

Προδιαγραφές «Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ»

ΕΜΠ 9.5.16

1. Οι συμβατικές «κυκλοφοριακές μελέτες»

Παραδοσιακά τα θέματα τα σχετικά με την οργάνωση της κυκλοφορίας τα εξέταζαν 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 διαμορφώσεις, διανοίξεις και απαλλοτριώσεις, έδινε όλο και περισσότερο χώρο στο αυτοκίνητο, εκείνη λοιπόν προσαρμοζόταν στις ανάγκες του και όχι το αυτοκίνητο στην πόλη. Ωστόσο το ανάποδο έπρεπε να συμβαίνει. Η πόλη είναι η υπέρτατη αξία, γιατί ταυτίζεται με τον άνθρωπο, την κοινωνία, την ιστορία τους.

Συγχρόνως οι πόλεις επεκτείνονται με αραιή δόμηση και μεγάλη διάχυση δραστηριοτήτων, με αποτέλεσμα να εξαρτώνται απόλυτα από το αυτοκίνητο και τα μήκη των μετακινήσεων να αυξάνουν, με ότι αυτό συνεπάγεται για το περιβάλλον.

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 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 δεν έχει όριο. Ωστόσο οι αντοχές των πόλεων είναι συγκεκριμένες. Γενικά θεωρείται υποχρέωση της πολιτείας και του σχεδιασμού να βρίσκει λύσεις για όσα αυτοκίνητα εμφανίζονται στο δρόμο. Βρίσκοντάς τες, δηλαδή κλέβοντας χώρο από τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου, προσελκύονται ακόμη περισσότερα αυτοκίνητα. Φαύλος κύκλος. Ωστόσο ο αριθμός των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων θα μπορούσε να περιορίζεται διότι εξαρτάται:

- από το χώρο που τους διατίθεται για κυκλοφορία και κυρίως για στάθμευση (ο χώρος αυτός μπορεί να καθορίζεται από τα πλάτη των δρόμων και από τα περιοριστικά μέτρα που μπορούν να εφαρμόζονται, όπως πεζοδρομήσεις, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.),
- από τη διαθεσιμότητα, τις επιδόσεις και την αξιοπιστία υποδομών για 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, με στόχο οι πόλεις να υποδέχονται ένα αριθμό αυτοκινήτων χωρίς τέλος, έδιναν προτεραιότητα στη διαπλάτυνση των οδοστρωμάτων παρά στην κατασκευή ποδηλατοδρόμων, ή πραγματικών πεζοδρομίων. Φρόντισαν επίσης να κρατούν το κόστος του αυτοκινήτου χαμηλά, εξωτερικεύοντάς το στην κοινωνία γενικά

και ειδικότερα στους χρήστες άλλων τρόπων μετακίνησης, και τέλος υπηρέτησαν πολεοδομικούς σχεδιασμούς που στηρίζονται στο αυτοκίνητο, με αποτέλεσμα να παραμορφώσουν την ταυτότητα των πόλεων και να κάνουν τους κατοίκους τους να γίνονται όλο και περισσότερο αδιάφοροι για αυτές.

Σε γενικές γραμμές, την τελευταία 40ετία, η εξέλιξη του αριθμού των αυτοκινήτων στις πόλεις υπήρξε έντονα αυξητική. Από τις συμβατικές «κυκλοφοριακές μελέτες» ποτέ δε ζητήθηκε να κάμψουν αυτήν την πορεία.

Με τα ΣΒΑΚ μπαίνουμε σε μια νέα εποχή. Οι πόλεις βάζουν στόχο να λειτουργούν με λιγότερα αυτοκίνητα, με χαμηλότερες ταχύτητες, με πιο πολύ περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία. Οραματίζονται έτσι να γίνουν πιο οικονομικές και αποτελεσματικές. Αυτό θα τους επιτρέψει να λειτουργούν καλύτερα διότι θα προκύψει χώρος για τους υπόλοιπους τρόπους και μέσα, τα οποία σημειωτέον καταναλώνουν λιγότερο χώρο. Έτσι θα αυξηθεί ο συνολικός αριθμός μετακινήσεων και οι πόλεις θα γίνουν συγχρόνως πιο βιώσιμες, πιο παραγωγικές και πιο φιλικές στον άνθρωπο.

2. Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ»

Σχετικά πρόσφατα οι προτεραιότητες άλλαξαν. 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.

Ο όρος «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα», που χρησιμοποιείται πλέον ευρέως στον τομέα των Μεταφορών, περιγράφει τον στόχο για βιώσιμες συνθήκες μεταφορών και μετακινήσεων στις πόλεις και αντιστοιχεί σε κατευθύνσεις σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων που θα εξασφαλίζουν υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες βασισμένες στο τρίπτυχο

- της οικονομικής (βέλτιστες οικονομικά λύσεις),
- περιβαλλοντικής (βελτίωση της ποιότητας ζωής) και
- κοινωνικής βιωσιμότητας (εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης για όλους καθώς και ενός συνεκτικού κοινωνικά περιβάλλοντος, χάρις κυρίως στη συνδυασμένη λειτουργία διαδρόμων κίνησης και σημείων στάσης σε υψηλής ποιότητας δημόσιους χώρους που προσφέρουν ευκαιρίες κοινωνικοποίησης).

Κύριος στόχος είναι η στροφή από τις 'Μεταφορές' στην 'Προσπελασιμότητα'. Ο δεύτερος όρος, που προσδίδει ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό των μετακινήσεων και του αστικού χώρου, σημαίνει ότι το ζητούμενο είναι *'να μπορείς να φτάνεις στον προορισμό σου'* και όχι *'να μπορείς να φτάνεις με αυτοκίνητο στον προορισμό σου'*, αυτό που υποκρύπτει ο όρος 'Μεταφορές'. Ο πολίτης δεν μεταφέρεται αλλά μετακινείται. Από παθητικός μεταφερόμενος αναγνωρίζεται ως ενεργός και υπεύθυνος πολίτης, ο οποίος με τις μετακινήσεις του ασκείται και σκέφτεται. Κυριαρχεί πλέον η θεώρηση ότι κάθε τρόπος μετακίνησης είναι ο καταλληλότερος για κάποια κατηγορία μετακινήσεων και θα πρέπει να του δίνεται η δυνατότητα να την υπηρετεί. Για παράδειγμα στα ιστορικά κέντρα και στις γειτονιές, που δικαιούνται ένα υγιές περιβάλλον οι καταλληλότεροι τρόποι είναι το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

Αντίθετα από τις συμβατικές τεχνικές προσεγγίσεις του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» δίνουν μεγάλη έμφαση στον άνθρωπο και στη συμμετοχή του στο γίνεσθαι της πόλης. Θα πρέπει λοιπόν να αλλάξουν πολλά ως προς την νοοτροπία των πολιτών, ώστε να επιδεικνύουν πιο υπεύθυνες συμπεριφορές και να αποδέχονται εναλλακτικές του αυτοκινήτου λύσεις που καταναλώνουν λιγότερο χώρο και ενέργεια. Τα ΣΒΑΚ δίνουν επίσης έμφαση στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό και στην αξιολόγηση. Ειδικότερα αποβλέπουν:

- ο σχεδιασμός για το αύριο της ευρωπαϊκής πόλης να στηρίζεται 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,
- στον συντονισμό μεταξύ των γειτονικών γεωγραφικά Δήμων και Περιφερειών,
- σε ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας (οικονομικά βιώσιμες και αποδοτικές) και που αποφεύγουν τα δαπανηρά έργα υποδομής,
- στη συνεργασία ομάδων επιστημόνων διαφορετικών ειδικοτήτων (πολεοδόμων, αρχιτεκτόνων, οικονομολόγων, περιβαλλοντολόγων) και όχι μόνο συγκοινωνιολόγων, όπως συνέβαινε με τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες.

Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» προωθούν επίσης σχεδιασμούς με μεγάλο χρονικό ορίζοντα χωρίς να υποτιμούν τη σημασία των λύσεων άμεσης εφαρμογής. Λαμβάνουν επίσης υπόψη τους το κοινωνικό κόστος και τα οφέλη, έχοντας ως βασική αρχή ότι κάθε τρόπος μετακίνησης πρέπει να εσωτερικεύει το κόστος του και να μη το μεταθέτει στην κοινωνία.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» πρέπει να στοχεύει σε ένα σύστημα συνδυασμένων τρόπων μετακίνησης:

- α) που θα είναι προσβάσιμοι και θα καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας όλων, κατοίκων και επισκεπτών,
- β) θα εξισορροπούν τις ενδεχόμενες αντικρουόμενες επιθυμίες μεταξύ πολιτών, επιχειρήσεων και βιομηχανίας,
- γ) θα υπηρετούν 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 βελτιστοποιούν τη σχέση κόστους και οφέλους των διαφόρων δικτύων,
- ε) θα αξιοποιούν στο μέγιστο το υφιστάμενο οδικό δίκτυο και τα υπάρχοντα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας,
- στ) θα βελτιώνουν την ελκυστικότητα της πόλης, την ποιότητα ζωής και ενισχύοντας τις 'ενεργές' μετακινήσεις, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, θα συμβάλλουν στο να είναι οι κάτοικοι πιο υγιείς,
- ζ) θα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ασφαλούς αστικού περιβάλλοντος με μικρότερη εγκληματικότητα και λιγότερα ατυχήματα,
- η) θα οδηγούν σε περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα της ρύπανσης,
- θ) θα στοχεύουν στην ήπια κυκλοφορία και όχι στην αύξηση της ταχύτητας,
- ι) θα οργανώνουν την τροφοδοσία σύμφωνα με ωράρια που δεν θα επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος. Η τροφοδοσία θα είναι ένα από τα κριτήρια για τη χωροθέτηση των διαφόρων δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων,

- κ) θα στηρίζονται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης της δημόσιας συγκοινωνίας και της στάθμευσης,
- λ) θα προωθούν λύσεις «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.,
- μ) θα υπηρετούν την απρόσκοπτη προσπέλαση των ΑΜΕΑ με ειδικά σχεδιασμένες παρεμβάσεις, ώστε να αυξηθεί η παρουσία τους και να γίνεται σεβαστό το δικαίωμά τους στην πόλη.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», ενώ θα κατευθύνει την 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 στις μετακινήσεις, 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 τη θεσμοθέτηση από τη Δημοτική Αρχή δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης.

β) δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό του

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 - ΣΒΑΚ
Σχεδιασμός που υπηρετεί τη λογική της μηχανοκίνησης	Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός με πρωταρχικό στόχο τη μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων και των ταχυτήτων
Πρωταρχικός του στόχος είναι η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δρόμου και της ταχύτητας της κυκλοφορίας	Βασικοί στόχοι η βιωσιμότητα, η βέλτιστη προσπελασιμότητα, η ποιότητα ζωής, η 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, με έμφαση στο περπάτημα και το ποδήλατο

Σχεδιασμός εστιασμένος στην κατασκευή βαρέων μεταφορικών υποδομών	Σχεδιασμός εστιασμένος στις φτηνές λύσεις, που υποστηρίζονται από ένα πιο ευγενικό και πολιτισμένο κοινωνικό περιβάλλον
Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός με τεχνικούς στόχους και χωρίς στρατηγική για το περιβάλλον και τον άνθρωπο	Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός που υπάγεται σε οράματα για την πόλη και τη ζωή μας
Σχεδιασμός με γραφειοκρατικά κριτήρια	Σχεδιασμός που βασίζεται σε ανάγκες και επιθυμίες κοινωνικοποίησης και επικοινωνίας
Σχεδιασμός που αποτελεί αντικείμενο στενά συγκοινωνιολογικών θεωρήσεων	Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Σχεδιασμός αποκλειστικά από ειδικούς	Συμμετοχικός σχεδιασμός με ενεργοποίηση των κοινωνικών εταίρων

Το ΣΒΑΚ δεν περιορίζεται στο κεφάλαιο Μεταφορές. Η στόχευσή του είναι ολοκληρωμένη. Προσβλέπει στη βιώσιμη πόλη.

