



ΑΣΙ Χώρος

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

για τα 30 χρόνια του
Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης

2020

31



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

για τα 30 χρόνια του
Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης

Επιμέλεια

Παντολέων Σκάγιαννης

Επιστημονικό Περιοδικό

αιχλώρος

Διεύθυνση:
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ
Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ
<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: aeihoros@prd.uth.gr
τηλ.: 24210 – 74486

Επιμέλεια έκδοσης: Εύη Κολοβού
Λαγού: Παναγιώτης Μανέτος
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

	Π. Σκάγιαννης	4
	Εισαγωγή	
	G. Petrakos	10
Geographies of Growth and Integration in Europe: old and new challenges for regional policy		
	Σ. Πολύζος	23
Διερεύνηση των Διαθρωπτικών Μεταβολών της Ελληνικής Οικονομίας την Περίοδο της Οικονομικής Κρίσης με Χρήση της Ανάλυσης Εισροών - Εκροών		
	Ε. Ασπρογέρακας, Δ. Καλλιώρας	62
Χωρικός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: ζητήματα σύμπλεξης		
	Κ. Λαλένης, Σ. Βεζυριαννίδου	94
Ο Χωρικός Σχεδιασμός και οι Συναφείς Απόπειρες Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων στην Ελλάδα, την Εποχή της Οικονομικής Κρίσης: αξιολόγηση αναγκαιότητας και αποτελεσμάτων		
	Α. Δέφνερ, Ν. Μαντάς, Ε. Ψαθά, Ν. Βογιαζίδης	119
Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό και την Κληρονομιά: ο σχεδιασμός για όλους		
	Α. Τράμπα	145
Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η Συσχέτιση με το Θεσμικό Πλαίσιο Χωρικού Σχεδιασμού: ευρωπαϊκή και ελληνική πραγματικότητα		
	Ε. Ασπρογέρακας	171
Πολιτική Στρατηγικών Παρεμβάσεων και Χωρική Διακυβέρνηση: η περίπτωση του «Ελληνικού»		
	Π. Σκάγιαννης, Θ. Καναρέλης	206
Οι Πλατείες της Αθήνας: μια διαδρομή προκλήσεων και ανατροπών		
	ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ	
	Π. Σκάγιαννης	236
Παύλος Λουκάκης (2017) Πολεοδομικές & Χωροταξικές Εξελίξεις. Ελλάδα 1952-2012: εμπειρίες δράσης. Επιμέλεια τόμου Ι. Μωραΐτου. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας		

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η Συσχέτιση με το Θεσμικό Πλαίσιο Χωρικού Σχεδιασμού: ευρωπαϊκή και ελληνική πραγματικότητα

Αναστασία Τράμπα

ΕΔΙΠ, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Π.Θ.

Περίληψη

Η διασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας στις αστικές περιοχές αποτελεί πρωταρχική επιδίωξη για την ευρωπαϊκή πολιτική με στόχο την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των πόλεων. Στο πλαίσιο αυτό η ευρωπαϊκή πολιτική έχει προτείνει την εκπόνηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ως στρατηγικών σχεδίων για τις αστικές περιοχές, με σκοπό την οργάνωση των βιώσιμων μετακινήσεων εντός των πόλεων αλλά και την βέλτιστη διασύνδεσή τους με τις ευρύτερες λειτουργικές περιοχές τους. Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν προχωρήσει στην εκπόνηση τέτοιων σχεδίων αστικής κινητικότητας καθώς ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός αποτελεί παράδοση σε χώρες όπως Γαλλία, Αγγλία, Γερμανία κ.ά. και εντάσσεται ως θεσμική υποχρέωση στο γενικότερο πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού, ενώ στη χώρα μας διαπιστώνεται διαχρονικά έλλειψη κυκλοφοριακού σχεδιασμού σε συντονισμό με τον χωρικό σχεδιασμό. Η παρούσα εργασία αναλύει το ευρωπαϊκό πλαίσιο και τους στρατηγικούς στόχους εκπόνησης των ΣΒΑΚ και ιδιαίτερα εξετάζει το θεσμικό πλαίσιο ένταξής τους στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού στην Γαλλία. Επίσης, εξετάζει την ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία στη χώρα μας και την συσχέτιση με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό καθώς επίσης και την πρόσφατη νομοθετική ρύθμιση (Ν. 4599/19, αρθ.22) για την ένταξη των ΣΒΑΚ στο θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού. Στην πράξη διαπιστώνονται σοβαρές ελλείψεις κυρίως στο επίπεδο του στρατηγικού σχεδιασμού των μεταφορών καθώς και στη συσχέτισή του με τον χωρικό σχεδιασμό.

Λέξεις κλειδιά

Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), θεσμικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού, πολεοδομικός σχεδιασμός, στρατηγικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός

Sustainable Urban Mobility Plans (SUMs) and Coordination with Spatial and Urban Planning: european and greek reality

Abstract

Ensuring sustainable mobility in urban areas has been a key to European policy over the last 30 years with the aim to achieve sustainable development of cities and improve the citizens' quality of life. In this context, European policies propose Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), as strategic plans supporting sustainable mobility within urban areas, as well as a better connection between cities and broader functional areas. Many European countries have already implemented SUMP in their cities since traffic planning is included in their spatial and urban planning frameworks as an obligation, while in Greece there is a lack of coordination between spatial and traffic planning. This paper analyses the European framework as well as the main objectives and elaboration process of a SUMP especially their coordination with spatial and traffic planning in France. It also explores the Greek institutional framework in spatial and urban planning as well as the recent Law (4599/19, art. 22) introducing SUMP in this framework and highlights the lack of the strategic traffic planning, as well as its coordination with spatial and urban planning.

Keywords

Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), Institutional framework for spatial planning, city planning, strategic traffic planning.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η βιωσιμότητα των αστικών περιοχών, ως προϋπόθεση για την παγκόσμια βιωσιμότητα, αποτελεί σήμερα μια τεράστια πρόκληση εν όψει των νέων δημογραφικών τάσεων και των διαρκώς αυξανόμενων αναγκών για μετακινήσεις ατόμων και αγαθών. Πράγματι σύμφωνα με προβλέψεις (UNECE, 2015) μέχρι το 2030 αναμένεται αύξηση της ετήσιας επιβατικής κίνησης κατά 50%, και της εμπορευματικής κατά 70% , ενώ η ατζέντα για την Βιώσιμη Ανάπτυξη, 'Ατζέντα 2030'¹, προωθεί την ενσωμάτωση των τριών διαστάσεων της Βιώσιμης Ανάπτυξης (κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον) σε όλες τις τομεακές πολιτικές και τις μεταφορές, μέσα από 17 Στόχους για την Βιώσιμη Ανάπτυξη (ΣΒΑ).

1 The 2030 Agenda for Sustainable Development, United Nations, 2015

Ο τομέας των μεταφορών συμβάλλει στους περισσότερους από τους ανωτέρω 17 στόχους είτε άμεσα, στην στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης και ανθρώπινης ευημερίας και την βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας, με την δημιουργία βιώσιμων και ανθεκτικών υποδομών, την ασφάλεια και μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, την άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων, με ισότιμη πρόσβαση σε βιώσιμα δημόσια συστήματα μεταφοράς για όλους (με πρόνοια για τα ευάλωτα άτομα), είτε έμμεσα για την υποστήριξη της λειτουργίας ‘βιώσιμων πόλεων’, την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την άμβλυνση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής.

Πράγματι, η ευρωπαϊκή πολιτική έχει θέσει ως πρωταρχικό στόχο την δημιουργία ‘βιώσιμων πόλεων’ και στο πλαίσιο αυτό βασική προϋπόθεση αποτελεί η επίτευξη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (BAK), η οποία επιδιώκει την διασφάλιση της κινητικότητας των κατοίκων και της προσβασιμότητας στις χρήσεις γης, σύμφωνα με όρους ‘βιωσιμότητας’, δηλαδή οικονομίας, κοινωνικής ισότητας και προστασίας της υγείας και ασφάλειας για όλους τους πολίτες, λαμβάνει μέριμνα για ‘τα εμποδιζόμενα άτομα’ και ταυτόχρονα ελαχιστοποιεί τις αρνητικές επιπτώσεις από την κυκλοφορία στο περιβάλλον. Επίσης αυτή περιλαμβάνει μέτρα για τον συντονισμό των χρήσεων γης και μεταφορών, την προώθηση των πολύ-τροπικών και συνδυασμένων μεταφορών, την οργάνωση των εναλλακτικών στο Ι.Χ. τρόπων μετακίνησης, με την οργάνωση αποτελεσματικών και ελκυστικών Δημόσιων Συγκοινωνιών και παράλληλα την προώθηση των ήπιων μετακινήσεων (πεζών και ποδηλάτων) (Πράσινη Βίβλος, 2007).

Έτσι, αναδεικνύεται η ανάγκη εκπόνησης ‘ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού’ των μεταφορών στο πλαίσιο αστικής διακυβέρνησης, που θα συνδέει την ανάπτυξη υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών με την πολιτική περιβάλλοντος και χρήσεων γης, την στέγαση, τις κοινωνικές πτυχές της προσβασιμότητας και κινητικότητας, καθώς και την συνεργασία μεταξύ φορέων για την αντιμετώπιση των μακροχρόνιων προκλήσεων αστικής κινητικότητας.

2. ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)- ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Τα σχέδια αστικής κινητικότητας (S.U.T.P., S.U.M.P.)² προτείνονται σε πλήθος ευρωπαϊκών κειμένων³ ως τα απαραίτητα ‘στρατηγικά εργαλεία σχεδιασμού’ για τις αστικές περιοχές με βασικούς στόχους την ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών ατόμων και αγαθών και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους.

Ειδικότερα, το ‘Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα’ (COM (2009) 490) υποστηρίζει την ανάπτυξη τέτοιων σχεδίων κινητικότητας για πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές και ενθαρρύνει την ανάπτυξη κινήτρων, με σεβασμό στην τοπική ιδιαιτερότητα, καθώς υπάρχουν διαφορετικές προκλήσεις, ανάλογα με το μέγεθος, τη γεωγραφική θέση και το επίπεδο ευημερίας των περιοχών.

