

**Θέσεις ως προς την Πράσινη Βίβλο της Ε.Ε.
'Προς μια νέα κουλτούρα για τις αστικές μετακινήσεις'
και την απάντηση των ΥΜΕ και ΥΠΕΧΩΔΕ**

Σεπτέμβριος 2008

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε στις 25 Σεπτεμβρίου 2007 την Πράσινη Βίβλο 'Προς μια νέα κουλτούρα για τις αστικές μετακινήσεις'. Η πρόθεσή της ήταν να προκαλέσει μια ευρεία συζήτηση στο εσωτερικό των κρατών μελών, που θα έδινε τα απαραίτητα στοιχεία για τη δημοσίευση μέσα στο 2008 ενός Ευρωπαϊκού Σχεδίου Δράσης για την Αστική Κινητικότητα. Το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Δράσης προβλέπεται να περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα εφαρμογής και προσδιορισμό αρμοδιοτήτων για συγκεκριμένες πρωτοβουλίες και δράσεις με στόχο να εγκατασταθούν στην ευρωπαϊκή πόλη συνθήκες Βιώσιμης Κινητικότητας.

Δεδομένου ότι ο ΕΠΙΒΑΤΗΣ, οι ΠΕΖΗ και οι ΠΟΔΗΛΑΤ-ισσ-ΕΣ αποτελούν συλλογικότητες που ο βασικός σκοπός τους είναι η εγκατάσταση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στις ελληνικές πόλεις, συνθηκών πολιτισμού όπου οι χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας, οι πεζοί και οι ποδηλάτες θα μετακινούνται με αξιοπρέπεια, άνεση και ασφάλεια απολαμβάνοντας τον δημόσιο ανοικτό χώρο, κρίνεται σκόπιμο να σχολιαστεί το περιεχόμενο της Πράσινης Βίβλου αλλά και τα κείμενα που δημοσίευσαν τα δυο αρμόδια υπουργεία ως απάντηση σε αυτήν.

Ένα πρώτο ζήτημα που αξίζει να σχολιαστεί είναι σχετικό με το ίδιο το θέμα της Πράσινης Βίβλου. Ποιο είναι κατά τα δυο υπουργεία; Οι τίτλοι των κειμένων τους είναι 'Απάντηση στη δημόσια διαβούλευση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Αστική Κινητικότητα' (ΥΜΕ) και 'Εισήγηση για τη στρατηγική Αστικής Κινητικότητας' (ΥΠΕΧΩΔΕ).

Ωστόσο η Πράσινη Βίβλος αναφέρεται σε μια **νέα κουλτούρα Αστικής Κινητικότητας** όχι στην **Αστική Κινητικότητα** που από μόνη της δεν σημαίνει τίποτα.

Τι θα σήμαινε 'νέα κουλτούρα' απέναντι στις συνθήκες βαρβαρότητας που τείνουν να επικρατήσουν σήμερα στην ελληνική πόλη;

- εφαρμογή συμμετοχικών διαδικασιών

Η προοπτική της βιώσιμης κινητικότητας δεν θα μπορούσε ποτέ να κατακτηθεί μόνο με διοικητικές πρωτοβουλίες προερχόμενες από κέντρα αποφάσεων. Θα είναι κύρια μια κοινωνική επιλογή που θα καλλιεργηθεί με πολιτικές ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης καθώς και με λειτουργία θεσμών συμμετοχής των κατοίκων στους σχεδιασμούς. Θα είναι τελικά ένα στοίχημα δημοκρατίας,

- μέριμνα του κάτοικου για την πόλη και το συλλογικό της χαρακτήρα

Οι ιστορικές πόλεις έχασαν την ανθρώπινη κλίμακά τους και παραμορφώθηκαν. Οι δημόσιοι ανοικτοί χώροι, που άλλοτε ήταν τόποι αναφοράς και συλλογικότητας, σήμερα μετατράπηκαν σε αρτηρίες και πάρκινγκ. Οι διερχόμενοι πληθυσμοί σε ανοικτές κοινωνικά πόλεις δεν ενδιαφέρονται και δεν νοιάζονται για την τύχη τους. Οι μετακινήσεις σε πόλεις απρόσωπες και άψυχες δεν θα μπορέσουν ποτέ να γίνουν

ανθρώπινες και συλλογικές. Η προοπτική της βιώσιμης κινητικότητας εξαρτάται από το κοινωνικό περιβάλλον και το τελευταίο από τους δεσμούς της πόλης με τους κατοίκους της,

■ κοινωνική συναίνεση στο σχεδιασμό

Αποδοχή του σχεδιασμού σημαίνει αναγνώριση του κύρους της πολιτείας να θεσμοθετεί και να βάζει κανόνες αφού έχουν προηγηθεί οι συμμετοχικές διαδικασίες. Αποδοχή του σχεδιασμού σημαίνει ύπαρξη μιας οργανωμένης κοινωνίας όπου για τον καθένα οι υπόλοιποι χρήστες του δρόμου δεν αντιμετωπίζονται σαν ενόχληση αλλά σαν εταίροι,

