



ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.
Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος

T: +30 210 772 2630
Φ: +30 210 772 2752
Κ: +30 6974 738360
E: vlastos@survey.ntua.gr
URL: <http://users.ntua.gr/vlastos>
www.smu.gr

ΕΜΠ 22.9.16

Θέμα: ΣΒΑΚ. Πώς θα εφαρμοστούν στην Ελλάδα; Είμαστε μπροστά σε ριζικές αλλαγές ή μήπως σε μια από τα ίδια;

Τον τελευταίο καιρό η ελληνική πολιτεία, κάτω από τις πιέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που αποβλέπουν στο να συμμετάσχει και η Ελλάδα στην εκστρατεία απέναντι α) στην κλιματική αλλαγή και β) απέναντι στις σοβαρές επιπτώσεις από την κυκλοφορία οχημάτων, όπως η ρύπανση, τα ατυχήματα, ο κορεσμός, η ενεργειακή εξάρτηση, ο θόρυβος κ.λπ., φαίνεται ότι αποφάσισε να γυρίσει σελίδα. Προφανώς η χώρα μας έχει κάθε λόγο να προχωρήσει προς αυτή την κατεύθυνση, διότι το κόστος από τα προβλήματα υγείας, την απώλεια επισκεπτών και επενδυτών, την υποβάθμιση των αξιών γης, την κυκλοφοριακή δυσλειτουργία κ.λπ., αντιστοιχεί σε σημαντικό ποσοστό του ΑΕΠ. Εξάλλου, σε συνθήκες χρεοκοπίας, η εμμονή στην πολυτέλεια της αλόγιστης χρήσης αυτοκινήτων σε ελληνικές πόλεις που δεν τα χωρούν, θα ήταν αυτοκτονία.

Στην αιχμή του δόρατος της παραπάνω εκστρατείας βρίσκονται τα 'Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ' που θα ήταν καλύτερα αν τα μεταφράζαμε πιο απλά 'Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας', γιατί επί της ουσίας αυτό είναι. Αυτό που αρχικά έχουν ανάγκη οι πόλεις μας είναι ολοκληρωμένη στρατηγική, η οποία θα συνδύαζε πολεοδομικές και κυκλοφοριακές πολιτικές και θα στόχευε στην αποφόρτιση των πόλεων από αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες, στην αύξηση του δημόσιου χώρου και στην ενίσχυση της ανθρώπινης παρουσίας πάνω του. Στρατηγικές για πόλεις πιο ανθρώπινες, ζωντανές και παραγωγικές και που θα τιμούν την ιστορία τους είναι το ζητούμενο και όχι σημειακές διορθώσεις. Αυτό είναι τα ΣΒΑΚ και πραγματικά έχουν οδηγήσει σε θεαματικές αλλαγές σε ένα μεγάλο μέρος της υπόλοιπης Ευρώπης.

Από τις πρώτες ενέργειες της πολιτείας γύρω από τα ΣΒΑΚ δίνεται η εντύπωση ότι υπάρχει σύγχυση ως προς το αντικείμενό τους. Συγκεκριμένα εστιάζει το ενδιαφέρον της στη

σύνταξη κάποιων 'προδιαγραφών' που από αυτές υποτίθεται θα εξηρτάτο η διαμόρφωση συνθηκών Βιώσιμης Κινητικότητας σε τούτον τον τόπο.

Υποτιμάται ότι τα κυριότερα ζητούμενα των μελετών ΣΒΑΚ έχουν να κάνουν με την νοοτροπία και τον ρόλο του πολίτη στα κοινά και όχι με τεχνικά ζητήματα. Είναι κυρίως πολιτικά και αυτό έχει να κάνει τόσο με τους πολίτες όσο και με τους κυβερνώντες.

Συγκεκριμένα:

- η μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων,
- η δημιουργία νέων δημόσιων χώρων (1) και η διεύρυνση υφισταμένων με περιμετρικές πεζοδρομήσεις. Σημειώνεται ότι η βασική δεξαμενή για την απόκτηση δημόσιας γης κατάλληλης για να στέκεσαι και να περπατάς είναι ο δρόμος,
- ο περιορισμός των ταχυτήτων,
- η απόδοση σημαντικότερου ρόλου στο Περπάτημα, στο Ποδήλατο και στη Δημόσια Συγκοινωνία, δηλαδή στους τρεις πυλώνες της Βιώσιμης Κινητικότητας, με παράλληλη συρρίκνωση του ρόλου του αυτοκινήτου. Από την επόμενη δεκαετία ένας τέταρτος πυλώνας, εξαιρετικά σημαντικός, θα είναι και το κοινόχρηστο αυτοκίνητο, με επιβάτες αλλά χωρίς οδηγό. Η 'οικονομία του κοινόχρηστου', όσο και αν ακόμη δεν γοητεύει, βρίσκεται προ των πυλών. Αποτελεί τη μοναδική απάντηση στην εξάντληση των φυσικών πόρων, στους οποίους προφανώς περιλαμβάνεται και ο αστικός χώρος.

Ωστόσο, προηγείται των παραπάνω η πολιτική προϋπόθεση που είναι η συμμετοχή των κατοίκων στους σχεδιασμούς. Αυτή αποτελεί θεμέλιο των ΣΒΑΚ και οφείλουν, σε συνεργασία με τον Δήμο, την Περιφέρεια ή το Υπουργείο, να την δρομολογούν. Είναι ευνόητο, διότι για να μπορέσουν να εφαρμοστούν μέτρα και πολιτικές Βιώσιμης Κινητικότητας είναι αναγκαία η συναίνεση. Όταν οι προτεραιότητες της κοινωνίας είναι διαφορετικές, είναι μάταιη η προσπάθεια υλοποίησης τέτοιων πολιτικών με υπουργικές αποφάσεις. Αυτό που μας λείπει είναι περισσότερη δημοκρατία. Αποτελούν προαπαιτούμενο η ενημέρωση και η ευαισθητοποίηση, έτσι ώστε κάθε πολίτης ξεχωριστά να λειτουργεί πιο υπεύθυνα απέναντι στην κοινωνία και στον πλανήτη γενικότερα. Αν η πολιτεία διαμορφώσει συνθήκες που θα τον ενθαρρύνουν να βγει από το περιθώριο και θα τον πείσουν ότι η γνώμη του μετρά, θα συμμετάσχει και στους σχεδιασμούς, θεωρώντας την πόλη δική του υπόθεση.

Είναι έτοιμη η πολιτεία να καλέσει τους Έλληνες να περπατούν περισσότερο και να κάνουν ποδήλατο; Είναι έτοιμη να μιλήσει καθαρά για τις πόλεις που φτιάξαμε και να τους ζητήσει να χρησιμοποιούν λιγότερο το αυτοκίνητό τους και να επιλέγουν τρόπους και μέσα που καταναλώνουν λιγότερο χώρο; Θα υποστηρίξει πολιτικές μείωσης των θέσεων στάθμευσης στο δρόμο και ιδιαίτερα στα ιστορικά κέντρα; Θα ενθαρρύνει τους δήμους να αναπλάσουν τις γειτονιές σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας; Έχει αντιληφθεί ότι οφείλει να αναλάβει τον παιδαγωγικό ρόλο που της αναλογεί; Όμως είναι βέβαιο ότι είναι πραγματικά πεισμένη ότι υπάρχει πρόβλημα και προς ποια κατεύθυνση βρίσκεται η λύση του;

Δεν είναι χαρακτηριστικό ότι την ίδια στιγμή που, ενώ στα αρμόδια υπουργεία γίνεται συζήτηση για τα ΣΒΑΚ, για το κατ' εξοχήν και πλήρως μελετημένο έργο Βιώσιμης Κινητικότητας που είναι η ανάπλαση της Πανεπιστημίου, που θα αναμόρφωνε το κέντρο

της Αθήνας και θα έδινε μεγάλη ώθηση σε Περπάτημα, Ποδήλατο και Δημόσια Συγκοινωνία (θα απεγκλώβιζε το τραμ επεκτείνοντάς το μέχρι τα Πατήσια, λύση σημαντική για πολλές γειτονικές υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας), υπάρχει απόλυτη σιγή; Ή πώς είναι δυνατόν να εκπονηθούν ΣΒΑΚ όταν ο επίσημος στόχος είναι να αποκτήσει κάποτε η χώρα μας πεζοδρόμια ελάχιστου πλάτους 1,5μ, όταν σε όλη την Ελλάδα στην πράξη αντιμετωπίζεται το 1,5 και ως μέγιστο;

Για τα ΣΒΑΚ η ευθύνη δεν είναι μόνο στους μηχανικούς, είναι κυρίως στην πολιτεία και στους πολίτες. Δεν λείπουν τα τεχνικά εργαλεία στους Έλληνες συγκοινωνιολόγους. Χωρίς να υπάρχουν 'προδιαγραφές', συνδυάζοντας διάφορες Τεχνικές Οδηγίες, ελληνικές και ξένες, εκπόνησαν τις τελευταίες δεκαετίες πολλές κυκλοφοριακές μελέτες. Δεν τους εμπόδισε η έλλειψη 'προδιαγραφών' να σχεδιάσουν και να επιχειρήσουν να περιλάβουν στις μελέτες τους προτάσεις που σαφώς υπηρετούσαν τους στόχους της Βιώσιμης Κινητικότητας. Σπάνια εγκρίθηκαν και ακόμη σπανιότερα υλοποιήθηκαν. Ως φίλτρα 'ασφαλείας' λειτούργησαν Τεχνικές Υπηρεσίες, Δήμαρχοι, Δημοτικά Συμβούλια, τοπικές κοινωνίες και τελικά τα υπουργεία. Το ότι παρουσιάζουν οι ελληνικές πόλεις την γνωστή εικόνα δεν οφείλεται στο ότι δεν υπάρχουν 'προδιαγραφές'. Οφείλεται στο ότι οι προτεραιότητες ήταν άλλες.

Εννοείται ότι τα ΣΒΑΚ, όποιο και αν είναι το πλαίσιο στο οποίο θα εκπονηθούν, θα ανοίξουν μια συζήτηση, σίγουρα χρήσιμη. Βέβαια, ο κίνδυνος να ονοματιστούν ΣΒΑΚ 'ανώδυνες' συμβατικές μελέτες είναι υπαρκτός. Αυτό θα συμβεί με βεβαιότητα αν η πολιτεία, για να αποφύγει τα δύσκολα, περιοριστεί σε 'προδιαγραφές' για μοντέλα και δεν δώσει μια εικόνα της πόλης του Περπατήματος, του Ποδηλάτου και της Δημόσιας Συγκοινωνίας την οποία μέσω των ΣΒΑΚ κάθε Δήμος θα δεσμεύεται να προσεγγίζει. Επίσης, υπαρκτός είναι ο κίνδυνος τα ΣΒΑΚ, αντί να εγκαταστήσουν διεπιστημονικές συνεργασίες, να εγκλωβιστούν σε στενά συγκοινωνιολογικές θεωρήσεις, δίκην 'προδιαγραφών', οι οποίες θα παρακάμπτουν τους ουσιαστικούς στόχους τους, που έχουν να κάνουν με την πολιτική ταυτότητα της πόλης και με το κοινωνικό της περιβάλλον.

Με τα ΣΒΑΚ το διακύβευμα είναι εξαιρετικά ευαίσθητο και θέλει πολύ προσοχή, γιατί αναφέρεται λιγότερο σε διαμορφώσεις οδοποιίας ή ρυθμίσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και περισσότερο σε επιλογές, σε σχέσεις κοινωνικότητας, στη βίωση της πόλης, στην αστική συνείδηση. Έχει να κάνει με την ιστορία, την πόλη που ονειρευόμαστε και τη ζωή μας.

- (1) Θ. Βλαστός (2016), Φτιάχνοντας τη Δημόσια Πόλη - Ο δημόσιος χώρος στον ψηφιακό κόσμο του 21ου αι.,

<http://www.smu.gr/article.php?story=20160922044006988>