Επίσης η Λευκή Βίβλος Μεταφορών (2011), η οποία αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στην ‘ενεργειακή μετάβαση’, την απεξάρτηση από υγρά καύσιμα καθώς και την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, προτείνει τα SUMP ‘Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Μεταφορών’ ως υποχρεωτική προσέγγιση για πόλεις ορισμένου μεγέθους⁴ και ως εργαλεία πολιτικής με σκοπό την εκτίμηση της προόδου που οφείλουν να επιδιώκουν οι πόλεις στην ‘πορεία τους προς την βιωσιμότητα’, σύμφωνα με εθνικά πρότυπα και με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε.

2 Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) ή Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)

3 « Πράσινη Βίβλος για την αστική κινητικότητα», Ε.Ε. (9/2007), «Σχέδιο Δράσης για την αστική κινητικότητα», Ε.Ε (9/2009), «Λευκή Βίβλος Μεταφορών ‘Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών», 2011, «Προς μια ανταγωνιστική και ενεργειακά αποτελεσματική αστική κινητικότητα», (Ε.Ε 12/2013)

4 (πληθυσμό Π>100.000 κατοίκων)

2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ "ΣΒΑΚ"

Οι βασικές αρχές για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ περιγράφονται σε ειδικό έγγραφο καθοδήγησης⁵ της Ε.Ε. όπου παρουσιάζονται η ιδέα και οι αρχές⁶ τους ενώ στις βασικές επιδιώξεις περιλαμβάνονται αφενός η ικανοποίηση της ζήτησης για αστικές μετακινήσεις με ασφάλεια και αφετέρου ο περιορισμός της ρύπανσης και της κατανάλωσης φυσικών πόρων, η ενεργειακή αποδοτικότητα, η προστασία του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής. Με τον τρόπο αυτόν επιχειρείται η σύνδεση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ) με την ενεργειακή αποτελεσματικότητα και την περιφερειακή ανάπτυξη και το Ταμείο Συνοχής εξασφαλίζοντας έτσι οικονομική στήριξη για την εκπόνηση τέτοιων σχεδίων (ΣΒΑΚ) σε πόλεις και αστικές συγκεντρώσεις, καθώς αυτά θα αποτελέσουν εργαλεία για την καλύτερη οργάνωση του χώρου και την ενεργειακά αποδοτικότερη αξιοποίηση πόρων από τα μεταφορικά συστήματα.

Σύμφωνα με το έγγραφο καθοδήγησης η εκπόνησή των ΣΒΑΚ θα βασίζεται στις αρχές α) της ολοκληρωμένης προσέγγισης στρατηγικού και καθολικού σχεδιασμού (integrated strategic planning), β) της ενοποίησης του χώρου με τις υφιστάμενες λειτουργικές διασυνδέσεις, γ) την ανάπτυξη συμμετοχικών διαδικασιών (participatory approach), δ) την συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση (evaluation) των επιδιωκόμενων στόχων. Πράγματι, η νέα αυτή φιλοσοφία που εισάγουν, η *‘εκ των κάτω’* προσέγγιση του σχεδιασμού, στοχεύει στην εμπλοκή όλων των τοπικών φορέων στην διαδικασία του σχεδιασμού ώστε να διασφαλιστεί η μεγαλύτερη δυνατή *‘συναίνεση και στήριξη’* του σχεδιασμού. Ιδιαίτερα, τονίζεται ότι τα ΣΒΑΚ, δεν επιβάλλουν πολιτικές, αλλά *‘προτείνουν μια μεθοδολογία’* για την υλοποίηση ενός οράματος, του *‘σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας’*, με στόχο την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας στο παρόν και το μέλλον, για την βελτίωση της ποιότητας ζωής και την ευημερία των πολιτών.

Επίσης τα ΣΒΑΚ θα καταρτίζονται με μακροχρόνιο ορίζοντα (10ετία), με συνεχή παρακολούθηση, θέσπιση μετρήσιμων στόχων, αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας, επαναπροσδιορισμό των στόχων και μέτρων για την δημιουργία *‘βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων’* που θα διασφαλίζουν την προσβασιμότητα, την ενίσχυση της ασφάλειας, της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στο τρίπτυχο:

5 http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf

6 http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUMP_state-of-the-art_of_report.pdf

α) *χωρική ολοκλήρωση των περιοχών* καθώς αναφέρονται σε μια ευρύτερη περιοχή και δεν περιορίζονται στον αστικό χώρο ή τα διοικητικά όρια μιας περιοχής (π.χ. σε μια πόλη ή ένα πολεοδομικό συγκρότημα με τους γύρω οικισμούς ή σε ένα δήμο με όμορους δήμους, ή σε μια περιφέρεια) αλλά μπορεί να περιλαμβάνει δημοτικές, διαδημοτικές, διαπεριφερειακές, διακρατικές και λοιπές 'λειτουργικές χωρικές ενότητες' (functional urban areas), (π.χ. ορεινές, παράκτιες, νησιωτικές περιοχές) με κοινές λειτουργίες ή χαρακτηριστικά. Ιδιαίτερα τονίζεται ότι τα σχέδια βιώσιμων μετακινήσεων για ημι-αστικές, αγροτικές, ορεινές ή νησιωτικές περιοχές οφείλουν να είναι 'προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής' (υψόμετρο, ανάγλυφο, κλιματολογικές συνθήκες, εποχιακή κίνηση κ.ά.) και να λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές δραστηριότητες.

β) *ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός* ο οποίος θα ενσωματώνει την αναπτυξιακή διάσταση για τη βιωσιμότητα και την ενεργειακή αποτελεσματικότητα, τις νέες κατευθύνσεις για 'πράσινη - έξυπνη - βιώσιμη ανάπτυξη'.

Ιεραρχικά οφείλει να λαμβάνει υπόψη όλα τα προϋπάρχοντα σχέδια, εξετάζοντας τις παρούσες αλλά και τις μελλοντικές συνθήκες με βάση τα σενάρια ανάπτυξης της περιοχής που εκπονούνται στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού.

γ) *συμμετοχικός σχεδιασμός* με στόχο να επιτευχθεί ευρεία κοινωνική συναίνεση για την αντιμετώπιση προβλημάτων αφενός με βραχυπρόθεσμα μέτρα, αλλά και με δυνατότητα επέκτασης με στόχο να ανταποκριθεί και σε μελλοντικές ανάγκες.

Βασική προϋπόθεση αποτελεί η ευαισθητοποίηση των πολιτών και όλων των τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ επιδιώκει την ευρεία συμμετοχή τοπικών φορέων, αρχών και πολιτών από τα πρώτα βήματα του σχεδιασμού και όχι μόνο στην τελική φάση έγκρισης, ή επικύρωσης αποφάσεων. Πράγματι η συμμετοχική διαδικασία διαφοροποιεί ουσιαστικά τα ΣΒΑΚ από τις άλλες κλασσικές κυκλοφοριακές μελέτες καθώς επιδιώκει την ενημέρωση, την συνεργασία όλων των φορέων και της τοπικής κοινωνίας ώστε να επιτευχθεί η ευρύτερη αποδοχή και να εξασφαλιστεί η στήριξη του σχεδιασμού για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΒΑΚ

Στους επιδιωκόμενους στόχους περιλαμβάνονται: α) η βελτίωση της ασφάλειας και κινητικότητας για όλους β) ο εξορθολογισμός των μετακινήσεων στο πλαίσιο βιώσιμης ανάπτυξης με μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των μετακινήσεων με χρήση Ι.Χ. και η αύξηση της χρήσης των ΔΜΜΜ γ) η προώθηση της πολυ-τροπικής μετακίνησης και η συμπληρωματικότητα των διαφόρων τρόπων μετακίνησης καθώς και της ενεργού (ήπιας, ή μη-μηχανοκίνητης μετακίνησης πεζών – ποδηλάτων) και δ) το ενεργειακό όφελος που θα προκύψει, επιλέγοντας τις περιβαλλοντικά ορθές λύσεις και αξιοποιώντας

τις νέες τεχνολογίες αιχμής, ενώ τα ΣΒΑΚ θα αποτελέσουν τα εργαλεία που θα παρέχουν στην τοπική αυτοδιοίκηση συγκεκριμένα μέτρα και προτάσεις για την εφαρμογή των στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Στους τρόπους περιλαμβάνονται: α) η έξυπνη διαχείριση του οδικού δικτύου και της κινητικότητας, β) η αναδιάταξη/ επανασχεδιασμός των διατομών οδών με στόχο την προώθηση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, η προτεραιότητα σε Δ.Σ. (λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας ΔΜΜΜ, λωρίδες πεζών και ποδηλάτων), γ) η χρήση νέας τεχνολογίας για την πληροφόρηση του κοινού δ) η οργάνωση της στάθμευσης, ε) η οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών (αστικός εφοδιασμός) και μεταφορών των εργαζομένων σε επιχειρήσεις, στ) ενιαίο σύστημα τιμολόγησης μεταφορικών μέσων, ζ) ηλεκτροκίνηση.

Η διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ περιλαμβάνει μια κυκλική διαδικασία σε 4 φάσεις, με 11 διαδοχικά βήματα και 32 δράσεις, όπως παρουσιάζεται παρακάτω.

Η Α' ΦΑΣΗ περιλαμβάνει τη σωστή προετοιμασία, με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, διάγνωση δυνατοτήτων, καθορισμό της διαδικασίας, εμπλεκόμενων φορέων.