■ διατήρηση της συνοχής της πόλης και η αποφυγή της διασποράς της

Στις συμπαγείς πόλεις οι αποστάσεις είναι σχετικά μικρές και είναι ιδανικές για ποδηλασία ενώ πολλοί προορισμοί είναι προσιτοί ακόμα και με τα πόδια. Αντίθετα η αστική διάχυση δημιουργεί "πόλεις" που, λόγω χαμηλής οικιστικής πυκνότητας, είναι δύσκολο να διατηρήσουν μια ικανοποιητική συγκοινωνία (σε όρους συχνότητας, οικονομικότητας και ταχύτητας). Τα τελευταία χρόνια επικρατεί μια πολιτική διασποράς δραστηριοτήτων (υπουργεία, βουλή, όπερα κλπ) που ευνοεί την κίνηση με ΙΧ. Ιδιαίτερα καταστροφικοί από αυτή την άποψη είναι οι αστικοί αυτοκινητόδρομοι, όπως αυτοί που ανακοινώθηκαν πρόσφατα. Ήδη φαίνεται ότι η Αττική οδός έχει επεκτείνει άναρχα την πόλη κατά μήκος της προς την πλευρά των Μεσογείων.

■ ανάπτυξη νοοτροπίας απεξάρτησης από το αυτοκίνητο

‘νέα κουλτούρα’ θα είναι εκείνων των πολιτών που θα πάψουν να στρουθοκαμηλίζουν διεκδικώντας αμερικάνικο status και θωρακισμένοι σε 4x4 εγκλωβισμένα στους κορεσμένους δρόμους της ελληνικής πραγματικότητας,

■ ευαισθητοποίηση για το περιβάλλον

‘νέα κουλτούρα’ θα είναι εκείνων που θα δώσουν μεγαλύτερη αξία στην υγεία τους, σε αυτό που απέμεινε από το φυσικό ανάγλυφο της πόλης, στο πράσινο, στο καθαρό αέρα και την ησυχία.

Ως προς αυτήν την ‘νέα κουλτούρα’ δεν αισθάνονται αρμόδια τα δυο υπουργεία και φαίνεται ότι για αυτό προσπάθησαν να την παρακάμψουν, προσανατολίζοντας τους σχεδιασμούς τους σε πιο τεχνικά θέματα. Όμως ποιος άλλος εκτός από μια υπεύθυνη πολιτεία θα ήταν αρμόδιος για την ενεργοποίηση της συνείδησης των πολιτών;

Τα εμπόδια για μια ‘νέα κουλτούρα’ είναι πολλά:

- δυσπιστία απέναντι σε αδρανείς πολιτικούς που περιορίζουν το ρόλο τους σε αυτό απλού παρατηρητή μιας κοινής γνώμης δικαιολογημένα χωρίς όραμα και φαντασία,
- καχυποψία απέναντι σε εμπειρογνώμονες που εκμεταλλεύονται τη θέση τους για να χειραγωγούν τις διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης προσανατολίζοντάς τες προς προσωπικές επιδιώξεις,

- η μετατροπή των πόλεων σε τοπία εκδήλωσης αντιπαλότητας μεταξύ ατομικών συμφερόντων και κερδοσκοπίας όλο και πιο ισχυρών κεφαλαίων, απέναντι στα οποία η ελληνική πόλη είναι θεσμικά απόλυτα ευάλωτη,
- το έλλειμμα παιδείας – ευγένειας – δημοκρατίας,
- η εθνική εσωστρέφεια που μας εμποδίζει να αναγνωρίζουμε τα οφέλη από τα καλά παραδείγματα στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης.

Το αστικό στοίχημα απέναντι σε πόλεις που χτίστηκαν βασίζοντας τη λειτουργία και το μέλλον τους σε ‘λύσεις’ αυτοκαταστροφής, που μόνο το αυτοκίνητο θα μπορούσε να δώσει, είναι μια νέα στρατηγική πολύ πιο πέρα από όσα υποσχέθηκαν τα δυο υπουργεία. Θα πρόκειται για μια **στρατηγική για την πόλη** στη θέση μιας απλής στρατηγικής για τις μεταφορές. Οι συνιστώσες της θα είναι πολεοδομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και αισθητικές. Ο σχεδιασμός των μετακινήσεων θα βρει ερείσματα και στις τέσσερις παραπάνω συνιστώσες. Θα είναι ένας σχεδιασμός απελευθερωμένος από συμβατικούς και ματαιόδοξους στόχους, όπως το ‘νοικοκύρεμα’ της κυκλοφορίας και θα στοχεύσει στην πιο βασική προϋπόθεση για τη βιώσιμη κινητικότητα που είναι η μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου.

Η επιτροπή του ΥΜΕ, που συνέταξε την απάντηση του υπουργείου, συνεχίζει τις εργασίες της και έχει υποσχεθεί να παρουσιάσει σύντομα τη στρατηγική του για τη βιώσιμη κινητικότητα.

Αντίθετα η απάντηση του ΥΠΕΧΩΔΕ παρουσιάζεται ως η ‘Ολοκληρωμένη στρατηγική για τη Βιώσιμη Κινητικότητα’. Οι κυριότεροι άξονές της είναι οι παρακάτω:

- ενιαίος χωροταξικός-πολεοδομικός –συγκοινωνιακός σχεδιασμός
- ανάπλαση του αστικού χώρου
- προώθηση μέσων σταθερής τροχιάς
- θύλακες ήπιας κυκλοφορίας
- περπάτημα και ποδήλατο

Δύσκολα θα μπορούσε να αμφισβητηθεί η σημασία τους, ωστόσο γεννώνται κάποια βασικά ερωτήματα:

1. Γιατί περίμεναν και τα δυο υπουργεία την Πράσινη Βίβλο για να κινητοποιηθούν; Δεν είχαν συνειδητοποιήσει την επείγουσα ανάγκη της χάραξης μιας στρατηγικής;
2. Ως προς το ΥΠΕΧΩΔΕ η στρατηγική που κατέθεσε είναι συνεπής με το μέχρι σήμερα έργο του;

Για παράδειγμα

Ως προς το τραμ: τι έχει κάνει ως τώρα για το τραμ, το οποίο από το 2004 εξακολουθεί να αγωνίζεται για να αποκτήσει την προτεραιότητα που δικαιούται στις διασταυρώσεις, και το πιο σημαντικό, να περάσει την πόρτα του Πειραιά; Γιατί επίσης η μελέτη του Ε.Μ.Π. για ένα ολοκληρωμένο δίκτυο τραμ στην Αττική βρίσκεται 4 χρόνια στα συρτάρια;

Ως προς το περπάτημα: τι έχει κάνει το ΥΠΕΧΩΔΕ για τα πεζοδρόμια της Αθήνας; Γιατί αδιαφορεί για την προσπελασιμότητα των σταθμών του μετρό;

Γιατί ακύρωσε ακόμη και την ανάπλαση των κεντρικών λεωφόρων της Αθήνας, αν και έγιναν σχετικές μελέτες με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων; Γιατί δεν καταρτίζει σωστές προδιαγραφές για τα πρόσθετα πεζοδρόμια σε περίπτωση κατασκευής έργων σύμφωνα με το άρθρο 48 του ΚΟΚ; Γιατί δεν πραγματοποιεί ενημερωτικές εκστρατείες ευαισθητοποίησης του κοινού κατά της στάθμευσης, αλλά και κίνησης (ιδίως των μοτοσικλετών) των οχημάτων στα πεζοδρόμια και τους υπόλοιπους χώρους των πεζών (πεζόδρομους, πλατείες, πάρκα, στοές κλπ); Γιατί σχεδιάζει με αποκλειστικό γνώμονα το ΙΧ και δεν λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες των πεζών (όπως συνέβη λ.χ. στην περίπτωση του κόμβου των Αμπελοκήπων);

Ως προς το ποδήλατο: γιατί το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει διαγράψει για την Ελλάδα ένα μέσον, που είναι σημαντική συνιστώσα της κυκλοφορίας στις ευρωπαϊκές πόλεις; Είναι δυνατόν να πάρει κανείς στα σοβαρά σχέδιά του για την αναβάθμιση της ελληνικής πόλης στα οποία το ποδήλατο απουσιάζει; Αγνοεί ότι το ποδήλατο είναι από τους πιο σοβαρούς δείκτες ποιότητας ζωής, υγιούς περιβάλλοντος, ασφάλειας και αποτελεσματικής λειτουργίας της πόλης; Είναι δυνατόν ένα υπουργείο και Περιβάλλοντος να είναι στην πράξη εχθρός του ποδηλάτου;

Ως προς το αυτοκίνητο: πώς θα περιοριστεί η χρήση του αυτοκινήτου αν δεν εκπονηθούν μελέτες με αυτό το αντικείμενο; Γιατί διακόπηκε η χρηματοδότηση από το υπουργείο κυκλοφοριακών μελετών σε δήμους της Αθήνας; Υπάρχει κάτι που να κληρονομήσαμε από τους Ολυμπιακούς Αγώνες ως προς τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου;

3. ποια θα είναι τα επόμενα βήματα;

Ποιες είναι οι νέες πολιτικές, συμβατές με την απάντησή του στην Πράσινη Βίβλο, που θα δρομολογήσει το ΥΠΕΧΩΔΕ για το περπάτημα, το ποδήλατο, τα μέσα σταθερής τροχιάς και για τη θωράκιση των πόλεων απέναντι στη βεβήλωση από το αυτοκίνητο;

Προτίθενται τα δυο υπουργεία να αναλάβουν πρωτοβουλίες ουσιαστικής και συνθετικής δημόσιας διαβούλευσης για το αύριο της ελληνικής πόλης;

Προτίθενται να συμμετάσχουν, συνεργαζόμενα με παγκόσμιους οργανισμούς και φυσικά με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην εκστρατεία απέναντι σε προβλήματα υπερεθνικής κλίμακας όπως η υπερθέρμανση του πλανήτη; Το βασικό ερώτημα που θέτει η Πράσινη Βίβλος στον ευρωπαίο πολίτη είναι: 'ποιο ρόλο θα επιθυμούσατε να παίξει η Ευρωπαϊκή Ένωση για να σας βοηθήσει να αντιμετωπίσετε τα προβλήματα στη χώρα σας;' Η μη απάντηση των υπουργείων εισπράττεται προφανώς ως αρνητική απάντηση. Δεν σκέφτονται όλοι με τον ίδιο τρόπο. Η ευρωπαϊκή εμπειρία είναι πολύτιμη. Δεν υπάρχει σήμερα φορέας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο για να την αξιοποιήσει. Ο φορέας αυτός θα μπορούσε να έχει τη μορφή ενός *'Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τις Πόλεις'* όπου θα εκπροσωπούνται οι εθνικές Τοπικές Αυτοδιοικήσεις. Ένας τέτοιος φορέας θα είχε την ισχύ να παίζει στις πόλεις το ρόλο που τα εθνικά υπουργεία ούτε έχουν την ικανότητα ούτε νομιμοποιούνται για να αναλάβουν. Σε κάθε περίπτωση σημαντικός παράγοντας παραμένουν, για την υιοθέτηση μιας Νέας Κουλτούρας για την Αστική Κινητικότητα, οι πολίτες που με τις πρωτοβουλίες τους, τις προτάσεις, τις δράσεις και τις διεκδικήσεις τους μπορούν να τη προωθήσουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παρατηρήσεις στην ‘Εισήγηση για τη στρατηγική Αστικής Κινητικότητας’ της Επιτροπής του ΥΠΕΧΩΔΕ