Η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων εξαρτάται από ένα σύνολο συνδυασμένων δράσεων που θα πρέπει να αποσκοπούν συγχρόνως στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, στην οικονομική ευημερία, στην κοινωνική συνοχή και την ανάδειξη της πολιτισμικής ταυτότητας. Προς την κατεύθυνση αυτή, μία από τις βασικές υποχρεώσεις σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, αποτελεί η προώθηση βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων και η διαμόρφωση μιας νέας κουλτούρας αστικής κινητικότητας με κριτήρια: περιβαλλοντικά (εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και διασφάλιση της υγείας, ορθολογική χρήση του φυσικού κεφαλαίου), κοινωνικά (εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, χρονικά αξιόπιστης, ασφαλούς και ευέλικτης μετακίνησης για όλες τις ομάδες πληθυσμού) και οικονομικά (προτεραιότητες στην κατανομή κονδυλίων, κίνητρα κ.λπ.).

3. Η μορφή της βιώσιμης πόλης

Η μορφή της βιώσιμης πόλης θα είναι διαφορετική από της σημερινής. Για να συγκρατηθεί η επέκτασή της θα πρέπει να έχει υψηλότερη πυκνότητα που θα προκύψει από υψηλότερους συντελεστές δόμησης, αξιοποίηση ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, αλλαγή χρήσης εγκαταλελειμμένων κτηρίων κ.λπ. Το ΣΒΑΚ θα υποστηρίξει αυτές τις πολεοδομικές αλλαγές. Αυτά σημαίνουν ότι στο δρόμο:

- θα είναι εγκατεστημένες πολλές δραστηριότητες σε μικρή απόσταση ή μια από την άλλη, απόσταση που θα καλύπτεται εύκολα με τα πόδια ή με ποδήλατο,
- θα υπάρχει πλούσια διάχυση θέσεων εργασίας στις περιοχές κατοικίας,
- οι ταχύτητες των αυτοκινήτων θα είναι χαμηλές,
- ο αριθμός των διερχομένων αυτοκινήτων θα είναι περιορισμένος και θα υπάρχει δίκαιη κατανομή του πλάτους της διατομής σε όλους τους χρήστες, πεζούς, ποδηλάτες, δημόσια συγκοινωνία, αυτοκίνητα.
- θα υπάρχει έντονη ανθρώπινη παρουσία από όλες τις ηλικίες,
- τα μεγέθη ρύπανσης και θορύβου θα είναι χαμηλά,
- η αισθητική του δρόμου θα είναι βελτιωμένη και αυτό ανεξάρτητα από την παρόδια αρχιτεκτονική. Αυτό θα μπορεί να γίνεται με πράσινο, χρώματα στα υλικά, πληροφοριακή σήμανση για πεζούς και ποδηλάτες και κατάλληλη αστική επίπλωση.

Η αστική καθημερινότητα θα είναι πιο οργανωμένη και συλλογική. Βιώσιμη πόλη σημαίνει ότι οι κάτοικοί της θα απολαμβάνουν το να ζουν συλλογικά και έτσι θα αποδέχονται τους αναγκαίους κανόνες και περιορισμούς που προϋποθέτει η συλλογική συνύπαρξη σε μικρότερο χώρο, προτιμώντας τους από 'ελευθερίες' με μεγάλες επιπτώσεις και κόστος. Η εγγύτητα θα αναγνωρίζεται ως πλεονέκτημα και όχι ως ενόχληση, όπως συμβαίνει συχνά σήμερα.

Η βιώσιμη πόλη είναι μια κοινωνική πρόκληση. Ήδη εφαρμόζονται με επιτυχία πολλά παραδείγματα κοινόχρηστων λύσεων, όπως τα κοινόχρηστα ποδήλατα. Σε λίγα χρόνια τα αυτοκίνητα χωρίς οδηγό θα κατακτήσουν τις αγορές και αν είναι μόνο κοινόχρηστα οι πόλεις θα μπορούσαν εύκολα να ανασάνουν.

Ο δημόσιος χώρος, το πράσινο, η μετακίνηση θα μοιράζονται. Η συμπαγής πόλη, χάρις στο δημόσιο χαρακτήρα και στις κοινόχρηστες λειτουργίες της, θα λειτουργεί αποτελεσματικότερα. Θα είναι μια πραγματικά δημόσια πόλη. Τα κύρια συνθετικά της, που θα της δώσουν χρώμα, φως, ομορφιά, κέφι, χαμόγελα και κοινωνική ταυτότητα, θα είναι αξιοπρεπείς ανοικτοί και κλειστοί δημόσιοι χώροι, δημόσια συγκοινωνία, κοινόχρηστες μορφές χρήσης του αυτοκινήτου (car sharing, car pooling ...) και ποδηλάτου (bike sharing). Το ποδήλατο στη βιώσιμη πόλη θα πρέπει να πλεονεκτεί έναντι του αυτοκινήτου αφού θα μπορεί εύκολα να προσπελαίνει γρήγορα μεγάλο αριθμό προορισμών, δεν θα αντιμετωπίζει πρόβλημα στάθμευσης, και θα ελίσσεται άνετα σε οδοστρώματα όπου το πλάτος τους θα έχει περιοριστεί.

4. Το ΣΒΑΚ στην ελληνική πόλη. Τεχνικό αντικείμενο

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περισσότερων ελληνικών πόλεων υστερεί εντυπωσιακά σε σχέση με την αντίστοιχη ευρωπαϊκών πόλεων. Τα προβλήματα είναι περίπου κοινά: κυκλοφοριακή συμφόρηση, προβλήματα στάθμευσης, φτωχή ή ανύπαρκτη δημόσια συγκοινωνία, ατυχήματα, ελλειμματική υποδομή για περπάτημα, σχεδόν ανύπαρκτη υποδομή για ποδήλατο, κακή ποιότητα οδικού περιβάλλοντος, ανυπαρξία διαμορφώσεων για τον έλεγχο της ταχύτητας, μη εφαρμογή περιοριστικών πολιτικών στάθμευσης στα κέντρα και σχεδόν απουσία πρόβλεψης για στάθμευση των οχημάτων κατοίκων προαστιακών περιοχών και περιφερειακών οικισμών στην περίμετρο της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής.

Οι σημερινές κυκλοφορικές συνθήκες στις ελληνικές πόλεις προκύπτουν από απουσία πολεοδομικών σχεδιασμών και πολιτικών. Ουσιαστικά οι ελληνικές πόλεις, αναπτύχθηκαν υπολογίζοντας στο αυτοκίνητο και έχουν γίνει πόλεις του αυτοκινήτου. Για να ξαναγίνουν πόλεις για τον άνθρωπο απαιτούνται δραστικές λύσεις που θα αλλάξουν ριζικά τις προτεραιότητες και θα δώσουν έμφαση στο περπάτημα και στο ποδήλατο. Ανάλογα με τις οικονομικές της δυνατότητες η ελληνική πόλη θα πρέπει να δρομολογήσει και λύσεις δημόσιας συγκοινωνίας έστω για την κάλυψη του κέντρου της, το οποίο θα πρέπει να απελευθερωθεί από το αυτοκίνητο.

Το ΣΒΑΚ υπηρετεί πάνω από όλα μια πολεοδομική στρατηγική. Υπέρτατος στόχος είναι η πόλη να αναδείξει την ταυτότητά της και να αποτελέσει ένα περιβάλλον κοινωνικά συνεκτικό. Τέσσερις είναι οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:

1. Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο. Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει διαμορφώσεις που θα εφαρμοστούν στις εισόδους της ώστε να αποτρέπεται η διείσδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους.
2. Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια.
3. Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.
4. Επιλογή ακτινικών διαδρομών που θα αναπλαστούν για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες και που θα συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας

απέναντι στο αυτοκίνητο, τόσο για τις γειτονιές όσο και για ομάδες γειτονιών - θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Είναι σημαντικό να ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

4.1 Σχεδιασμός για περπάτημα

Σχετικά με την προώθηση του περπατήματος οι κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθηθούν θα αφορούν είτε την υποδομή για το ίδιο το περπάτημα είτε την υποδομή για το αυτοκίνητο. Και τα δυο αποτελούν παραμέτρους ενός ενιαίου συστήματος.

- Μείωση των ταχυτήτων
 1. Με τη δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας
 2. Με τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες. Το έργο αυτό θα συμβάλλει παράλληλα στη μείωση του διερχόμενου από το κέντρο φόρτου.
- Αναβάθμιση των ανοικτών δημόσιων χώρων, γιατί το περπάτημα έχει ανάγκη και από στάσεις. Τυπική τέτοια αναβάθμιση είναι η πεζοδρόμηση περιμετρικών δρόμων πλατειών.
- Αναβάθμιση της υποδομής για περπάτημα εκεί όπου η γενικότερη αισθητική της διαδρομής είναι ευνοϊκή (φυσικό περιβάλλον και αρχιτεκτονική).
- Διαμόρφωση διασταυρώσεων ώστε οι διαβάσεις να έχουν μικρότερο μήκος, να βρίσκονται στην ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια, να είναι εύκολα ορατές από τους οδηγούς, ενώ τα αυτοκίνητα να διέρχονται από τη διασταύρωση με μικρότερη ταχύτητα.
- Σε πόλεις με δημόσια συγκοινωνία, μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στους δρόμους προσπέλασης των στάσεων από τους πεζούς.
- Κατάργηση της δυνατότητας στάθμευσης σε μια ακτίνα από κτήρια με μεγάλη επισκεψιμότητα, έτσι ώστε να παραμένει ελεύθερος για τους πεζούς ένας ζωτικός χώρος γύρω τους (π.χ. γύρω από σχολεία).

4.2 Σχεδιασμός για ποδήλατο. Το δίκτυο ποδηλάτου

Το ποδήλατο δικαιούται να έχει προσπέλαση κάθε σημείου της πόλης και επομένως να καλύπτει πλήρως την αστική επιφάνεια, καθώς και να δίνει διεξόδους προς εξοχικούς προορισμούς για άσκηση και αναψυχή. Η αυριανή βιώσιμη πόλη θα πρέπει να δίνει κίνητρα στους κατοίκους των προαστίων για να χρησιμοποιούν το ποδήλατο στις μετακινήσεις τους προς το κέντρο. Η σχετική υποδομή θα επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων υψηλότερων από αυτές που θα αναπτύσσει το ποδήλατο στις γειτονιές και στο κέντρο..

Σε γενικές γραμμές αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου χρειάζεται μόνο εκεί όπου το ποδήλατο απειλείται. Στους δρόμους γειτονιάς, όπου οι ταχύτητες θα είναι χαμηλές (όριο 30 χλμ/ώρα), δεν υπάρχει ανάγκη για καμιά ειδική υποδομή. Ως στρατηγικός στόχος λοιπόν δεν είναι ένα ευρύ δίκτυο ποδηλάτου αλλά το ανάποδο: ένα όσο γίνεται πιο περιορισμένο δίκτυο και παράλληλα ευρεία ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένου και του κέντρου. Το ποδήλατο λοιπόν, μαζί με το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, συνδέονται με την προοπτική ανάπλασης της πόλης στο σύνολό της και το ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά ως προς αυτό.

Το δίκτυο πρέπει να είναι αναγνώσιμο, όπως πρέπει να είναι και οι συνιστώμενες διαδρομές για περπάτημα. Τα σημεία αναφοράς του είναι εμβληματικά σημεία της πόλης, κτήρια, πλατείες κ.λπ. Το δίκτυο επίσης πρέπει να συνδέει άμεσα τους προορισμούς διερχόμενο ελεύθερα από όλα εκείνα τα στοιχεία της πόλης που για το αυτοκίνητο αποτελούν εμπόδια (πάρκα, πεζοδρόμους, λεωφορειολωρίδες κ.λπ.).