Η Β' ΦΑΣΗ περιλαμβάνει τον καθορισμό ενός πλαισίου στόχων, με διαμόρφωση από ένα σαφές 'μακροπρόθεσμο όραμα' και μια ποιοτική περιγραφή του 'επιθυμητού αστικού μέλλοντος' που θα πρέπει να καθορίζεται από συγκεκριμένους και μετρήσιμους στόχους και ανάπτυξη κατάλληλων μέτρων για την βελτίωση της κινητικότητας, της ενεργειακής αποδοτικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Κατά την Γ' ΦΑΣΗ απαιτείται η 'έγκριση του Σχεδίου ΒΑΚ' των μέτρων και του προϋπολογισμού με αποδοχή του σχεδίου εκ μέρους όλων των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών.

Η Δ' ΦΑΣΗ αφορά στην υλοποίηση και εφαρμογή του σχεδίου, με την ορθή διαχείριση, την συνεχή παρακολούθηση - αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων και την επανεκτίμηση του σχεδιασμού και των προτεινόμενων μέτρων.

Ειδικότερα, ο κύκλος ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ παρουσιάζεται σχηματικά παρακάτω. Σχ.1 οι 4 φάσεις (Α, Β, Γ, Δ) και Σχ.2 οι επιμέρους δράσεις σε κάθε φάση ως μια συνεχής, κυκλική διαδικασία με συνεχή ανατροφοδότηση, επικαιροποίηση στοιχείων και αξιολόγηση σε όλα τα στάδια εκπόνησης του σχεδίου.

Σχεδιάγραμμα 1. Ο κύκλος ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ (4 φάσεις, Α,Β,Γ,Δ.)



Πηγή: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>

Σχεδιάγραμμα 2. Ο κύκλος ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ (οι επιμέρους δράσεις σε κάθε φάση)



Πηγή: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>

Η πρόσφατη έκθεση αξιολόγησης - αναθεώρησης⁷ των οδηγιών εκπόνησης ΣΒΑΚ (2019) δίδει έμφαση αφενός στην χωρική ολοκλήρωση και αφετέρου την επίλυση θεσμικών εμποδίων, για την ένταξη των ΣΒΑΚ στο σύστημα σχεδιασμού των κρατών και περιλαμβάνει τις παρακάτω 8 αρχές

1. Σχεδιασμός για βιώσιμη κινητικότητα σε 'Λειτουργική Αστική Περιοχή' (ΛΑΠ)
2. Συντονισμός τομεακών πολιτικών, επίλυση θεσμικών εμποδίων
3. Προσδιορισμός ενός 'μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης
4. Εγγύηση ποιότητας σχεδιασμού
5. Εκτίμηση τρέχουσας και μελλοντικής αποδοτικότητας σχεδιασμού
6. Ανάπτυξη και ενσωμάτωση όλων των υφιστάμενων 'τρόπων/μέσων μετακίνησης'
7. Επίτευξη συνεργασίας μεταξύ φορέων και πολιτών
8. Παρακολούθηση, αξιολόγηση, επανασχεδιασμός

4. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΒΑΚ

Στον ευρωπαϊκό χώρο γενικά υπάρχει μακρά παράδοση στο σχεδιασμό των αστικών μεταφορών, ο οποίος κατά κανόνα συμπεριλαμβάνεται στο πλαίσιο του ευρύτερου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, ενώ ταυτόχρονα η θεσμική κατοχύρωσή τους είναι δεδομένη, γεγονός που τους προσδίδει έναν υποχρεωτικό χαρακτήρα. Έτσι π.χ. στην Γαλλία εκπονούνται τα Σχέδια Αστικών Μετακινήσεων - Plans de Deplacements Urbains (P.D.U.), στο Ηνωμένο Βασίλειο εκπονούνται τα Local Transport Plans (L.T.P.) που καλύπτουν το σύνολο της χώρας βασιζόμενα στην υπάρχουσα διοικητική δομή, στην Ιταλία τα σχέδια Piano Urbano della Mobilita (PUM), στην Γερμανία, τα σχέδια για ολοκληρωμένο σχεδιασμό μεταφορών (Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung) ή στο Βέλγιο τα περιφερειακά σχέδια κινητικότητας Plans Communaux de Mobilite κ.ά.

Έτσι, τα υφιστάμενα σχέδια κυκλοφοριακού σχεδιασμού, αφού ενημερώθηκαν και ενσωμάτωσαν τις αρχές της «αειφορίας» και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας προκρίθηκαν ως «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» ή (Sustainable Urban Mobility Plans).

Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια η Ε.Ε. έχει αναπτύξει μεγάλη δραστηριότητα και παρέχει οικονομική στήριξη για την ανάπτυξη δικτύων συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο (π.χ. ELTIS, CIVITAS, EPOMM, ADVANCE, QUEST, IEE κ.ά) για την προώθηση συνεργασίας περιφερειακών και τοπικών αρχών με στόχο την εκπόνηση σχεδίων κινητικότητας στο πλαίσιο βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος. Επίσης υποστηρίζει

⁷ https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf

δράσεις, διεθνή συνέδρια, πρωτοβουλίες⁸, εκστρατείες ενημέρωσης με σκοπό την ανάπτυξη και την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις⁹ συμμετέχουν σε ευρωπαϊκά προγράμματα και λαμβάνουν στήριξη για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ εφαρμόζοντας βήματα για την συστηματική διαβούλευση και μέτρα για τον περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με στόχο ένα ‘βιώσιμο μοντέλο αστικών μετακινήσεων’ και για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων.

Επίσης, από την Ε.Ε. στηρίζονται πρωτοβουλίες για την ευρύτερη χωρική συνεργασία και την βιώσιμη μετακίνηση σε ευρύτερες περιοχές, όπως π.χ. μέσα από τη διάσταση του έργου Poly-SUMP¹⁰ προσεγγίζονται πολυκεντρικές περιοχές, όπου οι αστικές λειτουργίες κατανέμονται σε διάφορους πόλους, ενώ τα σχέδια βιώσιμης κινητικότητας θα πρέπει να αναπτυχθούν και να εφαρμοστούν με μια ολιστική αντιμετώπιση των τοπικών ζητημάτων και μέσα από μια πολύ-επίπεδη διακυβερνητική προσέγγιση (σύνδεση διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης στην περιοχή).

Στο έργο αυτό συμμετέχουν πολυκεντρικές περιοχές αποτελούμενες από συνενώσεις επαρχιών ή περιφερειακών ή δημοτικών ενοτήτων οι οποίες αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα αστικής διάχυσης, αύξησης της ιδιωτικής μετακίνησης και μείωσης της βιωσιμότητάς τους, ενώ ενδιαφέρονται να προωθήσουν την διασύνδεση με Δημόσια Μεταφορικά Μέσα. Στο πλαίσιο αυτού του έργου ‘Σχεδιάζοντας για την βιώσιμη αστική κινητικότητα στις περιφέρειες διάχυτων αστικών χρήσεων’, συμμετέχει η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας αποτελούμενη από 7 Περιφερειακές Ενότητες¹¹ με στόχο την ενίσχυση της προσβασιμότητας των περιοχών, την ασφάλεια των μετακινουμένων, την ανάπτυξη Δημοσίων Συγκοινωνιών, προαστιακού σιδηροδρόμου, κ.ά.

Σκοπός του έργου είναι η διαμόρφωση κατευθυντήριων γραμμών για την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ σε πολυκεντρικές περιοχές, η οργάνωση εργαστηρίων αναζήτησης ‘κοινού οράματος’ και δημιουργίας σχεδίου δράσης με ανταλλαγή εμπειριών, ευαισθητοποίηση φορέων και κοινού, κ.ά.

⁸ European mobility week, Do the right mix. κ.ά.

⁹ West Yorkshire, Cambridgeshire (Ηνωμένο Βασίλειο), Coprivnica (Κροατία), Lille (Γαλλία), Πάρμα (Ιταλία), Gent (Βέλγιο) κ.ά.

¹⁰ <http://www.poly-sump.eu/>

¹¹ Χαλκιδική, Ημαθία, Πέλλα, Κιλκίς, Πιερία, Σέρρες και κέντρο την Θεσσαλονίκη η οποία αποτελείται από 38 δήμους με πληθυσμό 2 εκ. κατοίκους

5. ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΕΠΙΠΕΔΩΝ ΧΩΡΙΚΟΥ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ (ΓΑΛΛΙΑ)

Στη Γαλλία, ήδη από την δεκαετία του 80, το θεσμικό πλαίσιο¹² προέβλεπε την εκπόνηση Σχεδίων Αστικών Μετακινήσεων (P.D.U.) ως μεθοδολογικά εργαλεία για ολοκληρωμένο στρατηγικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό, ενώ στη συνέχεια τα σχέδια αυτά περιλαμβάνονται σε όλους τους νόμους που ψηφίστηκαν και αφορούν στον σχεδιασμό του χώρου, το κλίμα, την ενέργεια και το περιβάλλον.

Συγκεκριμένα στην πράξη αναπτύχθηκαν P.D.U. για πρώτη φορά (προαιρετικά) με το νόμο για την πολιτική των εσωτερικών μεταφορών (LOTI, 1982) και στη συνέχεια με τον νόμο για την ποιότητα του αέρα και την εκλογίκευση της χρήσης ενέργειας (LAURE, 1996) παίρνουν έναν χαρακτήρα υποχρεωτικό για αστικές συγκεντρώσεις άνω των 100.000 κατοίκων (και προαιρετικά για μικρότερες), ενώ ο νόμος για την αλληλεγγύη και την αστική αναγέννηση (SRU, 2000) ενδυναμώνει ακόμα περισσότερο τον ρόλο τους και δίνει έμφαση στη χωρική ολοκλήρωση και τον εναρμονισμό μεταξύ πολεοδομικού σχεδιασμού και πολιτικής μεταφορών. Ακόμα τα P.D.U. ενσωματώνονται σε όλους τους νόμους που ακολούθησαν για την ισότητα και τα δικαιώματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα (PH, 2005), στον νόμο για την κλιματική αλλαγή και την ηλεκτροκίνηση (Grenelle II, 2010) και τελευταία στον νόμο για τον σχεδιασμό της αστικής αναγέννησης και της υπαίθρου (ALUR, 2014).