σελ.2 γρ.31, μέσα στην παρένθεση: για το βασικό αστικό δίκτυο (αρά και τους αντίστοιχους ποδηλατόδρομους και πεζοδρόμια) ευθύνη έχει το ΥΠΕΧΩΔΕ

σελ.4 γρ.44, μετά από “βιώσιμων”: όλα τα μεταφορικά συστήματα θα πρέπει να συνδυάζονται και να αποτελούν συνέχεια

σελ.5 γρ.3 μετά από “πληθυσμού”: οι ποδηλάτες αποτελούν μια ομάδα πληθυσμού που επιλέγει ένα οικολογικό μέσο και πρέπει να υποστηριχτεί πολύπλευρα για να πληθύνει

σελ.5, γρ.23: η έλλειψη δικτύων κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων είναι βασική αιτία υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος

σελ.6 γρ.13 μετά από “κυκλοφορίας”: ένα άλλο πρόβλημα είναι η πρόβλεψη του κατάλληλου μέσου (από περπάτημα έως προστακτικό σιδηρόδρομο) για κάθε διανυόμενη απόσταση

σελ.6 γρ.18 μετά από “σχεδιασμό”: να τονιστεί ως βασική κατεύθυνση και να δοθεί έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης

σελ.7 γρ.14: αν και υπάρχουν περιπτώσεις όπου η τεχνολογία μπορεί να συμβάλει στη βιώσιμη κινητικότητα, είναι παραπλανητικό και αποπροσανατολιστικό το να περιμένουμε κυρίως με νέες τεχνολογίες να λύσουμε τα υπάρχοντα προβλήματα των αστικών μεταφορών. Θα ήταν ορθότερο αν ως τέταρτος άξονας οριζόταν η “ευαισθητοποίηση, ενημέρωση και εκπαίδευση”, από την οποία υπάρχει (τουλάχιστον στην Ελλάδα) μεγάλη έλλειψη. Άλλωστε το σχέδιο της Πράσινης Βίβλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τιτλοφορείται “ΠΡΑΣΙΝΟ ΒΙΒΛΙΟ - Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας”.

σελ.8 γρ.21,24 μετά από “θυλάκων” να προστεθεί “και δικτύων” ήπιας κυκλοφορίας: πρέπει να προωθείται η πολιτική ένωσης θυλάκων και δημιουργία αξόνων και συνέχειας

σελ.10 γρ.5: θα πρέπει η δημόσια συγκοινωνία να συμπληρώνει και να εξυπηρετεί τις ήπιες μορφές μετακίνησης και όχι το αντίστροφο

σελ.10 γρ.42: θα πρέπει να αναπτυχθούν δίκτυα ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τους σταθμούς (είναι αναγκαίο για συνδυασμένη μετακίνηση)

σελ. 11 γρ.10: η δημόσια συγκοινωνία δεν θα πρέπει να χαρακτηρίζεται εναλλακτικό μέσο. Θα πρέπει να αναγνωριστεί ως το κύριο μεταφορικό μέσο μεγάλων αποστάσεων στην πόλη (για μικρότερες αποστάσεις οι ήπιες μορφές μετακίνησης θα πρέπει να έχουν αυτό το ρόλο και κυρίως το βάδισμα, που είναι και ο φυσικός τρόπος ανθρώπινης μεταφοράς) και το αυτοκίνητο να αναλάβει το ρόλο του εναλλακτικού, που χρησιμοποιείται μόνο σε έκτακτες περιπτώσεις (π.χ. μεταφορά ασθενών, επείγουσες μετακινήσεις σε εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες, μεταφορά βαρέων αντικειμένων που δεν αξίζει τον κόπο να μεταφερθούν με φορτηγά κλπ)

σελ 11 γρ.32: προτείνονται “νέες οδικές υποδομές, κυρίως [δηλ. ούτε καν αποκλειστικά] περιφερειακού χαρακτήρα”. Αυτό είναι τελείως αντιφατικό με όσα αναφέρονται στη σελ.5 (αλλά και σε πολλά άλλα σημεία του κειμένου) σχετικά με τις καταστροφικές συνέπειες της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου. Ακόμα και οι “περιφερειακές” (δεν είναι απόλυτα σαφές τι εννοείται με αυτό π.χ την υποθαλάσσια της Θεσσαλονίκης κάποιοι θα ήθελαν να την χαρακτηρίσουν περιφερειακή) οδικές υποδομές δεν διοχετεύουν μόνο κίνηση, αλλά

δημιουργούν κιάλας μέσω του φαινομένου της γενώμενης κυκλοφορίας (induced traffic). Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Αττικής οδού που 3 μόλις χρόνια μετά την κατασκευή της άρχισε να παρουσιάζει κυκλοφοριακό κορεσμό παρόλο που διπλασιάστηκαν σχεδόν τα διόδια.

σελ. 11-12 ισχύει και το αντίστροφο, δηλ. η βελτίωση της υποδομής των πεζών είναι απαραίτητη για την επιτυχία της αναβάθμισης των δημόσιων συγκοινωνιών. Μια μετακίνηση με λεωφορείο περιλαμβάνει κατά κανόνα και δύο μετακινήσεις με τα πόδια (από και προς τη στάση). Έτσι δεν θα πρέπει η κακή κατάσταση των δημόσιων συγκοινωνιών να χρησιμοποιείται ως δικαιολογία για να αναβάλλεται η "απόδοση περισσότερου χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης" (σελ.7) που ορθώς προτείνει το κείμενο. Το σωστό είναι και τα δύο να γίνονται παράλληλα, και όχι το ένα ύστερα και έπειτα το άλλο.

σελ.12 γρ11: μετά από "πεζόδρομους" να προστεθεί "και ποδηλατόδρομους"

σελ.12 γρ.35 μετά από MMM να προστεθεί "και δικτύων πεζών και ποδηλάτων". Να έχουν επίσης προνομιακή μεταχείριση

σελ. 13 παρ.2.2.1 Το "προώθηση της κυκλοφορίας των δίτροχων" πρέπει να γίνει "προώθηση της κυκλοφορίας των ποδηλάτων". Θα πρέπει να επικρατήσει η κοινή λογική και να αναγνωρίσει και το ΥΠΧΩΔΕ ότι το πρόβλημα δεν βρίσκεται στους τροχούς, αλλά στον κινητήρα. Θα πρέπει να δημιουργηθούν ποδηλατόδρομοι και να δοθεί προτεραιότητα στις ήπιες μορφές κινητικότητας (περπάτημα, ποδηλασία)

σελ. 13 παρ.2.2.2. Αν και αναγνωρίζεται (σελ. 11) ότι "οι θέσεις στάθμευσης προσελκύουν την κυκλοφορία ΙΧ αυτοκινήτων" και ότι (σελ.7) πρέπει να επιδιωχθεί "περιορισμός/αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου), προτείνεται πολιτική αύξησης των χώρων στάθμευσης. Είναι ασαφές τι σημαίνει "περιφερειακό" - για κάποιους λ.χ. σημαίνει το Φιξ ή το Μέγαρο Μουσικής και η πλατεία Αιγύπτου (λίγες εκατοντάδες μέτρα από το Σύνταγμα και την Ομόνοια). Δεν αναφέρει επίσης ποιος θα πληρώσει για τους χώρους αυτούς, σε μια εποχή που περικόπτονται οι δημόσιες δαπάνες για συντάξεις, κοινωνική προστασία, παιδεία, υγεία κλπ και αν θα γίνουν σε κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για πεζούς, οι οποίοι υποτίθεται ότι θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα έναντι του ΙΧ

σελ. 13-14 παρ.2.2.3 Αν όλα αυτά τα "έξυπνα" συστήματα (όπως και αυτά που αναφέρονται στη σελ.15 για την Αθήνα) εφαρμοστούν περισσότερο για τα ΙΧ αυτοκίνητα παρά για τα λεωφορεία υπάρχει ο κίνδυνος να ενισχύσουν ακόμα περισσότερο την χρήση του παρά τον υποτιθέμενο περιορισμό τους. Πρέπει να υπάρχει διαχωρισμός των δύο και πρόβλεψη για να προηγούνται τα λεωφορεία σε παρεχόμενες εξυπηρετήσεις και επενδύσεις.

σελ. 14 παρ.2.2.4 οι σταθμοί μετεπιβίβασης των ΙΧ θα πρέπει να είναι πράγματι στα όρια της αστικής περιοχής (π.χ. για την Αθήνα στην Παλλήνη ή στη Βάρη και όχι στο Μέγαρο Μουσικής ή στο Φιξ). Ακόμα να βελτιωθούν οι συνθήκες πρόσβασης των πεζών στους σταθμούς επιβίβασης και ειδικότερα να εξασφαλιστεί η ταχεία και ασφαλής πρόσβασή τους

σελ. 14 παρ.2.2.5 η καλύτερη πολιτική οδικής ασφάλειας είναι η υποκατάσταση μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες (δηλαδή εγγενώς ανασφαλή μέσα μεταφοράς) με ποδήλατα και βάδισμα (δηλαδή με εγγενώς ασφαλή μέσα μεταφοράς)

Θα πρέπει να διευκρινιστεί το τι σημαίνει "βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών". Η σεβασμός και η προστασία των ήπιων μορφών μετακίνησης (που υποτίθεται ότι προωθούνται) από την επιθετικότητα των οδηγών θα πρέπει να έχει προτεραιότητα σε σχέση με τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους (από τα οποία κινδυνεύουν οι ίδιοι οι παραβάτες και όχι κάποιοι άλλοι)

σελ. 14 παρ.2.2.5 Η αναδιάρθρωση των δρομολογίων των MMM θα πρέπει να γίνει με τρόπο που να μην εξαντλήσει τη δυναμικότητα του μετρό, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται και από ανθρώπους με κινητικές αναπηρίες, καρότσια, ποδήλατα κλπ. Θα

πρέπει να επιδιώκεται παράλληλα και μείωση της κίνησης ΙΧ αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

Επίσης είναι καλή ιδέα να υπάρχουν ειδικές δρομολογήσεις και στις περιπτώσεις πολιτιστικών, αθλητικών θρησκευτικών κλπ εκδηλώσεων, ώστε η αυξημένη ανάγκη μετακινήσεων να μην εξυπηρετείται με ΙΧ αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες.

Ακόμα η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας να αποκτήσει ιδιαίτερο σκέλος για την προστασία των πεζών και των ποδηλατών

σελ 14-15: στην Αθήνα δεν πρέπει να δοθεί προνομιακή μεταχείριση μόνο στα ΜΜΜ, αλλά και στις ήπιες μορφές μετακίνησης (βάδισμα, ποδηλασία) τις οποίες υποτίθεται ότι αυτά εξυπηρετούν

σελ 15 γρ.10: προτείνεται πρόγραμμα αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου. Ακόμα όμως μεγαλύτερη προτεραιότητα για τους προαναφερόμενους λόγους (σελ. 14 παρ.2.2.5) θα πρέπει να δίνεται στην αστυνόμευση από την Τροχαία των χώρων των πεζών (πεζοδρόμια, πλατείες, διαβάσεις κλπ) και των ποδηλατόδρομων σε σχέση με την "παράνομη στάθμευση σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου).

σελ. 15 παρ.2.3 δεν είναι σαφές τι εννοείται με το "ανταποδοτικό χαρακτήρα" των προστίμων, θα ήταν όμως καλή ιδέα τα έσοδα αυτά να διατίθενται για αστυνόμευση και ενημέρωση/ευαισθητοποίηση.

σελ.16 γρ.42, μετά από "πεζόδρομων" να προστεθεί "και ποδηλατόδρομων"

σελ.17 γρ.22: να απομακρυνθούν τα εμπόδια τόσο από τα πεζοδρόμια και τους πεζοδρόμους, όσο και από τους ποδηλατόδρομους και να πάνσουν να χρησιμοποιούνται για την κίνηση των μοτοσικλετών

σελ.17 γρ.39: να μεταφέρονται τα ποδήλατα και από τα μέσα σταθερής τροχιάς (Τραμ, μετρό, προαστιακός, ΗΣΑΠ). Ειδικότερα για τη μεταφορά των ποδηλάτων στο μετρό, άμεσα μπορούν να τοποθετούνται στο τελευταίο βαγόνι του συρμού, όπου θα υπάρχει η κατάλληλη σήμανση εισόδου, στο χώρο δίπλα στο θάλαμο οδήγησης και μεσοπρόθεσμα τόσο στο μετρό όσο και στον ΗΣΑΠ οι συρμοί που παραγγέλλονται να διαθέτουν οχήματα με κατάλληλο ειδικό χώρο ή διαμέρισμα (σκευοφόρο) ώστε η μεταφορά του ποδηλάτου να γίνεται όλες τις ώρες.

σελ 17-18 ενώ αναφέρεται (σελ. 16) ότι τα ποδήλατα θα πρέπει να είναι "λειτουργικά ενταγμένα στην καθημερινή ζωή και όχι μόνο χάριν αναψυχής" προτείνεται "διαμόρφωση ποδηλατόδρομων κατά προτεραιότητα σε πρόσφορους χώρους όπως το παραλιακό μέτωπο και τα μεγάλα πάρκα". Το λογικό για κάποιον που έχει ως βασικό άξονα την "απόδοση περισσότερου χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης" (σελ. 7) και τη "συνέχεια σε δίκτυα κίνησης πεζών και ποδηλάτων" (σελ. 16) θα ήταν, όταν φτάσει το σημείο συγκεκριμενοποίησης των παρεμβάσεων, να προτείνει την υλοποίηση δικτύου ποδηλατόδρομων, όπως αυτό που έχει ήδη μελετήσει το Ε.Μ.Π.

σελ.18 παρ2.4: όπως προαναφέρθηκε (σελ.7 γρ.14) οι τεχνολογίες δεν πρέπει να αποτελέσουν ξεχωριστό άξονα, αλλά να δοθεί έμφαση στην εκπαίδευση/ενημέρωση/ευαισθητοποίηση στις ήπιες μορφές μετακίνησης. Η τεχνολογία μπορεί μόνο σε λίγες περιπτώσεις να συμβάλλει σημαντικά (σε κάποιες περιπτώσεις μάλιστα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως άλλοθι για να μην γίνει τίποτε ουσιαστικό).

σελ. 23 παρ.2.4.5 περιβαλλοντικό τέλος θα πρέπει με βάση την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει" να επιβάλλεται και στο θόρυβο των οχημάτων, που είναι πολύ σημαντική μορφή ρύπανσης. Στις προτάσεις για τα αστικά διόδια δεν έχει περιληφθεί ο προβληματισμός για την παραβίαση της ιδιωτικότητας και προσωπικών δεδομένων που συνδέεται με το σύστημα καταγραφής με κάμερες που χρησιμοποιούν συνήθως αυτά τα συστήματα. Επίσης όλες αυτές οι λεπτεπίλεπτες και εξελιγμένες τιμολογήσεις φαντάζουν εξεζητημένες, όταν υπάρχει η

μαζική απλήρωτη στάθμευση στους χώρους των πεζών (ακόμα και κίνηση - ιδιαίτερα μοτοσικλετών) που με προκλητικό τρόπο επιτρέπει η τροχαία, ακόμα και όταν είναι παρούσα, ακόμα και μπροστά από αστυνομικά τμήματα.

σελ. 23-24 παρ.2.4.6 για την εμπέδωση περιβαλλοντικής συνείδησης, ακόμα σπουδαιότερο από την τεχνολογία ενημέρωσης, είναι η προστασία που θα πρέπει να παρέχει το κράτος στους πολίτες που ασχολούνται με τα περιβαλλοντικά ζητήματα, αντί των διώξεων που συχνά τους επιφυλάσσει.

σελ. 26 παρ.3.2.1(α) είναι ασαφές τι σημαίνει "σχεδιασμός και ανάπτυξη νέων συγκοινωνιακών υποδομών που θα τροφοδοτούν την ανάπτυξη της πόλης" - θα μπορούσε να σημαίνει και αυτοκινητόδρομους. Άλλωστε η αστική διάχυση θεωρείται ότι πρέπει να αποθαρρύνεται (σελ." 9). Ομοίως ασαφές είναι και το "πολιτική στάθμευσης συσχετισμένη με τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό".

σελ.27 παρ.3.2.2: να προστεθεί ως μέτρο (μεταξύ (α) και(β)): Προτεραιότητα στις ήπιες μορφές κινητικότητας μέσω κατασκευής ποδηλατόδρομων, πεζοδρομήσεων και κατάλληλης σήμανσης που να δίνει προτεραιότητα σε αυτά

σελ. 27 παρ.3.2.2(γ) Θα πρέπει να σταματήσει η κατασκευή χώρων στάθμευσης σε κοινόχρηστους χώρους (πλατείες, πάρκα κλπ) που τους καταστρέφουν και τους υποβαθμίζουν. Η διάθεση δημόσιου χώρου είναι έμμεση επιδότηση προς τα ΙΧ αυτοκίνητο που τον χρησιμοποιούν (αντίθετα με την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει" -σελ. 22 - εδώ πληρώνουν οι μη ρυπαίνοντες πεζοί), προσελκύουν κίνηση ΙΧ αυτοκινήτων (σελ.7) και είναι αντίθετη με την αποθάρρυνση των ΙΧ αυτοκινήτων που διακηρύσσεται, και την "απόδοση περισσότερου χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης" (σελ.7). Η ελεγχόμενη στάθμευση μπορεί να εφαρμόζεται μόνο εκεί που περισσεύει χώρος και όχι σε σημεία που ο χώρος δεν φτάνει για τους πεζούς και τις άλλες χρήσεις της πόλης. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν θέσεις "ελεγχόμενης" στάθμευσης δίπλα από "πεζοδρόμια" πλάτους ενός ή μισού μέτρου. Ο χώρος αυτός θα έπρεπε να διατεθεί για την αποκατάσταση του πεζοδρομίου σε κανονικό πλάτος και όχι με εισπρακτική λογική και για την ενίσχυση της κίνησης των ΙΧ αυτοκινήτων.

σελ. 28 παρ.3.2.3(α) ο "διαχωρισμός των πεζοδρομίων από την κυκλοφορία των οχημάτων" πρέπει να έχει στόχο την προστασία των πεζών και όχι την μετατροπή των δρόμων σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας. Δεν πρέπει να γίνεται με κάγκελα που δεν επιτρέπουν από-επιβιβάσεις ταξί, φορτο-εκφορτώσεις αντικειμένων κλπ ή επιτείνουν τον εγκλωβισμό από τα σταθμευμένα στις διαβάσεις οχήματα.

Η "δημιουργία οδών μικτής κυκλοφορίας πεζών-οχημάτων" θα πρέπει να γίνεται στο βαθμό που μπορεί να εξασφαλιστεί η σωστή χρήση τους, γιατί σήμερα οι υπάρχοντες "πεζοδρόμοι" έχουν στην πράξη μετατραπεί σε δρόμους "μικτής κυκλοφορίας"

σελ. 28 παρ.3.2.3(β) Το "κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για πεζούς και ποδήλατα" είναι υπερβολικά γενικό και ασαφές. Χωράει ακόμα και πρόστιμα σε πεζούς επειδή δεν περπατούν (ή πετούν) στα ανύπαρκτα πεζοδρόμια.

Το ίδιο ασαφές είναι και το "κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για ΑμΕΑ" και τα επόμενα. Τα μέτρα για ΑμΕΑ πρέπει να στοχεύουν στην αυτονομία τους. Για παράδειγμα οι δωρεάν θέσεις στάθμευσης οχημάτων δεν πετυχαίνουν κάτι τέτοιο γιατί τα περισσότερα ΑμΕΑ δεν μπορούν να οδηγήσουν. Θα πρέπει να εξασφαλιστούν συνθήκες βαδίσματος τέτοιες ώστε να μπορούν να κινηθούν όλοι, γιατί σήμερα στις ελληνικές πόλεις μπορούν να βαδίσουν μόνο άτομα με ειδικές ικανότητες.

σελ.29 παρ.3.2.4: να προστεθεί παρ. 3.2.4 (δ) ευνοϊκή τιμολόγηση του ποδηλάτου με μείωση του Φ.Π.Α

σελ.30 γρ.20 μετά από "ενημέρωση" να προστεθεί "και εκπαίδευση"

σελ.30 γρ.20: να εισαχθεί στις βαθμίδες της εκπαίδευσης η διδασκαλία της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ώστε να συμβάλλει στην αλλαγή νοοτροπιών και προτύπων μετακίνησης.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΛΕΙΠΟΥΝ ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΟΥΝ

Για την προώθηση των διακηρυσσόμενων στόχων του κειμένου θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις παρακάτω παρεμβάσεις, που λείπουν από τα προτεινόμενα μέτρα:

- 1) Να σταματήσει άμεσα η κατασκευή αυτοκινητόδρομων και να κατευθυνθούν οι επενδύσεις προς την αγορά λεωφορείων, τρόλεϊ και στην κατασκευή μέσων σταθερής τροχιάς. Με τον τρόπο αυτό θα αυξηθεί η αποδοτικότητα των επενδύσεων και η δυναμικότητα των μεταφορικών συστημάτων
- 2) Να απαιτείται από κάθε ιδιοκτήτη αυτοκινήτου ή μοτοσικλέτας η ιδιοκτησία ή μακροχρόνια μίσθωση χώρου στάθμευσης του οχήματός του εκτός της οδού. Έτσι θα λυθεί το πρόβλημα της ανεξέλεγκτης στάθμευσης των οχημάτων, αλλά θα εμπεδωθεί και η αίσθηση κοινωνικής ευθύνης των ιδιοκτητών ΙΧ οχημάτων.
- 3) Να ξεκινήσει άμεσα ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αποκατάστασης των πεζοδρομίων σε ικανοποιητικά, σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές, πλάτη, ώστε σε μία 5ετία το πολύ να υπάρξουν ικανοποιητικές συνθήκες πεζή μετακίνησης **για όλους τους πολίτες**.
- 4) Το ΥΠΕΧΩΔΕ θα πρέπει να συντάξει άμεσα σωστές και φιλικές για τους πεζούς προδιαγραφές πεζοδρομίων, καθώς και πρόσθετων πεζοδρομίων στην περίπτωση που το υπάρχον χρησιμοποιείται για την κατασκευή έργων. Οι προδιαγραφές αυτές θα πρέπει να είναι υποχρεωτικές για τους δήμους και να μην επαφίενται σε συγκυριακές πλειοψηφίες, γιατί εξυπηρετούν την ικανοποίηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων της ασφαλούς κινητικότητας.
- 5) Να ληφθούν μέτρα αποθάρρυνσης των μοτοσικλετών, παρόμοια με αυτά των αυτοκινήτων, και προστασίας των πεζών από την επιθετικότητά τους, καθώς και ενθάρρυνσης των ποδηλάτων, με την κατασκευή ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων (και όχι απλώς ψυχαγωγικών διαδρομών) και προστατευμένων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων στα σημεία μετεπιβίβασης.
- 6) Να τροποποιηθεί ο ΚΟΚ ώστε να γίνει φιλικότερος για τους πεζούς και τα ήπια μέσα μετακίνησης. Τεκμηριωμένες προτάσεις τροποποίησης του ΚΟΚ προς το φιλικότερο για τους πεζούς υπάρχουν στις ιστοσελίδες <http://www.pezh.gr/docs/kok1.htm> και <http://www.podilates.gr>
- 7) Να αρχίσουν άμεσα, ενημερωτικά προγράμματα ευαισθητοποίησης για το σεβασμό των δικαιωμάτων των πεζών και την προτεραιότητα που θα πρέπει να έχουν τα ήπια μέσα μετακίνησης. Τα προγράμματα αυτά θα πρέπει να έχουν ως στόχο όχι μόνο το κοινό αλλά και το προσωπικό των αρμόδιων με τις μεταφορές υπηρεσιών όπως λ.χ. την τροχαία και γενικότερα την αστυνομία¹. Να εντάσσονται επίσης στα σχολικά προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής.
- 8) Να υπάρξει πρόγραμμα αύξησης των ελεύθερων χώρων πρασίνου χωρίς απαιτήσεις ανταποδοτικότητας. Θα πρέπει να ξεριζωθεί η αντίληψη που θέλει την πόλη να είναι ένα τεράστιο μεταφορικό σύστημα. Οι μεταφορές είναι απλώς μία από τις λειτουργίες του αστικού χώρου και μάλιστα όχι η κυριότερη. Η πόλη είναι ένας χώρος κοινωνικοποίησης και διαβίωσης, είναι σε τελευταία ανάλυση το σπίτι μας, με την ευρύτερη έννοια, και ο χώρος ανάπτυξης της προσωπικότητάς μας. Επίσης η έλλειψη χώρων πρασίνου και η υποβάθμιση του αστικού χώρου,

¹ Όταν λ.χ. η αστυνομία επιβάλλει με αυστηρότητα πρόστιμα για τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους (αδικήματα, δηλαδή, από τα οποία κινδυνεύει αυτός που παρανομεί), ενώ από την άλλη πλευρά αδιαφορεί για τη στάθμευση και κίνηση στα πεζοδρόμια αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (δηλαδή αδικήματα από τα οποία κινδυνεύει, όχι αυτός που παρανομεί, αλλά οι πεζοί, και μάλιστα οι πιο ευάλωτοι από αυτούς – ηλικιωμένοι, μικρά παιδιά, άτομα με αναπηρίες κλπ – που πετάγονται στο οδόστρωμα), τότε είναι προφανές ότι προωθεί τη νοοτροπία του “εμείς να κάνουμε τη δουλειά μας και για τους άλλους δε βαριέσαι” - αξίες αντικοινωνικού ατομισμού δηλαδή και νοοτροπίες “ωχαδερφισμού” και “βολέματος”.

δημιουργούν την ανάγκη πρόσθετων μετακινήσεων για αναψυχή των κατοίκων των πόλεων.

- 9) Ένα βήμα προς την σωστή κατεύθυνση θα ήταν και η νομοθετική κατοχύρωση του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών