εκπόνηση του οποίου απαιτείται μελετητική ομάδα εμπειρών Συγκοινωνιολόγων Μηχανικών (συνίσταται και Πολεοδόμων), που διαθέτουν τα αντίστοιχα μελετητικά πτυχία. Είναι επίσης απόλυτα προφανές ότι τα ΣΒΑΚ δεν αποτελούν ερευνητικό αντικείμενο.

Σε καμία όμως περίπτωση δεν είναι δυνατό να τίθεται ως κριτήριο ειδικής τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας, η κατοχή πιστοποιητικών ISO σε τομείς άσχετους με το αντικείμενο, εμπειρία σε ερευνητικά προγράμματα, κατοχή διδακτορικού τίτλου, εκπόνηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων, γνώσεις συγχρηματοδοτούμενων, κ.λπ., τα οποία προφανώς και δεν αποδεικνύουν την εμπειρία και ικανότητα για την εκπόνηση μελέτης ΣΒΑΚ. Επίσης δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση το κριτήριο επαγγελματικής ικανότητας να αποκλείει, τεχνηέντως, συγκοινωνιολόγους μηχανικούς με αποδεδειγμένη εμπειρία σε θέματα Βιώσιμης Κινητικότητας και Κυκλοφοριακών Μελετών.

Ως Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, θεωρούμε ως αποδεκτά κριτήρια επιστημονικής ικανότητας, ανάλογα με το μέγεθος και τις απαιτήσεις του κάθε Δήμου, κατ' ελάχιστον ορισμένα από τα παρακάτω:

- αποδεδειγμένη εμπειρία σε εκπόνηση ΣΒΑΚ, με πληθυσμιακά κριτήρια κατά περίπτωση.
- αποδεδειγμένη εμπειρία σε εκπόνηση ολοκληρωμένης συγκοινωνιακής μελέτης πόλης ή Δήμου, με πληθυσμιακά κριτήρια κατά περίπτωση.

- αποδεδειγμένη εμπειρία στην ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου (αν η προκήρυξη το απαιτεί).
- ο συντονιστής της μελέτης θα πρέπει να διαθέτει εμπειρία 10 έως 20 ετών (ανάλογα με τον πληθυσμό της πόλης) στην εκπόνηση ΣΒΑΚ ή κυκλοφοριακών μελετών.

Τέλος επισημαίνεται ότι η Ελλάδα διαθέτει άρτιο επιστημονικό προσωπικό Συγκοινωνιολόγων Μηχανικών, ικανό να ολοκληρώσει με επιτυχία κάθε είδους Συγκοινωνιακή Μελέτη. Ο ΣΕΣ και τα μέλη του τα οποία διαθέτουν την κατάλληλη τεχνογνωσία και εμπειρία παραμένουν στην διάθεση όλων των φορέων, να συνδράμουν τόσο συμβουλευτικά όσο και σε επίπεδο πρακτικής εφαρμογής των ΣΒΑΚ.