Η νομοθετική κατοχύρωσή τους στηρίζεται στην ‘αρχή της προστασίας έναντι οχλήσεων και απειλών της ανθρώπινης υγείας & ασφάλειας’ και έχουν στόχο να περιορίσουν ή να καταργήσουν τον κίνδυνο για τους κατοίκους των αστικών περιοχών σύμφωνα με το άρθρο L.221-2 του *Κώδικα για το Περιβάλλον*¹³ για την παρακολούθηση της ποιότητας του αέρα υποχρεωτικά σε πολεοδομικό συγκρότημα άνω των 100.000 κατοίκων.

Ειδικότερα, τα περιφερειακά χωροταξικά σχέδια S.Co.T¹⁴ καθορίζουν τις συνθήκες και προϋποθέσεις που επιτρέπουν την πρόληψη των φυσικών κινδύνων, των τεχνολογικών απειλών, των ρυπαντών και των παντός είδους οχλήσεων. Ομοίως και τα P.D.U. εντάσσονται στο πλαίσιο καταπολέμησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης προωθώντας την ανάπτυξη μη-ρυπογόνων και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Ακόμα τα P.D.U. αποσαφηνίζονται νομικά στον *Κώδικα Κυκλοφορίας*¹⁵ (Code de Transport, άρθρα L 1214-1 έως L. 1214-37) όπως π.χ. η υποχρέωση για εκπόνησή τους σε

12 <http://legifrance.gouv.fr/>

13 <http://legifrance.gouv.fr/>

14 Schéma de Cohérence Territoriale

15 Le code de transport

πολεοδομικό συγκρότημα άνω των 100.000 κατοίκων (άρθρο L. 1214-3) όπως και οι αρχές, ο σκοπός, η διαδικασία εκπόνησης, η αξιολόγηση και η αναθεώρησή τους κάθε 5 χρόνια.

Στα άρθρα αυτά περιγράφονται αναλυτικά οι βασικές αρχές για βιώσιμη κινητικότητα, για τον συντονισμό τους με πολεοδομικό σχεδιασμό, την ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης, τη διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης για όλους, ιδιαίτερα των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού και την προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.

Στην Γαλλία η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ ταυτίζεται με P.D.U., αποσαφηνίζεται νομικά και προϋποθέτει τον εναρμονισμό με τον ευρύτερο εθνικό, περιφερειακό, τομεακό σχεδιασμό, προβλέπει την εμπλοκή όλων των τοπικών φορέων και των πολιτών, δημόσιες έρευνες, την αξιολόγηση και την αναθεώρησή του κάθε 5 χρόνια.

Η εκπόνηση, υλοποίηση και αναθεώρηση ενός σχεδίου P.D.U. είναι αρμοδιότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης¹⁶, στο χωρικό πλαίσιο μιας 'Περιμέτρου Αστικών Μετακινήσεων', ΑΟΤΥ¹⁷. Τα σχέδια αυτά αποτελούν δια-τομεακή προσέγγιση στρατηγικού σχεδιασμού, με βασική επιδίωξη να ικανοποιούν τις ανάγκες κινητικότητας των κατοίκων και ταυτόχρονα να διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος και την υγεία, με στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Πράγματι, τα σχέδια αστικών μετακινήσεων (P.D.U.) εντάσσονται στο σύστημα και την ιεραρχία του χωρικού σχεδιασμού και οφείλουν να είναι συμβατά (υπακούουν) τα χωροταξικά σχέδια (S.Co.T)¹⁸ τα οποία αποτελούν τα στρατηγικά σχέδια με κατευθύνσεις για την βιώσιμη ανάπτυξη σε δια-δημοτικό επίπεδο να είναι σε συντονισμό με επιμέρους ειδικές θεματικές πολιτικές και να εξειδικεύουν λεπτομερείς στρατηγικές κατευθύνσεις καθώς και επιχειρησιακό περιεχόμενο και πρόγραμμα δράσεων (CERTU, 2012).

Ο συντονισμός και η ιεράρχηση των σχεδίων παρουσιάζεται στον πίνακα παρακάτω όπου τα (P.D.U.) οφείλουν να εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις από τα αντίστοιχα περιφερειακά σχέδια (S.Co.T.), ενώ αποτελούν κατευθυντήριες γραμμές για τα Τοπικά Αστικά Σχέδια (P.L.U.)¹⁹, τα οποία οφείλουν να εναρμονίζονται με τα (P.D.U.) και με τα περιφερειακά (S.Co.T.) και να εξειδικεύουν τις κατευθύνσεις αυτών σε θέματα χρήσεων γης, διαχείρισης των δικτύων κίνησης κ.ά.

Παρακάτω εμφανίζεται σε σχεδιάγραμμα η συσχέτιση των επιπέδων χωρικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού στη Γαλλία.

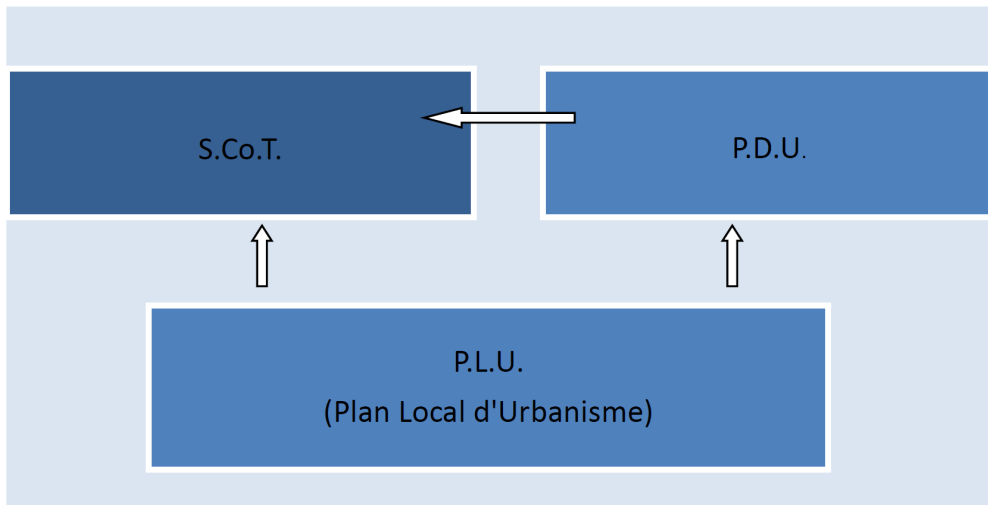
¹⁶ CERTU, 2012

¹⁷ Autorites Organisatrices de Transports Urbains

¹⁸ S.Co.T, Schema de Coherence Territoriale

¹⁹ P.L.U. 'Plans Locales Urbains'

Σχεδιάγραμμα 3. Χωρικός σχεδιασμός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός. (Γαλλία)

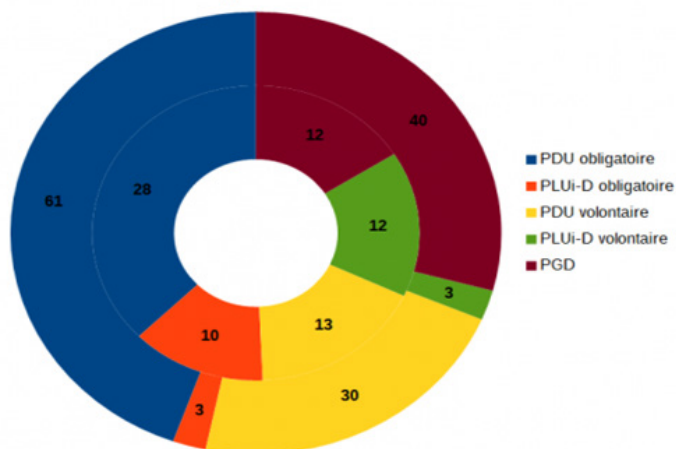


Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σχεδιάγραμμα 4. Πόλεις στη Γαλλία, οι οποίες είτε έχουν εκπονήσει είτε βρίσκονται σε διαδικασία εκπόνησης σχεδίων μετακινήσεων P.D.U.

PDU 2017 - Plans approuvés et démarches en cours

Anneau extérieur : approuvés / Intérieur : en cours d'élaboration



Πηγή: Durlin, 2018, www.cerema.fr/fr/actualites/base-pdu-autres-plans-deplacements-au-1er-janvier-2017

Στη Γαλλία, σύμφωνα με στοιχεία²⁰, πάνω από 100 πόλεις είτε έχουν εκπονήσει είτε βρίσκονται σε διαδικασία εκπόνησης σχεδίων μετακινήσεων P.D.U. (υποχρεωτικά ή εθελοντικά), 50% των τοπικών αυτοδιοικήσεων έχουν δεσμευτεί σε εκπόνηση σχεδίων βιώσιμης κινητικότητας, ενώ 66% του πληθυσμού της χώρας καλύπτεται από αυτά. Υποχρεωτική καθίσταται η αξιολόγηση ανά 5ετία, ή νωρίτερα εάν συντρέχουν λόγοι, που μπορεί να οδηγήσουν και σε αναθεώρηση του σχεδίου.

6. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Στη χώρα μας, είναι γεγονός ότι δεν υφίσταται θεσμική υποχρέωση για την εκπόνηση κυκλοφοριακού σχεδιασμού στο πλαίσιο του ευρύτερου χωρικού σχεδιασμού. Πράγματι, μέχρι σήμερα οι μελέτες αστικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού δεν επιβάλλονται νομοθετικώς, ούτε διέπονται από σταθερές κοινώς αναγνωρισμένες και αποδεκτές τεχνικές προδιαγραφές (Γιαννόπουλος, 2010). Επιπλέον, οι μελέτες που εκπονούνται κατά καιρούς σε διάφορες πόλεις, ανεξάρτητα και χωρίς συντονισμό με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, στηρίζονται κυρίως στη λογική εξυπηρέτησης των κυκλοφοριακών ροών στις πόλεις με στόχο την επίλυση προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης των Ι.Χ. οχημάτων. (Βλαστός κ.ά., 2006).

Εξαιρέση ίσως αποτελούν οι μητροπολιτικές περιοχές, Αθήνας και Θεσσαλονίκης για τις οποίες έχουν εκπονηθεί τα τελευταία χρόνια σημαντικές κυκλοφοριακές μελέτες, κυρίως στο πλαίσιο υλοποίησης σημαντικών μεταφορικών υποδομών π.χ. η «Μελέτη ανάπτυξης μετρό Αθήνας 1995-1999» (Αττικό Μετρό Α.Ε.), το «Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και τις Μεταφορές» (Δήμος Αθηναίων, 2012), το Σχέδιο Βιώσιμων Μεταφορών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) κ.ά.

Γενικά, ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός των ελληνικών πόλεων έχει αντιμετωπιστεί αποσπασματικά μέσα από διάφορες κυκλοφοριακές μελέτες, όπως οι «Γενικές Μελέτες Μεταφορών και Κυκλοφορίας» (Γ.Μ.Μ.Κ., ΥΠΕΧΩΔΕ) που εκπονήθηκαν κατά τη δεκαετία του '90 για όλες τις μεσαιού μεγέθους ελληνικές πόλεις (Πάτρα, Ιωάννινα, Λάρισα, Βόλος, Καβάλα, Ηράκλειο) είτε μέσα από άλλες συναφείς μελέτες με πρωτοβουλίες των τοπικών φορέων (Δήμοι, Οργανισμοί, Επιμελητήρια κ.ά.) με σκοπό την άμεση αντιμετώπιση κυκλοφοριακών προβλημάτων, είτε τη λήψη διαχειριστικών μέτρων ή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Οι μελέτες αυτές χαρακτηρίζονται ως 'αποσπασματικές', εκπονούνται κατά περίπτωση, δεν υπακούουν σε κοινώς αποδεκτές προδιαγραφές, και δεν έχουν στρατηγικό χαρακτήρα καθορισμού στόχων και κατευθύνσεων (Τσουκαλά, 2009).

²⁰ www.cerema.fr/fr/actualites/base-pdu-autres-plans-deplacements-au-1er-janvier-2017

Επιπλέον, η εφαρμογή και υλοποίηση των προτεινόμενων κυκλοφοριακών μέτρων και έργων υπήρξε περιορισμένη, είτε λόγω έλλειψης προγραμματικού πλαισίου χρηματοδότησης, είτε λόγω αντιδράσεων εκ μέρους των πολιτών που οφείλεται κυρίως στην απουσία κοινωνικής διαβούλευσης (Αθανασόπουλος, 2009).

Στην πράξη, αρμοδιότητες για πολεοδομικές παρεμβάσεις μικρής κλίμακας αναλαμβάνουν οι Δήμοι για λήψη μέτρων και υλοποίηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με κανονιστικές αποφάσεις. Πράγματι, σύμφωνα με τον Ν.3463/2006 (Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας) οι Δήμοι και οι Κοινότητες ασκούν ένα πλήθος από αρμοδιότητες που σχετίζονται με την ανάπτυξη, το περιβάλλον, την ποιότητα ζωής, την απασχόληση, την κοινωνική μέριμνα και φτάνουν έως την οργάνωση της πολιτικής προστασίας, ενώ αποτελούν γνωμοδοτικά όργανα σε μια σειρά από πολεοδομικά θέματα, όπως η επέκταση του σχεδίου πόλεως καθώς και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Γενικότερα, διαπιστώνεται αποσπασματική υλοποίηση έργων (π.χ. ποδηλατόδρομοι κ.ά.), καθώς και μια σύγχυση και παρανόηση της έννοιας της 'βιώσιμης κινητικότητας' που οφείλεται αφενός στην ευρύτητά της καθώς αυτή στηρίζεται σε δια-τομεακή προσέγγιση και αφορά στο τρίπτυχο 'οικονομία- κοινωνία- περιβάλλον' και αφετέρου σε έλλειψη τεχνογνωσίας και σχετικής εμπειρίας από αρμόδιες υπηρεσίες δήμων και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Επίσης επισημαίνεται η έλλειψη πόρων των ΟΤΑ για την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, ενώ η προσπάθεια για συγχρηματοδότηση μελετών με πόρους από διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα θέτει περιορισμούς στην εκπόνηση και την ολοκλήρωσή τους (ΣΕΣ, 2015).

Η εκπόνηση μελετών ΣΒΑΚ στην Ελλάδα

Τα τελευταία χρόνια η εκπόνηση των ΣΒΑΚ στον ελληνικό χώρο επιχειρείται μέσα από το χρηματοδοτικό πλαίσιο ΕΣΠΑ 2014-2020, με στόχους τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής με την υλοποίηση έργων εξοικονόμησης ενέργειας και αξιοποίησης των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (Α.Π.Ε.).

Στο πλαίσιο αυτό, το Υπουργείο Περιβάλλοντος έχει ανακοινώσει το ειδικό πρόγραμμα στήριξης «Βιώσιμες Πόλεις- Μαθιός Καρλαύτης» (30/9/2014), με στόχο την αναβάθμιση των αστικών περιοχών, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, την πολεοδομική εναρμόνιση και την οικολογική και εναλλακτική κινητικότητα, με δικαιούχους χρηματοδότησης τα αστικά κέντρα με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων, εκτός των περιοχών που καλύπτουν τα Ρυθμιστικά Σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Περιλαμβάνονται επίσης τα οικιστικά κέντρα με πληθυσμό μικρότερο των 10.000 κατοίκων, τα οποία συνιστούν διοικητικούς ή οικονομικούς πόλους σε επίπεδο ΟΤΑ ή ευρύτερων χωρικών ενοτήτων (π.χ. τουριστικά κέντρα, ιδίως του νησιωτικού χώρου).

Σύμφωνα με την ανακοίνωση, η χρηματοδότηση αφορά σε: α) ενιαίες συγκοινωνιακές, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες, β) υλοποίηση έργων υποδομής ή προμήθεια εξοπλισμού, εφόσον υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες, γ) χρηματοδότηση υλοποίησης συγκοινωνιακού έργου σε δημοτικό ή διαδημοτικό επίπεδο, εφόσον υπάρχουν μελέτες και προγραμματικές συμφωνίες, ενώ οι πόλεις που διαθέτουν τέτοια Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη διεκδίκηση πόρων από τα διαρθρωτικά ταμεία της νέας προγραμματικής περιόδου 2014–2020.

Τα τελευταία χρόνια υπήρξαν σημαντικές πρωτοβουλίες για εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, ΣΒΑΚ, με χρηματοδότηση μέσω ευρωπαϊκών προγραμμάτων π.χ. μητροπολιτική περιοχή Θεσσαλονίκης (2014), όπου το ΣΑΣΘ²¹ σε συνεργασία με τον ΟΑΣΘ²² και τον δήμο Θεσσαλονίκης εκπόνησαν αντίστοιχο 'Σχέδιο Βιώσιμων Μετακινήσεων' για την μητροπολιτική περιοχή Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο συμμετοχής σε ευρωπαϊκά προγράμματα στήριξης της βιώσιμης κινητικότητας ή σε δίκτυα για την βιωσιμότητα των πόλεων (ΑΤΤΑC, INTEREG, URBACT, LIFE κ.ά.).

Αρκετές μελέτες ΣΒΑΚ εκπονήθηκαν ήδη για ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους όπως για τον Δήμο Λάρισας, καθώς και για τους Δήμους Δυτικής Αθήνας, με τοπική πρωτοβουλία από τον ΑΣΔΑ²³. Το σχέδιο αυτό αποτελεί δέσμευση προκειμένου οι Δήμοι αυτοί στο μέλλον να δράσουν συντονισμένα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, ενώ έχουν προκηρυχτεί τα ΣΒΑΚ για αρκετές ελληνικές πόλεις.

Ειδικότερα για την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών ανακοινώθηκε χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο²⁴ (12/2016) με δικαιούχους 150 Δήμους της χώρας για χρηματοδότηση²⁵ συνολικού προϋπολογισμού 8.991.000 €, στον άξονα προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Λοιπές δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου 2016». Σε ανακοίνωσή του τονίζεται η αναγκαιότητα ανάπτυξης των ΣΒΑΚ στις αστικές περιοχές της χώρας, με στόχο τη χωρική ανάπτυξη, την χάραξη κοινής πολιτικής για αστικές μετακινήσεις, την αντιμετώπιση θεμάτων που αφορούν στις μετακινήσεις ατόμων και αγαθών, όπως η λήψη αποσπασματικών μέτρων από φορείς λόγω έλλειψης συντονισμού πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την ένταξη των δικαιούχων Δήμων στο πρόγραμμα βασίστηκε σε πολλαπλά κριτήρια όπως πληθυσμός, πυκνότητα πληθυσμού,

21 Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ)

22 Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)

23 Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας

24 <http://www.prasinotameio.gr/index.php/el/> (φορέας που εποπτεύεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠ.Π.ΕΝ))

25 <https://myota.gr/>, <http://www.prasinotameio.gr/index.php/el/anakoinoseis/>

περιφερειακή κατάταξη, η ύπαρξη τερματικών σταθμών, σταθερή τουριστική έλξη, εποχική πληθυσμιακή αύξηση κ.ά., καθώς και ο βαθμός ωριμότητας κάθε Δήμου στον σχεδιασμό, δηλαδή, η ύπαρξη ή μη μελετών και πρόσφατων κυκλοφοριακών και πολεοδομικών δεδομένων.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις των αρμοδίων, τα ΣΒΑΚ που προβλέπεται να εκπονηθούν αναμένεται να έχουν θετική συνεισφορά για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό των πόλεων ενώ η εκπόνησή τους θα εισάγει τους μελετητές και την τοπική κοινωνία στην φιλοσοφία του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και θα εξοικειώσει τους εμπλεκόμενους στον χωρικό σχεδιασμό με τις βασικές αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, της βιώσιμης μετακίνησης, για την βελτίωση της ποιότητας ζωής (ΣΕΣ, 2015).

Θεσμικό πλαίσιο - κυκλοφοριακός σχεδιασμός

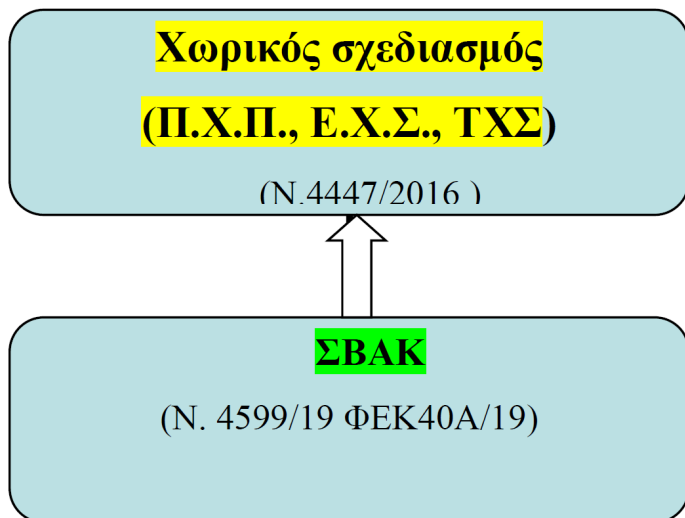
Η θεσμική κατοχύρωση εκπόνησης των ΣΒΑΚ στην χώρα μας έγινε πρόσφατα με την ψήφιση του Ν. 4599/19, άρθρο 22 ΦΕΚ40Α/19, όπου ενσωματώνεται το ευρωπαϊκό πλαίσιο οδηγιών και οι κατευθυντήριες γραμμές, για το σκοπό και τη διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ., ως 'στρατηγικά σχέδια' για την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους, με απόλυτο σεβασμό στην ιδέα της χωρικής ολοκλήρωσης. Ως φορέας εκπόνησης ορίζεται ο ΟΤΑ, α ή β' βαθμού που είναι αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης, ή ο σύνδεσμος περισσότερων ΟΤΑ οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την συγκρότηση ομάδας εργασίας και την σύσταση δικτύου φορέων και υπογραφής 'Συμφώνου Συμμετοχής' ώστε να διασφαλίζεται η συνεργασία όλων των ενδιαφερομένων. Πράγματι, ιδιαίτερη βαρύτητα αποδίδεται στη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ με συμμετοχικές διαδικασίες (§ 2α) με συγκρότηση ομάδας εργασίας, δίκτυο εμπλεκόμενων τοπικών φορέων και πολιτών, και περιλαμβάνει παρακολούθηση της εφαρμογής των μέτρων και αξιολόγηση της πορείας υλοποίησής τους.

Σύμφωνα με αυτό, τα ΣΒΑΚ θα σχεδιάζονται και θα καταρτίζονται με μακροχρόνιο ορίζοντα στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών.

Ειδικότερα αναφέρεται ότι στα ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών ενώ ορίζεται ότι τα ΣΒΑΚ λαμβάνουν υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης (1).

Έτσι διαμορφώνεται η συσχέτιση μεταξύ χωρικού σχεδιασμού και κυκλοφοριακού (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με το παρακάτω σχεδιάγραμμα.

Σχεδιάγραμμα 5. Χωρικός σχεδιασμός²⁶ και ΣΒΑΚ (Ελλάδα)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Επίσης τονίζεται ότι στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ εξετάζονται ιδίως θέματα που αφορούν σε δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα (μετακίνηση πεζή, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα, ενώ έμφαση δίδεται στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας με ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου (§ 1). Ειδικότερα, τα μέτρα ή έργα ή δράσεις αφορούν είτε σε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα (χρήσεις γης, ρυμοτομικές ρυθμίσεις, κ.ά.), είτε σε έργα υποδομών, παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (§ 2β).

Το σχέδιο δράσης, περιλαμβάνει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους καθώς και, τη μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

Από τα ανωτέρω διαπιστώνουμε ότι:

²⁶ Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (Π.Χ.Π.), Ειδικά Χωρικά Σχέδια (Ε.Χ.Σ.), Τοπικά Χωρικά Σχέδια (Τ.Χ.Σ.)

α) τα ΣΒΑΚ οφείλουν να ακολουθούν τον πολεοδομικό σχεδιασμό, σε όποια χωρική ενότητα έχει εκπονηθεί και όχι απαραίτητα σε ενοποιημένες χωρικές ενότητες, ενώ τα προτεινόμενα έργα και οι παρεμβάσεις αναφέρονται κυρίως σε διαχειριστικά μέτρα ή στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό μικρής κλίμακας (μονοδρομήσεις οδών, ρύθμιση των κανόνων για κυκλοφορία και στάθμευση, άλλες τοπικές παρεμβάσεις, επανασχεδιασμός των Δ.Χ., ανακατασκευή οδών και μετατροπή σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ΠΗΚ), δημιουργία πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων κ.ά.).

β) υπάρχει έλλειψη του στρατηγικού επιπέδου κυκλοφοριακού σχεδιασμού και απουσία ολοκλήρωσης της ορθολογικής διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών η οποία δεν ολοκληρώνεται στο πλαίσιο εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ.

Πράγματι, η διαδικασία στρατηγικού σχεδιασμού μεταφορών, θα πρέπει να περιλαμβάνει τη διαδικασία πρόβλεψης μελλοντικών αναγκών μετακινήσεων, μέσω της ανάλυσης νέων επίκαιρων κυκλοφοριακών δεδομένων, προσομοίωσης και κατανομής της κυκλοφορίας, σε υφιστάμενα και προτεινόμενα μεταφορικά δίκτυα κυκλοφορίας, διαμόρφωσης εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας καθώς και την εφαρμογή κατάλληλων κριτηρίων για τη αξιολόγηση προτάσεων με μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα 15-20ετίας. Στο πλαίσιο αυτό να γίνεται επαναπροσδιορισμός του κυκλοφοριακού, αλλά και του λειτουργικού ρόλου των οδών (αναβάθμιση είτε υποβάθμιση της λειτουργικής κατηγορίας, κατά ΟΜΟΕ), πιθανή ανακατανομή των κυκλοφοριακών ροών στο δίκτυο και στα μεταφορικά μέσα, είτε λόγω κατασκευής νέων έργων (π.χ. κυκλικών κόμβων, παρακαμπτήριων οδών), είτε ύπαρξης νέων γραμμών Δ.Σ., ή νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (Π.Η.Κ., πεζοδρομήσεις), κ.ά.

Θεσμικό πλαίσιο- χωρικός σχεδιασμός

Για να εξετάσουμε την συσχέτιση μεταξύ χωρικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού θα πρέπει να αναλύσουμε τα θεσμικά εργαλεία καθώς και τις τομεακές πολιτικές που ισχύουν, ενώ η επίτευξη μιας βιώσιμης ανάπτυξης προϋποθέτει τον συντονισμό του χωρικού με τον αναπτυξιακό σχεδιασμό και προγραμματισμό που εκφράζεται μέσα από εξειδικευμένες τομεακές πολιτικές .

Ειδικότερα το επίπεδο οργάνωσης και ρύθμισης του χώρου και τα εργαλεία χωρικού σχεδιασμού διακρίνονται σε 2 μεγάλες κατηγορίες: τα εργαλεία στρατηγικού χαρακτήρα και αυτά κανονιστικού χαρακτήρα, ενώ το θεμελιώδες κριτήριο διάκρισης μεταξύ των 2 αυτών κατηγοριών συνίσταται στο ότι τα 'κανονιστικού τύπου' παρέχουν σαφείς ρυθμίσεις, ακριβείς, άμεσα εφαρμόσιμες και δεσμευτικές τόσο για την διοίκηση όσο και για τους πολίτες, ενώ το αντίθετο συμβαίνει με τις ρυθμίσεις των 'στρατηγικών εργαλείων' των οποίων η κανονιστική εμβέλεια αποτελεί την εξαίρεση. Επίσης, ο όρος του στρατηγικού σχεδιασμού παραπέμπει σε έναν χρονικά μακροπρόθεσμο σχεδιασμό που έχει ως κύριο

σκοπό τον καθορισμό γενικών στόχων και κατευθύνσεων με περιθώρια προσαρμογής προς μια πολύπλοκη και διαρκώς μεταβαλλόμενη πραγματικότητα (Χαϊνταρλής, 2017).

Ειδικότερα, όπως ορίζεται (Ν. 4447/2016) η εθνική χωρική στρατηγική καταρτίζεται από τα συναρμόδια υπουργεία και για την κατάρτισή της λαμβάνονται υπόψη προγράμματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, η Εθνική Αναπτυξιακή στρατηγική της χώρας καθώς και οι διεθνείς και ευρωπαϊκές πολιτικές που αποτυπώνονται σε εθνικά στρατηγικά κείμενα όπως, Αναπτυξιακή Στρατηγική 2030 (5/2019), το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (6/2019), Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 (6/2019) Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το κλίμα (1/2019).

Εξετάζοντας την πρόσφατη νομοθεσία²⁷ στη χώρα μας και το σύστημα χωρικού σχεδιασμού, οι νόμοι 4269/14 και 4447/2016 περιλαμβάνουν:

α) τον *στρατηγικό χωρικό σχεδιασμό (χωροταξικός σχεδιασμός)* που εκπονείται σε εθνική ή περιφερειακή κλίμακα όπου τίθενται οι μεσοπρόθεσμοι και μακροπρόθεσμοι στόχοι της ανάπτυξης και οργάνωσης του χώρου,

β) τον *ρυθμιστικό χωρικό σχεδιασμό (πολεοδομικός σχεδιασμός)* όπου καθορίζονται οι κανόνες για τη χρήση, τη δόμηση και την εν γένει εκμετάλλευση του εδάφους στον αστικό χώρο και την ύπαιθρο.

Ειδικότερα η έννοια της 'χωρικής ολοκλήρωσης' διαπιστώνουμε ότι έχει ενσωματωθεί ισχυρά στα προβλεπόμενα σχέδια, ενώ περιλαμβάνεται η καταγραφή μεταφορικών δικτύων.

Α) Ο στρατηγικός χωροταξικός σχεδιασμός περιλαμβάνει:

- Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια (Ε.Χ.Π.) (άρθρο 5), όπου τίθενται οι μεσοπρόθεσμοι και μακροπρόθεσμοι στόχοι ανάπτυξης και οργάνωσης του χώρου και τα οποία ενσωματώνουν τη χωρική διάρθρωση των δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος.
- τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (Π.Χ.Π.) (άρθρο 6), τα οποία παρέχουν κατευθύνσεις στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο, στοχεύουν στη διαμόρφωση αστικών πόλων με διαπεριφερειακό και διεθνή ρόλο με την αξιοποίηση και ολοκλήρωση των μεταφορικών δικτύων, ενισχύουν την χωρική συνοχή, την οικονομική αποδοτικότητα και την περιβαλλοντική προστασία.

Αυτά περιλαμβάνουν ειδική αναφορά στη χωρική διάρθρωση των περιφερειακών δικτύων μεταφορών, με τα υπερτοπικά /διαδημοτικά δίκτυα υποδομής και λοιπής τεχνικής

²⁷ Ν.4269/2014 «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση – βιώσιμη ανάπτυξη», Ν.4447/2016 «Χωρικός σχεδιασμός, Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»

υποδομής (1αγ), ενώ περιλαμβάνουν σε ειδικό παράρτημα τα βασικά δίκτυα υποδομής της Περιφέρειας (με κατευθύνσεις οργάνωσης δικτύων ανά Δήμο) (δδ).

Β) Ο ρυθμιστικός χωρικός σχεδιασμός περιλαμβάνει:

- τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (Τ.Χ.Σ.) (άρθρο 7), στα οποία εισάγεται η έννοια της ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης, καθώς τα Τ.Χ.Σ. 'καλύπτουν χωρικά την έκταση μιας ή περισσότερων Δημοτικών Ενοτήτων (Ο.Τ.Α)' και δύνανται να εκπονούνται και σε διαδημοτικό επίπεδο (§ 2) ενώ δύνανται να καθορίζουν τις εν γένει δημόσιες υποδομές και δίκτυα (§ 3ββ). Στους στόχους περιλαμβάνονται η οικονομική ανάπτυξη, η εδαφική και κοινωνική συνοχή, η ποιότητα ζωής, η άρση των αποκλεισμών, η ορθολογικοποίηση της έντασης των μετακινήσεων με Ι.Χ. και η 'προώθηση των εναλλακτικών ή ήπιων τρόπων μετακίνησης'.
- τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια (Ε.Χ.Σ.) (άρθρο 8), τα οποία εκπονούνται σε περιοχές που μπορεί να λειτουργήσουν ως υποδοχείς σχεδίων, έργων ή προγραμμάτων υπερτοπικής κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας, ανεξαρτήτως των διοικητικών ορίων, και περιλαμβάνουν απλή περιγραφή δικτύων τεχνικής υποδομής.
- τα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής (Ρ.Σ.Ε.) (άρθρο 10). Στα σχέδια αυτά καθορίζονται κοινόχρηστοι, κοινωφελείς και οικοδομήσιμοι χώροι της προς πολεοδόμηση περιοχής καθώς και τα διαγράμματα δικτύων υποδομής.

Ειδικότερα, οι «Τεχνικές Προδιαγραφές για εκπόνηση Ε.Χ.Σ.» (ΦΕΚ 142/Α/2014) εστιάζουν σε ολοκληρωμένη χωρική προσέγγιση και 'χωρική ενοποίηση' με διάκριση σε τρία χωρικά επίπεδα όπου περιλαμβάνεται η καταγραφή και ο λειτουργικός ρόλος των δικτύων:

α) στην ευρύτερη περιοχή μελέτης με περιγραφή μεταφορικών και ενεργειακών δικτύων τεχνικής υποδομής και κατευθύνσεις από ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού, ευρωπαϊκές στρατηγικές κ.ά.

β) στη ζώνη άμεσης επιρροής με περιγραφή, αποτύπωση σε χάρτες των βασικών (υφιστάμενα και προγραμματιζόμενα) δικτύων υποδομής (κλ.: 1.2000 ή 1.5000),

γ) στην περιοχή επέμβασης με καθορισμό και η ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου, δίκτυο πεζοδρόμων κ.ά. (αποτύπωση σε χάρτες κλ.: 1.2000 ή 1.5000).

Επίσης, οι «Τεχνικές Προδιαγραφές για εκπόνηση Τ.Χ.Σ.» (ΦΕΚ 1975/2017) ενσωματώνουν τη 'χωρική συνοχή και ολοκλήρωση', καθώς εκπονούνται σε επίπεδο 'καλλικράτειου δήμου' στοιχείο που εντείνει τον στρατηγικό τους χαρακτήρα, ενώ η έγκρισή τους με Π.Δ. ισχυροποιεί τον ρυθμιστικό τους χαρακτήρα.

Ειδικότερα η κύρια μελέτη διαρθρώνεται σε 3 φάσεις: Πράγματι

- Στην Α φάση περιλαμβάνεται η διάγνωση δυνατοτήτων, προβλημάτων χωρική ανάπτυξης με ένταξη της περιοχής στον ευρύτερο χώρο με απλή

αποτύπωση για υφιστάμενα μεταφορικά δίκτυα (κεφ. Α3.2.3.), διασυνδέσεις με οικιστικές περιοχές- μετακινήσεις (κεφ. Α3.3.4.) και την οργάνωση, υποδομών επικοινωνίας και μετακινήσεων (κεφ. Α.3.5.) για τα υφιστάμενα δίκτυα (οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια και διαδρομές εναλλακτικών μετακινήσεων).

- Στην Β φάση αναπτύσσεται η συνθετική αξιολόγηση δεδομένων και η διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων χωρικής ανάπτυξης καθώς και η επιλογή σεναρίου για την χωρική ανάπτυξη και οργάνωση της περιοχής.
- Στην Γ φάση, η οποία αποτελεί την πρόταση του Τ.Χ.Σ., αναπτύσσονται οι χωρικές κατευθύνσεις κυρίως στα παρακάτω κεφ. Π1, Π3, Π4, όπου περιγράφονται στο κεφ. Π.1. Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης (Π.1.4.) οι βασικές μετακινήσεις και βασικά δίκτυα υποδομής (θεσμοθετημένα και προτεινόμενα), καθώς και στο κεφ. Π.3. Χωροταξική Οργάνωση – Χρήσεις Γης – Προστασία Περιβάλλοντος η οργάνωση επικοινωνιών μετακινήσεων για οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια δίκτυα και εναλλακτικές μετακινήσεις (Π.3.2), στο κεφ. Π.4., ο σχεδιασμός και ρυθμίσεις οικιστικών υποδοχέων, η πολεοδομική οργάνωση και ποιότητα ζωής, η οργάνωση του Δημοσίου Χώρου και των εναλλακτικών μετακινήσεων (Π4.2.) καθώς και η πρόταση βασικών τεχνικών υποδομών (Π4.3).

Από την ανωτέρω εξέταση των σχεδίων χωρικού σχεδιασμού, διαπιστώνουμε ότι ο χωρικός σχεδιασμός και τα σχέδια που αυτός περιλαμβάνει δεν εμπεριέχουν τον στρατηγικό σχεδιασμό μεταφορών σε λειτουργικές χωρικές ενότητες, (Λ.Α.Π.²⁸, περιορίζονται στην απλή καταγραφή των υφισταμένων ή προτεινόμενων (από τον αναπτυξιακό σχεδιασμό) μεταφορικών δικτύων, ενώ στη συνέχεια αυτά θα αποτελέσουν το κατευθυντήριο πλαίσιο για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ (Ν. 4599/19), δηλαδή στην πράξη ουσιαστικά παρακάμπτεται η διαδικασία του στρατηγικού σχεδιασμού των μεταφορών.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην χώρα μας παραμένει η έλλειψη πλαισίου εκπόνησης στρατηγικού σχεδιασμού των μεταφορών ο οποίος δεν υφίσταται ως θεσμική υποχρέωση και δεν ολοκληρώνεται σε κανένα από τα προβλεπόμενα σχέδια χωρικού σχεδιασμού.

Η έλλειψη αυτή εν μέρει υποκαθίσταται με την πρόσφατη νομοθετική ρύθμιση για εκπόνηση των ΣΒΑΚ (άρθρο 22 του Ν. 4599/19) σε ελληνικές πόλεις, με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές και το αντίστοιχο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Πράγματι, η διαδικασία για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ, περιλαμβάνει μεγάλες προκλήσεις για την ελληνική πραγματικότητα, καθώς επιχειρεί τη χωρική ολοκλήρωση, ενώ θεωρητικά πρεσβεύει τον

²⁸ Λειτουργική Αστική Περιοχή

‘εκ-των κάτω’ σχεδιασμό με συμμετοχικές διαδικασίες και την εμπλοκή όλων των τοπικών φορέων και κατοίκων.

Όμως, πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι η εκπόνηση των ΣΒΑΚ χωρίς σαφές πλαίσιο προδιαγραφών (εκκρεμεί η έκδοση σχετικής Κ.Υ.Α.) θέτει ερωτηματικά για την ορθότητά τους, ενώ ο στρατηγικός τους χαρακτήρας και η χωρική ενοποίηση που πρεσβεύουν δεν επιτυγχάνονται, καθώς αυτά οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τις κατευθύνσεις του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος δεν είναι απαραίτητα επικαιροποιημένος και κατά βάση έχει εκπονηθεί στις υπάρχουσες διοικητικές περιοχές και όχι σε ενοποιημένες χωρικές ενότητες (Λ.Α.Π.).

Έτσι παραμένει η έλλειψη στο επίπεδο ‘στρατηγικού σχεδιασμού των μεταφορών’ καθώς ούτε ο υπερκείμενος χωρικός σχεδιασμός (Π.Χ.Σ., Ε.Χ.Σ., Τ.Χ.Σ.), ούτε τα ΣΒΑΚ (όπως περιγράφονται στο παρόν άρθρο 22 του Ν. 4599/19) δύνανται να στηρίξουν τεκμηριωμένες προτάσεις για την οργάνωση των μεταφορικών ροών, λόγω μη ολοκλήρωσης της ορθολογικής διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών. Έτσι τα προτεινόμενα έργα και δράσεις των ΣΒΑΚ αναφέρονται κυρίως στον ‘κυκλοφοριακό σχεδιασμό μικρής κλίμακας’.

8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σύμφωνα με την διερεύνηση το κατάλληλο χωρικό επίπεδο, για την εκπόνηση του στρατηγικού σχεδιασμού των μεταφορών είναι αυτό των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων (ΠΧΠ) (όπως προβλέπεται ήδη από Ν. 4269/14, άρθρο 6, δδ), αλλά στην πράξη δεν εφαρμόζεται) καθώς σε αυτό το χωρικό επίπεδο θα έπρεπε να δίδονται οι βασικές κατευθύνσεις για χωρική ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων ανά περιφερειακή ενότητα και οι κατευθύνσεις οργάνωσης των μεταφορικών δικτύων ανά δήμο.

Επίσης, η εκπόνηση των ΣΒΑΚ σε ενοποιημένη χωρική ενότητα (Λ.Α.Π.) είναι απαραίτητο να ακολουθεί την ορθολογική διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών η οποία στηρίζεται σε ανάλυση επίκαιρων πολεοδομικών (χρήσεις γης κ.ά.) και κυκλοφοριακών δεδομένων (ροές οχημάτων, πεζών κ.ά.), να περιλαμβάνει την διαδικασία πρόβλεψης των μελλοντικών αναγκών μετακινήσεων με προσομοίωση και κατανομή της κυκλοφορίας σε υφιστάμενα και προτεινόμενα μεταφορικά δίκτυα. Η διαδικασία αυτή κρίνεται απαραίτητη καθώς οδηγεί στην ιεράρχηση των μεταφορικών δικτύων, υφιστάμενων και προτεινόμενων, την κατανομή σε μεταφορικά δίκτυα και μέσα, και την υιοθέτηση τεκμηριωμένων προτάσεων με μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα 15-20ετίας.

Επίσης, η αξιολόγηση τους παραμένει ένα ζητούμενο καθώς απαιτεί ποσοτικοποιημένους και μετρήσιμους στόχους και δεν έχει καθοριστεί το ακριβές πλαίσιο ή άλλες σχετικές οδηγίες για την αξιολόγηση (δείκτες κ.ά.) αναφορικά με το είδος και τον τρόπο με τον οποίον θα πρέπει να εκτιμηθούν τα αποτελέσματα, καθώς είναι δύσκολο να

απομονωθούν οι επιπτώσεις από εξωγενείς παράγοντες (π.χ. οικονομική ή υγειονομική συγκυρία, πανδημία, τιμές καυσίμων κ.ά.) ή άλλες πολιτικές που επηρεάζουν την συμπεριφορά κινητικότητας των ατόμων.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται να συμπεριληφθούν όχι μόνο ποσοτικοί αλλά και ποιοτικοί δείκτες για την αξιολόγηση των μεταφορικών υποδομών π.χ. ο βαθμός οργάνωσης και η αποτελεσματικότητα, η χρήση των Δημοσίων Συγκοινωνιών, ή η οργάνωση και ικανοποίηση πολιτών για προσφερόμενες υποδομές ήπιας μετακίνησης (π.χ. ποιότητα/βατότητα πεζοδρομίων/πεζοδρόμων ή ο βαθμός χρήσης ποδηλάτου/ποδηλατοδρόμων κ.ά.).

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αθανασόπουλος, Κ. (2009) *Προς μια μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων και ο συμμετοχικός σχεδιασμός*. Αθήνα: ΕΜΠ.
- Αραβαντινός, Α. (2007) *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Συμμετρία: Αθήνα.
- Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ. (2006) *Πολεοδομία vs μεταφορές: Από την απόκλιση στη σύγκλιση*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.
- Γιαννόπουλος, Γ. (2010) *Πρότυπες διαδικασίες και περιεχόμενα μελετών στον τομέα των μεταφορών: Τ. Α. Θεσσαλονίκη: IMET*.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2009) *Το Σχέδιο Δράσης για την αστική Κινητικότητα (COM (2009) 490 , Βρυξέλλες*.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010) *‘ΕΥΡΩΠΗ 2020’: Στρατηγική για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη*. COM(2010) 2020 τελικό.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010) *Αποτελέσματα Σχεδίου Δράσης για αστική κινητικότητα*.
- Η Λευκή Βίβλος Μεταφορών (2011) *Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών: Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*. COM (2011) 0144, Βρυξέλλες.
- Η Πράσινη Βίβλος (2007) *Προς μια νέα παιδεία αστικής κινητικότητας (COM (2007) 551, Βρυξέλλες*.
- ΣΕΣ (2015) *‘Οι θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για τα ΣΒΑΚ’*, τ. 192.
- Τσουκαλά, Α. (2009) *«Προς ένα πρότυπο ελληνικού σχεδίου αστικών μετακινήσεων»*. Στο *5^ο Διεθνές Συνέδριο για την έρευνα στις Μεταφορές*.
- Χαϊνταρλής, Μ. (2017) *Τα νομικά χωρικά εργαλεία στρατηγικού χαρακτήρα*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Ελληνική νομοθεσία

- N. 2742/99 για τον «Χωροταξικό Σχεδιασμό και την Αειφόρο Ανάπτυξη», Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.
- Υ.Α. 9572/1845/2000 «Τεχνικές Προδιαγραφές μελετών Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) και Σχεδίων Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.)» (ΦΕΚ 209/2000).
- Υ.Α. 10788/2004 «Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων και ανώτατα όρια πυκνοτήτων, (ΦΕΚ 285/2004).
- N. 4269/2014 «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση – βιώσιμη ανάπτυξη».
- N. 4447/2016 ‘Χωρικός σχεδιασμός, Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις’.
- Υ.Α. (ΦΕΚ 1975, 2017) για «Τεχνικές Προδιαγραφές μελετών Τοπικών Χωρικών Σχεδίων (ΤΧΣ) του ν. 4447/2016.
- N. 4599/19 ΦΕΚ40Α/19, αρ. 22 Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Ξενόγλωσση

- CERTU (2012) Le Plan de Déplacements Urbains (PDU): Pour une intégration des politiques de mobilité.
- CERTU (2013) Mobilités et transports - le point sur: 30 ans de PDU en France. L’âge de la maturité.
- Droit de l’Urbanisme, Dalloz 2015.
- Durlin, (2018) “Assessing SUMP in France, converging approaches for a complex reality”. Στο 5th European Conference on SUMP, Nicosia 2018.
- ECMT (2001) European Conference of Ministers of Transport.
- ELTIS: *The urban mobility observatory*. Διαθέσιμο στο <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines> και https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf
- Rupprecht Consult (2012) The state of the art of Sustainable Urban Mobility Plans. Διαθέσιμο στο <https://www.rupprecht-consult.eu/project/sumps-up.html>.
- Rupprecht Consult (2012) *Understanding of a SUMP*. Διαθέσιμο στο <https://www.rupprecht-consult.eu/project/sumps-up.html>.
- NECE (2015) Transforming our world: The 2030 sustainable development agenda. Διαθέσιμο στο <https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>
- Wefering, F. και Rupprecht, S. (2014) *Developing and Implementing a SUMP*. Brussels: E.C.

Αναστασία Τράμπα
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Πεδίον Άρεως, 38 334, Βόλος
e-mail: atrampa(AT)prd.uth.gr

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)
Καρύδης Δημήτρης	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Κοσμόπουλος Πάνος	- Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ)
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Μελαχροινός Κώστας	- Queen Mary, University of London
Μοδινός Μιχάλης	- Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Université de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 31 ΕΤΟΣ 2020
ISSUE YEAR

Π. Σκάγιαννης 4

Εισαγωγή

G. Petrakos 10

Geographies of Growth and Integration in Europe: old and new challenges for regional policy

Σ. Πολύζος 23

Διερεύνηση των Διαθρωπτικών Μεταβολών της Ελληνικής Οικονομίας την Περίοδο της Οικονομικής Κρίσης με Χρήση της Ανάλυσης Εισροών - Εκροών

Ε. Ασπρογέρακας, Δ. Καλλιώρας 62

Χωρικός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: ζητήματα σύμπλεξης

Κ. Λαλένης, Σ. Βεζυριαννίδου 94

Ο Χωρικός Σχεδιασμός και οι Συναφείς Απόπειρες Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων στην Ελλάδα, την Εποχή της Οικονομικής Κρίσης: αξιολόγηση αναγκαιότητας και αποτελεσμάτων

Α. Δέφνερ, Ν. Μαντάς, Ε. Ψαθά, Ν. Βογιαζίδης 119

Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό και την Κληρονομιά: ο σχεδιασμός για όλους

Α. Τράμπα 145

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η Συσχέτιση με το Θεσμικό Πλαίσιο Χωρικού Σχεδιασμού: ευρωπαϊκή και ελληνική πραγματικότητα

Ε. Ασπρογέρακας 171

Πολιτική Στρατηγικών Παρεμβάσεων και Χωρική Διακυβέρνηση: η περίπτωση του «Ελληνικού»

Π. Σκάγιαννης, Θ. Καναρέλης 206

Οι Πλατείες της Αθήνας: μια διαδρομή προκλήσεων και ανατροπών

ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

Π. Σκάγιαννης 236

Παύλος Λουκάκης (2017) Πολεοδομικές & Χωροταξικές Εξελίξεις. Ελλάδα 1952-2012: εμπειρίες δράσης. Επιμέλεια τόμου Ι. Μωραΐτου. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας