

2.2.1 Οι συμβατικές «κυκλοφοριακές μελέτες»

Παραδοσιακά τα θέματα τα σχετικά με την οργάνωση της κυκλοφορίας τα εξετάζουν οι «κυκλοφοριακές μελέτες». Σχεδόν μέχρι το τέλος του 20^{ου} αιώνα, και όσο στο αυτοκίνητο δινόταν η απόλυτη προτεραιότητα, το βασικό ζητούμενο από τις μελέτες αυτές ήταν η βέλτιστη διεκπεραίωση της ροής και η οργάνωση της στάθμευσης με κριτήριο την εξυπηρέτηση του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού αυτοκινήτων. Η πόλη, με κατάλληλες διαμορφώσεις, διανοίξεις και απαλλοτριώσεις, έδινε όλο και περισσότερο χώρο στο αυτοκίνητο, εκείνη λοιπόν προσαρμοζόταν στις ανάγκες του και όχι το αυτοκίνητο στην πόλη. Η προσαρμογή του αυτοκινήτου στην πόλη ήταν αναγκαία διότι οι ιστορικές πόλεις της Ευρώπης φτιάχτηκαν πριν από αυτό, σε εποχές ανυποψίαστες. Ως προς τις επεκτάσεις, σε όλη τη διάρκεια του 20^{ου} αι., αναπτύχθηκαν με κριτήριο τη βέλτιστη πρόσβαση του αυτοκινήτου και κατέληξαν να αποτελούν αστικές επιφάνειες που ενθαρρύνουν τη χρήση του, αφού λόγω της αραιής δόμησής τους και της μεγάλης διάχυσης των διαφόρων δραστηριοτήτων, εξυπηρετούνται πολύ καλύτερα από αυτό το μέσο. Η συμβατική λοιπόν «κυκλοφοριακή μελέτη» είναι συνδεδεμένη με το αυτοκίνητο, μεριμνά κατά προτεραιότητα για τις ανάγκες του και δεν διστάζει να του παρέχει τον χώρο που χρειάζεται για να κινείται γρήγορα και βέβαια για να μπορεί να προσπελαίνει όσο γίνεται πιο άμεσα κάθε σημείο της πόλης.

Ο αριθμός των αυτοκινήτων για τον οποίο σχεδιάζουν οι συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες είναι εντελώς ασαφής. Εκ των πραγμάτων το κυκλοφοριακό καθεστώς σε οποιαδήποτε πόλη, χωρίς ριζικές παρεμβάσεις, δεν παραμένει στάσιμο. Ο αριθμός των αυτοκινήτων δεν είναι σταθερός. Θεωρητικά εξαρτάται:

- από το χώρο που τους διατίθεται για κυκλοφορία και κυρίως για στάθμευση (ο χώρος αυτός καθορίζεται από τη γεωμετρία του ρυμοτομικού δικτύου και από τα περιοριστικά μέτρα που ενδεχομένως να έχουν εφαρμοστεί, όπως πεζοδρομήσεις, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.),
- από τις επιδόσεις, την αξιοπιστία και τις διαθέσιμες υποδομές για τις εναλλακτικές λύσεις, όπως η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο, το περπάτημα κ.λπ.,
- από το κόστος κυκλοφορίας (φόροι, διόδια κ.λπ.) και στάθμευσης του αυτοκινήτου και από το κόστος χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας,
- από την πολεοδομική οργάνωση, και ειδικότερα από την κατανομή των χρήσεων γης.

Οι συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, θεωρώντας ότι πάντα θα είναι δυνατόν να γίνουν στις πόλεις 'βελτιώσεις' και προσαρμογές για να υποδέχονται ένα αριθμό αυτοκινήτων χωρίς τέλος, τους δίνουν κάθε φορά όσο μπορούν περισσότερο χώρο, δεν προβλέπουν υποδομές για εναλλακτικά μέσα που θα στερούσαν χώρο από το αυτοκίνητο, κρατούν το κόστος του αυτοκινήτου χαμηλά, εξωτερικεύοντάς το στην κοινωνία γενικά και ειδικότερα στους χρήστες άλλων τρόπων μετακίνησης, και τέλος υπηρετούν πολεοδομικούς σχεδιασμούς που στηρίζονται στο αυτοκίνητο.

Σε γενικές γραμμές, την τελευταία 40ετία, η εξέλιξη του αριθμού των αυτοκινήτων στην ελληνική πόλη υπήρξε έντονα αυξητική. Από τις συμβατικές «κυκλοφοριακές μελέτες» ποτέ δε ζητήθηκε να κάμψουν αυτήν την πορεία. Σε καμιά πόλη επίσης δεν επιχειρήθηκε να προσδιοριστεί ο μέγιστος αριθμός αυτοκινήτων που θα μπορούσε να απορροφήσει, ώστε να σχεδιάζονται οι ανάλογες πολιτικές. Αν και όλοι γνωρίζουν ότι δεν γίνεται τα αυτοκίνητα να αυξάνουν επ' άπειρον, ωστόσο η ελεύθερη απόκτησή τους θεωρείται ταμπού. Δεν υπήρξε πολιτικός στην Ελλάδα που να δήλωσε ποτέ ότι στοχεύει στον περιορισμό της διαθεσιμότητας αυτοκινήτου (πολλοί βεβαίως δήλωσαν ότι στοχεύουν στον περιορισμό της κυκλοφορίας του, αλλά αυτό είναι διαφορετικό και μάλλον ατελέσφορο, διότι ένα αυτοκίνητο, ιδίως το καινούριο, όταν το έχεις το χρησιμοποιείς). Έτσι οι τοπικές κοινωνίες είναι ικανοποιημένες και για αυτό ουδέποτε ζήτησαν ευθύνες από τους πολιτικούς για την αδιάκοπη επιδείνωση των περιβαλλοντικών δεικτών στις πόλεις.

2.2.2 Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ»

Τις τελευταίες δεκαετίες οι προτεραιότητες έχουν αλλάξει. Σήμερα, υπό την απειλή της κλιματικής αλλαγής και συνειδητοποιώντας τις συνέπειες και των άλλων επιπτώσεων του αυτοκινήτου, το ζητούμενο για τις πόλεις είναι η δημιουργία συνθηκών Βιώσιμης Κινητικότητας, δηλαδή υποκατάστασης του αυτοκινήτου από δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα για όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που ένα από τα βασικά της αντικείμενα είναι η προώθηση βιώσιμων πολιτικών στις χώρες μέλη, ήδη από τη δεκαετία του 90, με τις 'Πράσινες Βίβλους', που είναι μια σειρά από κείμενα πολιτικής, προσπάθησε να ευαισθητοποιήσει πολίτες και πολιτικούς σε θέματα κλειδιά για τη βιώσιμη κινητικότητα. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται οι παρακάτω:

- «Για το Αστικό Περιβάλλον» (1990), με θέματα κλειδιά: την ποιότητα του δημόσιου χώρου και την ταυτότητα της πόλης,
- «Δίκτυα των Πολιτών» (1995), με θέματα κλειδιά: τη σημασία της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και τις συνδυασμένες μεταφορές,
- «Δίκαιη Κοστολόγηση στις Μεταφορές' (1995), με θέματα κλειδιά: την εσωτερική του εξωτερικού κόστους των μεταφορών και τα αστικά διόδια,
- «'Αξιολόγηση και διαχείριση της ποιότητας του αέρα» (Οδηγία 9040/26.8.96), με θέμα κλειδί την σύνταξη και την περιοδική δημοσιοποίηση από τις κυβερνήσεις Σχεδίων Δράσης για την ευαισθητοποίηση των πολιτών,
- «Μελλοντική πολιτική για το Θόρυβο» (1997), με θέματα κλειδιά: τις πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα και με χαμηλές ταχύτητες,
- «Προς μια Αστική Πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση» (1997), με θέμα κλειδί τη σημασία της συμμετοχής του πολίτη στους σχεδιασμούς.
- «Προς μια νέα παιδεία αστικής κινητικότητας» (2007), με θέμα κλειδί τη διαμόρφωση μιας άλλης νοοτροπίας και σχέσεων πολιτισμού στην καθημερινότητα των μετακινήσεων

Το 2009 το «Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα – the Action Plan for Urban Mobility» και το 2011 η «Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές – Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών - the Transport White Paper» ανέδειξαν το ζήτημα της Βιώσιμης Κινητικότητας. Τον Δεκέμβριο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το εξειδικεύει δημοσιεύοντας (Brussels, COM (17.12.2013) 913 final) την πρόταση για «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - A concept for Sustainable Urban Mobility Plans» στο πλαίσιο σχετικής Ανακοίνωσης προς τους ευρωπαϊκούς θεσμούς. Κύριος στόχος της είναι η στροφή στην «προσπελασιμότητα», όρος που προσδίδει ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό των μετακινήσεων, του αστικού χώρου και της περιφέρειά του. Σημειώνεται ότι ο όρος «Κινητικότητα» δεν περιορίζεται μόνο στο αυτοκίνητο αλλά περιλαμβάνει το σύνολο των τρόπων μετακίνησης στους οποίους, εκτός από τα αυτοκίνητα, ανήκουν η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Στηρίζεται στη θεώρηση ότι κάθε τρόπος μετακίνησης είναι ο καταλληλότερος για κάποια κατηγορία μετακινήσεων και θα πρέπει να του δίνεται η δυνατότητα να την υπηρετεί.

Αντίθετα από τις συμβατικές προσεγγίσεις του κυκλοφοριακού σχεδιασμού τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» δίνουν μεγάλη έμφαση στον ενιαίο σχεδιασμό, στη συμμετοχή και στην αξιολόγηση. Ειδικότερα αποβλέπουν:

- στην εμπλοκή των πολιτών στον σχεδιασμό. Ο σχεδιασμός για το αύριο της ευρωπαϊκής πόλης εστιάζει στους πολίτες. Κάτοικοι, επισκέπτες, επιχειρηματίες και καταναλωτές αποτελούν μέρος της λύσης γιατί ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι σχεδιασμός για τον άνθρωπο και όχι για την απρόσωπη λειτουργία της πόλης,
- στον συντονισμό των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων αστικών παραμέτρων, όπως πολεοδομία, μεταφορές, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, ασφάλεια, ενεργειακή κατανάλωση κ.λπ.,

- στον συντονισμό μεταξύ των διαφόρων βαθμών Αυτοδιοίκησης και
- στον συντονισμό μεταξύ των γειτονικών γεωγραφικά Δήμων και Περιφερειών,
- στη συνεργασία ομάδων επιστημόνων διαφορετικών ειδικοτήτων και όχι μόνο συγκοινωνιολόγων, όπως συμβαίνει στις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες.

Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» προωθούν επίσης σχεδιασμούς με μεγάλο χρονικό ορίζοντα και λαμβάνουν υπόψη τους το κοινωνικό κόστος και οφέλη έχοντας ως βασική αρχή ότι κάθε τρόπος μετακίνησης πρέπει να εσωτερικεύει το κόστος του και να μη το μεταθέτει στην κοινωνία.

Σύμφωνα με την Ε.Ε. ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» στοχεύει σε ένα σύστημα συνδυασμένων τρόπων μετακίνησης:

- α) που θα είναι προσβάσιμοι και θα καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας όλων, κατοίκων και επισκεπτών,
- β) θα εξισορροπεί τις ενδεχόμενες αντικρουόμενες επιθυμίες μεταξύ πολιτών, επιχειρήσεων και βιομηχανίας,
- γ) θα υπηρετεί παράλληλα και κατά τον βέλτιστο τρόπο την ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μετακίνησης και τους στόχους τους για βιωσιμότητα, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική δικαιοσύνη, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος,
- δ) θα βελτιστοποιεί τη σχέση κόστους και οφέλους των διαφόρων δικτύων,
- ε) θα αξιοποιεί στο μέγιστο το υφιστάμενο ρυμοτομικό και τα υπάρχοντα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας,
- στ) θα βελτιώνει την ελκυστικότητα της πόλης, την ποιότητα ζωής και την υγεία,
- ζ) θα συμβάλει στη δημιουργία ενός ασφαλούς αστικού περιβάλλοντος με μικρότερη εγκληματικότητα και λιγότερα ατυχήματα,
- η) θα οδηγεί σε περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα της ρύπανσης,
- θ) θα στοχεύει στην ήπια κυκλοφορία και όχι στην αύξηση της ταχύτητας,
- ι) θα ενισχύει τις επιδόσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», ενώ θα εντάσσεται στην μακροπρόθεσμη στρατηγική για την ανάπτυξη της πόλης θα περιλαμβάνει επιχειρησιακό σχεδιασμό έργων άμεσης προτεραιότητας με χρονοδιάγραμμα και πηγές χρηματοδότησης καθώς και κατανομή δράσεων στις διάφορες αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» θα συγκρίνει τις εκτιμώμενες μελλοντικές επιδόσεις του σε σχέση με τις σημερινές επιδόσεις του τομέα των μεταφορών. Ως προς το σήμερα θα αναλύονται επίσης το θεσμικό οπλοστάσιο και η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών στον σχεδιασμό και τις υλοποιήσεις. Θα ορίζονται επίσης δείκτες επιδόσεων ως προς την ποιότητα και προσβασιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών, δείκτες πολεοδομικής οργάνωσης και χρήσεων γης, δείκτες ως προς την οδική ασφάλεια, την ενέργεια, το περιβάλλον, την κοινωνική ενσωμάτωση, την ισότητα των δύο φύλων, την οικονομική ανάπτυξη, την υγεία και την εκπαίδευση. Θα προσδιορίζονται επίσης μετρήσιμοι στόχοι βάσει ενός καθορισμένου πλαισίου δεικτών. Θα γίνεται για αυτό τακτική παρακολούθηση, εξέταση και υποβολή εκθέσεων.

Τέλος ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» θα πρέπει να είναι προϊόν:

α) μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου που θα βοηθηθούν από την θεσμοθέτηση από τη Δημοτική Αρχή δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης.

β) δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό του

Σε διάφορες χώρες μέλη για τη Βιώσιμη Κινητικότητα αναλήφθηκαν σημαντικές πρωτοβουλίες, όπως στο Ην. Βασίλειο τα «Σχέδια Τοπικών Μεταφορών - Local Transport Plans (LTP)». Ίσως ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα δίνει η Γαλλία η οποία θεσμοθέτησε τα «Σχέδια Αστικών Μετακινήσεων»

(Plans de Déplacements Urbains – PDU) το 1982. Ο νόμος «για την Αλληλεγγύη και την Αστική Ανανέωση» ([Solidarité et Renouvellement Urbains](#) - SRU) του 2000 ενίσχυσε το ρόλο τους και σήμερα είναι υποχρεωτική η εκπόνησή τους σε πόλεις μεγαλύτερες των 100.000 κατοίκων ή σε τμήματα αυτού του μεγέθους πόλεων.

Τα PDU αποτελούν εργαλείο εφαρμογής μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής πολεοδομίας και μεταφορών η οποία λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στις μεταφορές των πολεοδομικών σχεδιασμών και προωθεί την ανάπτυξη αστικών περιοχών εξυπηρετούμενων κατά προτεραιότητα από τη δημόσια συγκοινωνία.

Οι στόχοι των γαλλικών «Σχεδίων Αστικών Μετακινήσεων» είναι:

- η βελτίωση της ασφάλειας για όλους τους τρόπους μετακίνησης, περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, αυτοκίνητο, μηχανοκίνητο δίκυκλο,
- η μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων,
- η αύξηση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος,
- η αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της υποδομής, οδικής και δημόσιας συγκοινωνίας, μέσω και της διαμόρφωσης των δρόμων έτσι ώστε οι διάφοροι τρόποι μετακίνησης να κατανέμονται πιο ισόρροπα,
- η οργάνωση της στάθμευσης με όριο ένα συγκεκριμένο αριθμό θέσεων ώστε να μη προκαλείται υπέρμετρη κυκλοφορία αυτοκινήτων,
- η οργάνωση της τροφοδοσίας σύμφωνα με ωράρια που δεν θα αντιστρατεύονται τη λειτουργία των πεζοδρομημένων ή ήπιας κυκλοφορίας περιοχών. Η τροφοδοσία τους θα είναι ένα από τα κριτήρια επιλογής της χωροθέτησης των διαφόρων δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων,
- η θεσμοθέτηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος τιμολόγησης της δημόσιας συγκοινωνίας, της στάθμευσης και των ενδεχόμενων αστικών διοδίων,
- η προώθηση λύσεων «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται υλοποίηση νέας υποδομής, όπως car sharing «κοινόχρηστου αυτοκινήτου», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου - car και van pooling», «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο - walking και cycling bus» κ.λπ.,
- η τεχνική υποστήριξη επιχειρήσεων και δημόσιων οργανισμών για την εκπόνηση Σχεδίων Μετακινήσεων Προσωπικού τα οποία δίνουν έμφαση στις μετακινήσεις των εργαζομένων με επιλογές βιώσιμης κινητικότητας.

Με βάση τα παραπάνω, οι βασικές διαφορές μεταξύ μιας συμβατικής κυκλοφοριακής μελέτης και ενός «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» φαίνονται στον επόμενο Πίνακα.

Συμβατικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός	Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Σχεδιασμός που υπηρετεί τη λογική της μηχανοκίνησης	Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός
Πρωταρχικός στόχος η αύξηση της Κυκλοφοριακής Ικανότητας του δρόμου και της Ταχύτητας της ροής	Πρωταρχικός στόχος η βέλτιστη προσβασιμότητα, η ποιότητα ζωής, η βιωσιμότητα, οικονομική ανάπτυξη, η κοινωνική δικαιοσύνη, η υγεία και η ποιότητα περιβάλλοντος
Σχεδιασμός εστιασμένος στο αυτοκίνητο	Ισόρροπη ανάπτυξη όλων των φιλικών στο περιβάλλον τρόπων μετακίνησης και στροφή σε καθαρότερα μέσα
Σχεδιασμός εστιασμένος στην κατασκευή μεταφορικών υποδομών	Σχεδιασμός εστιασμένος στις φτηνές λύσεις που στηρίζονται σε ένα πιο ευγενικό και πολιτισμένο κοινωνικό περιβάλλον
Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός	Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός που υπάγεται σε μακροπρόθεσμα οράματα και στρατηγικές για την πόλη και τη ζωή μας
Σχεδιασμός που αναφέρεται στο χώρο με διοικητικούς όρους	Σχεδιασμός που αναφέρεται σε λειτουργικές περιοχές και βασίζεται σε ανάγκες και επιθυμίες κοινωνικοποίησης και επικοινωνίας
Σχεδιασμός που αποτελεί αντικείμενο συγκοινωνιολογικών θεωρήσεων	Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Σχεδιασμός από ειδικούς	Συμμετοχικός σχεδιασμός με συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων