

Συνοπτική περιγραφή των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Τα ΣΒΑΚ διαφοροποιούνται από τις συνήθεις μελέτες μακροχρόνιου ή βραχυχρόνιου συγκοινωνιακού σχεδιασμού αλλά και τις μελέτες διαχείρισης κυκλοφορίας και στάθμευσης. Οι σημαντικότερες διαφορές των ΣΒΑΚ από τις άλλες μελέτες είναι κατά βάση οι ακόλουθες:

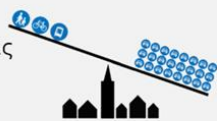
1. Επικεντρώνονται στον άνθρωπο και όχι στην κυκλοφορία των οχημάτων
2. Ο βασικός τους στόχος είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας και ποιότητας ζωής αντί της βελτίωσης της χωρητικότητας του οδικού δικτύου για την διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής
3. Προϋποθέτουν προσεγγίσεις ενιαίου σχεδιασμού (μεταφορών, χρήσεων γης, περιβάλλοντος, κοινωνικής συνοχής, κλπ) και όχι μόνο θεματική προσέγγιση
4. Βασίζονται σε διεπιστημονική προσέγγιση με συμμετοχή επιστημόνων πολλών ειδικοτήτων
5. Δεν περιορίζονται από διοικητικά όρια περιοχών αλλά εκτείνονται γεωγραφικά με βάση λειτουργικά κριτήρια
6. Προϋποθέτουν την συνεχή αξιολόγηση των επιπτώσεων των διαφόρων παρεμβάσεων και τη διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης
7. Βασίζονται στη συμμετοχική διαδικασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων καθώς και άλλων άμεσα ενδιαφερομένων οργανισμών και όχι μόνο στη συμμετοχή του επισπεύδοντος φορέα.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει συνοπτικά τις διαφορές ενός ΣΒΑΚ από μια μελέτη συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός

Έμφαση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία

Βασικός στόχος > Θεωρίες κυκλοφοριακής ροής



Δίνει έμφαση στα μέσα μεταφοράς



Βραχυ/μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός

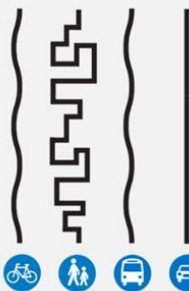


Διοικητικά Όρια



Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί

Έμφαση στις υποδομές



Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων

Εντολές από αιρετούς και σχεδιασμός από ειδικούς

Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Έμφαση στον άνθρωπο

Βασικός στόχος > Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής



Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία



Μακροχρόνιο όραμα

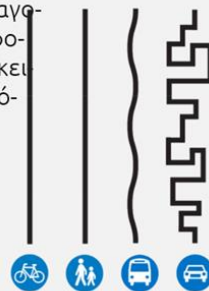


Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία



Διεπιστημονικός σχεδιασμός

Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση



Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης

Εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

Η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ για μία πόλη αναμένεται να αποφέρει πολλαπλά οφέλη όπως: καλύτερες συνθήκες προσβασιμότητας στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, βελτίωση της ασφάλειας στις μετακινήσεις, μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας, αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας στη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών και ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Τα ΣΒΑΚ θα αποτελούν τόσο στην τρέχουσα περίοδο όσο και στο άμεσο μέλλον αναπόσπαστο εργαλείο των φορέων τοπικής και της περιφερειακής Αυτοδιοίκησης, καθώς και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων για την στρατηγική αντιμετώπιση των θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας και βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Τα ΣΒΑΚ είναι μια στοχευμένη προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επίτευξη του στόχου της Βιώσιμης Κινητικότητας και Ανάπτυξης εν γένει. Η Ευρωπαϊκή πολιτική υπέρ των ΣΒΑΚ απορρέει από τα εξής τρία γεγονότα (κατά χρονολογική σειρά):

- 2009: Το Σχέδιο Δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αστική κινητικότητα, πρότεινε την επιτάχυνση των ενεργειών ανάπτυξης ΣΒΑΚ
- 2010: Το συμβούλιο της Ευρωπαϊκής ένωσης, ρητά υποστήριξε την ανάπτυξη ΣΒΑΚ
- 2011: Η Λευκή Βίβλος των Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφέρει ότι «οι πόλεις πάνω από ένα συγκεκριμένο πληθυσμιακό όριο θα πρέπει να ενθαρρύνονται να αναπτύσσουν ΣΒΑΚ».

Ειδικά η Λευκή Βίβλος του 2011, προτείνει την εξέταση της δυνατότητας θέσπισης των ΣΒΑΚ ως υποχρεωτική προσέγγιση για πόλεις ενός ορισμένου μεγέθους (> 100.000 κατοίκους), σύμφωνα με τα εθνικά πρότυπα και με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ.

Σύμφωνα με τα παραπάνω και με βάση τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και τις επικρατούσες τάσεις που διαμορφώνονται στην Ε.Ε και στα κράτη μέλη της η ύπαρξη ΣΒΑΚ σε μια αστική ή μητροπολιτική περιοχή αλλά και σε μία περιφέρεια, θα είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση παρεμβάσεων και έργων με συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των διαφόρων ταμείων της. Στο πλαίσιο αυτό η εκπόνηση ΣΒΑΚ θα καταστεί στα αμέσως επόμενα χρόνια υποχρεωτική αλλά και αναγκαία προκειμένου οι ΟΤΑ να μπορούν να απορροφούν οικονομικούς πόρους για την υλοποίηση του προγράμματός τους. Θα απαιτείται δηλαδή η ύπαρξη ολοκληρωμένου και εγκεκριμένου σχεδίου που θα αντιμετωπίζει κατά ενιαίο τρόπο όλα τα ζητήματα που αφορούν την κινητικότητα των προσώπων, τη αλληλεπίδραση με τις χρήσεις γης και τον αστικό χώρο, τις επιπτώσεις στη οικονομία και την κοινωνία, την απασχόληση κλπ.

Σύμφωνα με τις προδιαγραφές των ΣΒΑΚ, η διαδικασία ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ, αποτελείται από 4 Φάσεις (Phases), 11 Βήματα (Steps) και 32 Δραστηριότητες. Όλες αυτές οι διαδικασίες περιγράφονται σχηματικά από τον γνωστό ως «Κύκλο των ΣΒΑΚ», όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω σχήμα.

