

Περιεχόμενα

Εισαγωγή σελ. 1

1. Πώς φτάσαμε ως εδώ; σελ. 7

1.1 Το πολεοδομικό εμπόδιο. Προσαρμογή της πόλης στο αυτοκίνητο σελ 7

1.1.1 19^{ος} αι. Πόλεις χωρίς άμυνες σελ. 7

1.1.2 Το αυτοκίνητο απελευθερωτής και μέσο φυγής από την πόλη σελ. 9

1.1.3 Τα ΣΒΑΚ στην αλυσίδα των μεγάλων ανατροπών στην ιστορία των πόλεων σελ. 15

1.1.4 Τα ΣΒΑΚ φορέας μιας νέας πολεοδομικής προοπτικής σελ. 17

1.2 Τα εμπόδια από μια νοοτροπία προσαρμογής της καθημερινότητας στις ανάγκες του αυτοκινήτου σελ. 22

2. Σχεδιασμός για πόσα αυτοκίνητα; σελ. 32

2.1 Η αόριστη δυναμική των ροών στο εσωτερικό του ορισμένου αστικού χώρου σελ. 33

2.2 ΣΒΑΚ. Φέρουσα ικανότητα του δικτύου και προτεραιότητες σχεδιασμού. Διαχείριση των μεγάλων ροών σελ. 36

3. Τα προβλήματα σελ. 44

3.1 Προσδοκίες προς λάθος κατεύθυνση: τα «ηλεκτρικά αυτοκίνητα» και τα αυτοκίνητα «χωρίς οδηγό». Περιοριστικά μέτρα vs ηλεκτροκίνησης σελ. 45

3.2 Έλλειψη χώρου και «ηλεκτρικά» ή «χωρίς οδηγό» αυτοκίνητα. Κοινόχρηστα vs ιδιωτικών σελ. 47

3.3 Τα ΣΒΑΚ απέναντι στα «αδιέξοδα» της στάθμευσης σελ. 50

4. Οι στόχοι και η ταυτότητα των Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σελ. 60

4.1 Στρατηγική ομπρέλα πολιτικών για πόλεις που δίνουν προτεραιότητα στον άνθρωπο και στις τοπικές κοινωνίες σελ. 61

4.2 ΣΒΑΚ. Προς μια πόλη που φέρνει τους κατοίκους της πιο κοντά. Προκλήσεις ψυχολογίας. Ενσωμάτωση vs περιθωριοποίηση σελ. 63

4.3 Ερωτήσεις και απαντήσεις ως προς την ταυτότητα των ΣΒΑΚ σελ. 67

4.3.1 Ποιες είναι οι διαφορές των ΣΒΑΚ από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες; Σελ. 67

4.3.2 Σε συνθήκες κορεσμού η Βιώσιμη Κινητικότητα μήπως είναι ουτοπία; Έχει νόημα μια τέτοια στόχευση, όταν καθημερινά προστίθενται στο δίκτυο ακόμη περισσότερα αυτοκίνητα; Σελ. 68

4.3.3 Τι σημαίνει σχεδιασμός για «λιγότερα αυτοκίνητα»; Σελ. 70

4.3.4 Η μείωση των πωλήσεων αυτοκινήτων θα προκαλέσει ζημιά στην εθνική οικονομία; Σελ. 75

4.3.5 Είναι αλήθεια πως με τα ΣΒΑΚ χάνονται θέσεις στάθμευσης; σελ. 75

4.3.6 Πού θα πάνε τα ήδη αγορασμένα αυτοκίνητα και όσα θα αγοράζονται;σελ. 76

4.3.7 Η κατασκευή μεγάλων χώρων στάθμευσης αποτελεί προϋπόθεση για να αρχίσουν να εφαρμόζονται τα ΣΒΑΚ; Σελ. 76

4.3.8 Τα ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν ειδικά μέτρα και πολιτικές για την ασφάλεια; Με τα ΣΒΑΚ θα γίνουν οι πόλεις ασφαλέστερες; Σελ. 78

4.3.9 Πώς θα χειρίζονται τα ΣΒΑΚ το πρόβλημα που προκαλείται από scooters και μοτοσυκλέτες, που έχουν κατακλύσει τις ελληνικές πόλεις; Σελ. 81

4.3.10 Οι πεζοδρομήσεις εντάσσονται στις πολιτικές ΣΒΑΚ; σελ. 84

4.3.11 ΣΒΑΚ επιτρέπεται να εκπονούνται μόνο από πόλεις που χρηματοδοτήθηκαν από το Πράσινο Ταμείο; Σελ. 90

4.3.12 Ποιος να είναι ο βαθμός ανάλυσης και εμβάθυνσης των προτάσεων που το ΣΒΑΚ καταθέτει; Το ΣΒΑΚ να περιορίζεται σε γενικές προτάσεις κλίμακας δικτύου ή να προχωρά σε μελέτες εφαρμογής για κάθε ποδηλατόδρομο ξεχωριστά; Σελ. σελ. 90

4.3.13 Η εκπόνηση των ΣΒΑΚ περιλαμβάνει υποχρεωτικά και διαδικασίες ανοικτής διαβούλευσης; σελ. 94

4.3.14 Υπάρχουν προτάσεις των ΣΒΑΚ για παρεμβάσεις χαμηλού κόστους τις οποίες ένας δήμος θα μπορούσε να υλοποιεί με δικά του έσοδα, χωρίς να βασίζεται σε εξωτερικές χρηματοδοτήσεις από υπερκείμενους φορείς; σελ. 94

4.3.15 Κάθε πότε πρέπει να εκπονείται ένα ΣΒΑΚ; σελ. 96

4.3.16 Είναι σκόπιμο ένας δήμος να συνεργάζεται με τους γειτονικούς του για την εκπόνηση ΣΒΑΚ; σελ. 97

4.3.17 Τι αλλάζει σε έναν δήμο κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ; σελ. 98

4.3.18 Γιατί τα ΣΒΑΚ αλλάζουν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου και τι σημαίνει αυτό; σελ. 98

4.3.19 Τα ΣΒΑΚ δίνουν έμφαση στο ποδήλατο. Όμως έχει προοπτική αυτό το μέσο σε πόλεις με έντονο ανάγλυφο, με ανηφόρες/κατηφόρες; Μπορούν τέτοιες πόλεις να γίνουν πόλεις του ποδηλάτου; Σελ. 101

4.3.20 Ποιος είναι ο αντίκτυπος του ΣΒΑΚ στην οικονομική δραστηριότητα του κέντρου; σελ. 102

4.3.21 Το ΣΒΑΚ θα επιτρέπει τη φορτοεκφόρτωση στο κέντρο της πόλης; σελ. 104

4.3.22 Ο περιφερειακός δακτύλιος, ως βασική οδική υποδομή, αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ; σελ. 105

- 4.3.23 Ποιες είναι οι καταλληλότερες λύσεις για κεντρικούς δρόμους που διέρχονται από ιστορικά κέντρα; σελ. 106
- 4.3.24 Τι αλλάζει με τα ΣΒΑΚ στις διαδρομές των αστικών λεωφορείων; Μεταφέρονται οι αφετηρίες τους εκτός κέντρου; σελ. 111
- 4.3.25 Ο ρόλος των ΣΒΑΚ στην αξιοποίηση παλιών σιδηροδρομικών σταθμών στην περίμετρο της παλιάς πόλης σελ. 112

4.4 Ιστορία των ΣΒΑΚ. Τα βήματα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που προετοίμασαν το έδαφος για τις Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας. Επιλογή Πράσινων (κείμενα ευαισθητοποίησης) και Λευκών Βιβλίων (κείμενα δρομολόγησης έργων) σελ. 113

5. Η μορφή της πόλης των ΣΒΑΚ σελ. 122

- 5.1 Εισαγωγή. Η πολεοδομική στρατηγική του ΣΒΑΚ σελ. 123
- 5.2 Οι σημερινές τάσεις - Πόλεις των προαστίων σελ. 124
- 5.3 Μορφή της πόλης του περπατήματος. Χαμηλή ταχύτητα και η σχέση του μετακινούμενου με τον χώρο σελ. 128
- 5.4 Κοινωνική ταυτότητα και αστική μορφή σελ. 134
- 5.5 Ιστορικό και τοπικά κέντρα ως πυρήνες της μορφής της πόλης του ΣΒΑΚ σελ. 135
- 5.6 Πολιτικές ενίσχυσης της πυκνότητας στην πόλη του ΣΒΑΚ σελ. 137
 - 5.6.1 Υψηλή πυκνότητα και μίξη χρήσεων γης σελ. 137
 - 5.6.2 Ψηλά κτήρια και Πύργοι σελ. 137
 - 5.6.3 Ανοικτά mall σελ. 139
 - 5.6.4 Πράσινες Διαδρομές σελ. 140
 - 5.6.5 Η επίδραση των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας στη μορφή της βιώσιμης πόλης σελ. 144

6. Αρχές σχεδιασμού των ΣΒΑΚ για την πόλη της Βιώσιμης Κινητικότητας σελ. 148

- 6.1 Σχεδιασμός για τη δημόσια συγκοινωνία σελ. 149
- 6.2 Σχεδιασμός για περπάτημα και ποδήλατο σελ. 156
 - 6.2.1 Γενικά σελ. 156
 - 6.2.2 Προτάσεις των ΣΒΑΚ για το περπάτημα. Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι σελ. 158
 - 6.2.3 Η σημασία της συνέχειας του περπατήματος. Πεζοδρόμια και Διαβάσεις σελ. 168

6.2.4 Προτάσεις των ΣΒΑΚ για το ποδήλατο σελ. 178

6.3 Σχεδιασμός για το αυτοκίνητο σελ. 189

6.3.1 Γενικά σελ. 189

6.3.2 Car sharing - αυτοκίνητο με συνδρομή, ως συνιστώσα των συνδυασμένων μετακινήσεων σελ. 192

6.3.3 Ride sharing σελ. 192

6.3.4 Car free housing σελ. 193

6.3.5 «Με παρέα στο αυτοκίνητό μου» - car pooling σελ. 193

6.4 Σχεδιασμός για την εφοδιαστική αλυσίδα σελ. 195

6.4.1 Το πολεοδομικό δίλημμα σελ. 195

6.4.2 Κέντρα μεταφόρτωσης σελ. σελ. 196

6.4.3 Θέσεις στάσης οχημάτων τροφοδοσίας στο οδόστρωμα και στους ακάλυπτους χώρους των οικοπέδων. Η σημασία της στοάς σελ. 198

6.4.4 Πληρότητα των οχημάτων τροφοδοσίας σελ. 201

6.4.5 Ζητήματα συντονισμού σελ. 202

7. Προδιαγραφές χάραξης μιας Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Κινητικότητα – ΣΒΑΚ σελ. 204

Παρουσίαση και σχόλια επί των βασικών σημείων των Προδιαγραφών σύνταξης Στρατηγικών Βιώσιμης Κινητικότητας – ΣΒΑΚ, έτσι όπως προτείνονται από το ELTIS

7.1. Δείκτες σελ. 205

7.2 Τα δέκα βήματα εκπόνησης του ΣΒΑΚ σελ. 215

ΦΑΣΗ Α Προετοιμασία

7.2.1 Βήμα 1. Κατανόηση των προβλημάτων και αξιολόγηση των δυνατοτήτων της Δημοτικής Αρχής και του προσωπικού του Δήμου, καθώς και της ωριμότητας της τοπικής κοινωνίας σελ. 215

7.2.2 Βήμα 2. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και χάραξη αρχικών σεναρίων παρεμβάσεων σελ. 221

ΦΑΣΗ Β Καθορισμός φιλοσοφίας και στόχων

7.2.3 Βήμα 3. Διαμόρφωση ενός κοινού οράματος σελ. 222

7.2.4 Βήμα 4. Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων σελ. 223

7.2.5 Βήμα 5. Καθορισμός αποτελεσματικών Πακέτων Μέτρων σελ. 223

7.2.6. Βήμα 6. Ορισμός των υπευθύνων των έργων και των πηγών χρηματοδότησης σελ. 256

ΦΑΣΗ Γ Σχεδιασμός. Σύνταξη Στρατηγικής

- 7.2.7 Βήμα 7. Ένταξη στο ΣΒΑΚ διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης σελ. 257
- 7.2.8. Βήμα 8. Έγκριση του ΣΒΑΚ σελ. 257

ΦΑΣΗ Δ Υλοποίηση της Στρατηγικής

- 7.2.9 Βήμα 9. Αποτελεσματική διαχείριση και Επικοινωνία κατά την εφαρμογή του ΣΒΑΚ σελ. 257
- 7.2.10 Βήμα 10. Μαθαίνοντας από επιτυχίες και λάθη σελ. 258

8. Παραδοτέα των 4 Φάσεων Εκπόνησης των ΣΒΑΚ σελ. 260

8.1 ΦΑΣΗ Α Προετοιμασία σελ. 261

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης του ΣΒΑΚ

8.2 ΦΑΣΗ Β Καθορισμός φιλοσοφίας και στόχων σελ. 262

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2: Οργάνωση Διαδικασιών Εκπόνησης ΣΒΑΚ, Ορισμός Εμπλεκομένων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

8.3 ΦΑΣΗ Γ Εκπόνηση σχεδιασμού. Σύνταξη Στρατηγικής σελ. 267

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

8.4 ΦΑΣΗ Δ Υλοποίηση Στρατηγικής σελ. 268

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

9. ΣΒΑΚ – Πρόγραμμα Δράσης σελ. 269

Περιεχόμενα του Προγράμματος Δράσης

- 9.1. Βήμα 1 Προσδιορισμός μέτρων και πακέτων μέτρων σελ. 271
- 9.2 Βήμα 2 Χάραξη του χρονοδιαγράμματος του Προγράμματος Δράσης και ορισμός του Τμήματος ή της Δ/νσης του Δήμου που θα συντονίζει το όλο πρόγραμμα σελ. 271
- 9.3 Βήμα 3 Προσδιορισμός των χαρακτηριστικών των μέτρων και των πακέτων μέτρων σελ. 272
 - 9.3.1 Γενικά σελ. 272
 - 9.3.2 Περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων σελ. 272
 - 9.3.3 Σύνδεση των μέτρων με τους στόχους του ΣΒΑΚ σελ. 272
 - 9.3.4 Αρμοδιότητα υλοποίησης σελ. 272
 - 9.3.5 Περίοδος εφαρμογής σελ. 272

- 9.3.6 Πηγές χρηματοδότησης σελ. 272
- 9.3.7 Δείκτες για παρακολούθηση και αξιολόγηση σελ. 273
- 9.3.8 Πίνακας με τα χαρακτηριστικά των μέτρων 275

9.4 Βήμα 4 Αξιολόγηση των μέτρων και εκτίμηση του αντίκτυπού τους
σελ. 275

9.5 Βήμα 5 Διερεύνηση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ μέτρων και πακέτων
μέτρων σελ. 275

9.6 Βήμα 6 Χάραξη σχεδίου υλοποίησης σελ. 276

- 9.6.1 Γενικά σελ. 276
- 9.6.2 Οι περιλαμβανόμενες σε ένα μέτρο δράσεις σελ. 276
- 9.6.3 Αναγκαίοι πόροι σελ. 277
- 9.6.4 Το κόστος του μέτρου σελ. 277
- 9.6.5 Εμπλοκή των παραγόντων της τοπικής κοινωνίας σελ. 277

9.7 Συμβουλές, που έδωσαν σε συνεντεύξεις τους, στελέχη της τοπικής
αυτοδιοίκησης, με εμπειρία στον σχεδιασμό ΣΒΑΚ σελ. 277

10. Οι νέες τεχνολογίες στις στρατηγικές των ΣΒΑΚ σελ. 280

10.1 Ερωτήματα ως προς τη συμβατότητα των νέων τεχνολογιών με την
προοπτική για την ανθρώπινη πόλη σελ. σελ. 281

10.2 Νέες τεχνολογίες για την αντιμετώπιση προβλημάτων ασφάλειας,
κορεσμού, ρύπανσης αέρα, θορύβου και αστυνόμευσης σελ. 284

- 10.2.1 Γενικά σελ. 284
- 10.2.2 Ταχύτητα σελ. 285
- 10.2.3 'Ορατότητα' σελ. 286
- 10.2.4 Κόπωση σελ. 287
- 10.2.5 Οδηγική συμπεριφορά σελ. 287
- 10.2.6 Άσκοπες διαδρομές με αυτοκίνητο σελ. 288
- 10.2.7 Αποφόρτιση κορεσμένων τμημάτων σελ. 289
- 10.2.8 Αστικά διόδια απέναντι στον κορεσμό (congestion charging).
Αστυνόμευση σελ. 291

10.3 Βιώσιμη Κινητικότητα και GPS. Νέα δεδομένα στο περιβάλλον των
μεταφορών σελ. 293

10.4 Νέες τεχνολογίες και συμμετοχή των πολιτών στον σχεδιασμό σελ.
298

11. Εκπαίδευση για τη Βιώσιμη Κινητικότητα – «Δίπλωμα Κινητικότητας» vs Διπλώματος Οδήγησης σελ. 302

11.1 Εκπαίδευση για ένα πιο ευγενές και υπεύθυνο οδικό περιβάλλον σελ. 303

11.2 Δίπλωμα οδήγησης ή «Δίπλωμα Κινητικότητας»; Εκπαίδευση για την πόλη σελ. 305

11.2.1 Εκπαίδευση προς μια διαφορετική κουλτούρα κινητικότητας για ενήλικες και παιδιά σελ. 305

11.2.2 Αστικότητα και Βιώσιμη Κινητικότητα. Εκπαίδευση για την πόλη του ΣΒΑΚ σελ. 307

11.3 «Δίπλωμα Κινητικότητας» σε πολίτες που νοιάζονται για το αύριο, αξιολογούν, κρίνουν και προτείνουν σελ. 309

12. Ακροβασίες του Θεσμικού Πλαισίου σελ. 310

12.1 Φορείς εκπόνησης ΣΒΑΚ και το έργο τους σελ. 311

12.2 Διαδικασίες για την υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ σελ. 315

12.3 Σύναψη συμβάσεων στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ σελ. 323

12.4 Κάποιες ειδικές παρατηρήσεις σελ. 327

13. Παραδείγματα μεγάλων αποφάσεων που θα περίμεναν οι Ελληνικές πόλεις από τα ΣΒΑΚ σελ. 338

13.1 Σπάρτη. Η απάντηση του ΣΒΑΚ σε μια εμβληματική ιστορική πόλη που επιθυμεί να ξαναβρεί και να προβάλει την ιστορική της ταυτότητα σελ. 339

13.2 Λ. Πανεπιστημίου στην Αθήνα. Σχεδιασμοί για τη μετατροπή της σε διάδρομο δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος και την αποφόρτιση του κέντρου σελ. 348

13.3 Αθήνα. Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου Αθήνας – «Αρτηριακή» υποδομή ποδηλάτου για μεγάλες αποστάσεις σελ. 357

13.4 Το ΣΒΑΚ του Ρεθύμνου. Διακοπή της διαμπερούς ροής που διατρέχει τη γραμμική πόλη σελ. 361

13.4.1 Το ευρύτερο πλαίσιο σελ. 361

13.4.2 Πρόταση για τη Βιώσιμη Κινητικότητα – Ριζική ανατροπή προτεραιοτήτων μέσω μιας συνδυασμένης ιεράρχησης των δικτύων αυτοκινήτου, δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος σελ. 368

13.5 Καρδίτσα. Ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε δακτυλίους θωράκισης της πόλης σελ. 371

13.5.1 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι σελ. 371

13.5.2 Ιεράρχηση του δικτύου βάσει των αρχών της Βιώσιμης Κινητικότητας. Δομή δακτυλίων σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο σελ. 375

13.6 Ελευσίνα. Δημιουργία κέντρου πόλης και μετατροπή του εγκαταλελειμμένου σιδηροδρομικού διαδρόμου σε κεντρικό κορμό του ιστού σελ. 376

13.7 Νίσυρος. Από το μηχανοκίνητο δίκυκλο στο ποδήλατο σελ. 381

13.7.1 Η εικόνα του οικισμού προς τα έξω σελ. 381

13.7.2 Δημόσιοι χώροι και κοινωνική ζωή σελ. 382

13.7.3 Ποδήλατα vs μηχανοκίνητα δίκυκλα σελ. 384

13.8 Καλλιθέα. Δημιουργία κέντρου και γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας σελ. 390

13.8.1 Ευκαιρίες και διλήμματα σελ. 386

13.8.2 Ριζικές προτάσεις του ΣΒΑΚ για την Καλλιθέα σελ. 390

13.9 Ζωγράφος. Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας σελ. 392

13.9.1 Το ζήτημα της στάθμευσης σελ. 392

13.9.2 Οι βασικές προτάσεις ενός ΣΒΑΚ για τον Ζωγράφο σελ. 398

13.10 Κοζάνη και Δράμα. Δημιουργία κέντρου στο ρυμοτομικό της τουρκικής περιόδου σελ. 403

13.10.1 Πολεοδομικό και κυκλοφοριακό ακανόνιστο σελ. 404

13.10.2 Οι μεγάλες διαμπερείς ροές και η πεζοδρόμηση του κέντρου σελ. 405

13.10.3 Πολεοδομικές και κυκλοφοριακές εξαρτήσεις από το αύριο του σιδηροδρόμου σελ. 407

13.10.4 Το νερό και το πράσινο σελ. 410

14. Χρηματοδοτικά εργαλεία σελ. 416

Επίλογος. Το ζήτημα της συμμετοχής στους σχεδιασμούς και της ευθύνης του κάθε πολίτη σελ. 428

Βιβλιογραφία