Καλημέρα σε όλες και όλους,

Ευχαριστώ ιδιαιτέρως για την πρόσκληση.

Αντικειμενικές δυσκολίες (./././) με κρατούν μακριά σας σήμερα - αν και σίγουρα οι **περισσότεροι** γνωρίζετε … ότι η πραγματική μου επιθυμία θα ήταν να βρίσκομαι εκεί και να συζητήσουμε για τη βιώσιμη κινητικότητα σε ένα δήμοκαι μία ευρύτερη περιοχή που γνωρίζω καλά εδώ και χρόνια.

Βιώσιμη κινητικότητα λοιπόν … γνωρίζετε ότι η πορεία μου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ με συνεργασίες πλέον των 20 ετών σε δεκάδες πόλεις της Ελλάδας…, από τότε δηλαδή που η προώθηση περπατήματος- ποδηλάτου- δημόσιας συγκοινωνίας ως τρίπτυχου για την αλλαγή του μοντέλου των μετακινήσεων δεν ήταν καθόλου δεδομένη, **δεν ήταν καθόλου επιβεβλημένη και καθόλου – επιτρέψτε μου τον όρο – «της μόδας»…**

Συνεχίζοντας λοιπόν και από τη σημερινή θέση ευθύνης μου ως ΓΓΧΣΑΠ – ΥΠΕΝ λειτουργώ με στόχο να … περιορίσω τις αντικειμενικές δυσκολίες που μας πάνε πίσω στην ανάπτυξη των πόλεων, στην ενίσχυση του δημόσιου αστικού χώρου, στην αναβάθμιση του ρόλου του δημόσιου και του συλλογικού έναντι του ατομικού με τις προφανείς επιπτώσεις στον τομέα των μετακινήσεων.

Το ΥΠΕΝ δεν αντιμετωπίζει το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον ως έναν ξεχωριστό πολιτικό τομέα, αλλά ως το **φίλτρο** μέσα από το οποίο πρέπει να περνά κάθε δημόσια πολιτική, ως εκ τούτου και ο χωροταξικός σχεδιασμός, οι πολεοδομήσεις, οι χρήσεις γης και οι μετακινήσεις.

Στην **ολοκληρωμένη αστική στρατηγική του ΥΠΕΝ** περιλαμβάνεται ΡΗΤΑ η **«προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και της αρχής της συμπαγούς πόλης, αποσκοπώντας στην αντιστροφή της αστικής διάχυσης».**

Χρήσεις γης – σχεδιασμός της πόλης **και** μετακινήσεις είναι έννοιες αλληλένδετες, οι οποίες για πολλά χρόνια μελετώνται και αντιμετωπίζονται σαν διαφορετικές ενώ στην πράξη η θέση μίας δραστηριότητας γεννά την ανάγκη για μετακίνηση και η διασπορά των δραστηριοτήτων στο χώρο δημιουργεί το μεταφορικό σύστημα.

**Η ανάγκη ΛΟΙΠΟΝ συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και πρακτικών transit oriented development (TOD)θα πρέπει να μπει στην «αιχμή» των ΣΒΑΚμε ιδιαίτερη έμφαση στις μικρές πόλεις που η εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι ακραία (>80% του μεριδίου των μετακινήσεων).**

Προς αυτή την κατεύθυνση λοιπόν μέχρι και σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί μία σειρά πολιτικών και έχουν προωθηθεί σημαντικά έργα που σχετίζονται με τη ΒΚ στην Ελλάδα…

Αναφέροντας μόνο τα σημαντικότερα εξ αυτών:

* Προώθηση ποδηλατικού τουρισμού με ανάπτυξη του δικτύου EUROVELO
* Διαμόρφωση της **πρώτης** Εθνικής Στρατηγικής για το Ποδήλατο με διακριτούς **στόχους**, και **δείκτες** ελάχιστων αναπτύξεων υποδομών και **έργα πιλότους** που θα ενισχύσουν την εικόνα του ποδηλάτου στη χώρα (ΠΔ Γκάζι- Κηφισιά, ΠεζοποδηλατόδρομοςΆγ. Ανάργυροι- Λαύριο, Ελληνικό, Ποσειδώνος κ.α.)
* Νομοθεσία για τη δημιουργία πιλοτικών προσωρινών υποδομών για ΠΕΖΟΥΣ και ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ με στόχο την αξιολόγηση και μελλοντική υιοθέτησή τους…
* Εκπόνηση ΕΘΝΙΚΟΥ σχεδίου για την **ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ** με έμφαση στην άρση της Κλιματικής Αλλαγής και Εθνικού σχεδίου για την **Ηλεκτροκίνηση** με παράλληλη πολιτική απόδοσης κινήτρων για ηλεκτρικά οχήματα (αυτοκίνητα ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΑ),
* **Χρηματοδότηση** 180 και πλέον δήμων της χώρας μέσω του Πράσινου Ταμείου για την σύνταξη και Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ),
* **Χρηματοδότηση** πλήθους δήμων για εκπόνηση Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας,
* **Νέο θεσμικό πλαίσιο για την ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού** συνδυασμένο με νέο χρηματοδοτικό εργαλείο υποστήριξης των Δήμων
* Ενεργοποίηση ειδικών πολεοδομικών εργαλείων και μηχανισμών που προστατεύουν την αρχιτεκτονική κληρονομιά και αναχαιτίζουν την αυθαίρετη δόμηση, υλοποιούν τις ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και εξασφαλίζουν **κοινόχρηστους** και **κοινωφελείς** χώρους.
* Προώθηση εκτεταμένων προγραμμάτων αστικών έργων υποδομής και αστικής αναζωογόννησης, στρατηγικών **αναπλάσεων** σε μεγάλα αστικά κέντρα και ειδικά πολεοδομικά σχέδια για ιδιαίτερες περιοχές, μέσω **αξιοποίησης πληθώρας χρηματοδοτικών εργαλείων** και σε συνδυασμό με επικαιροποίηση του σχετικού νομοθετικού πλαισίου
* Αναμόρφωση της νομοθεσίας σχετικά με την προσβασιμότητα των κτιρίων και του υπαίθριου δημόσιου χώρου, με στόχο την προσβασιμότητα χωρίς φραγμούς για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα στο δομημένο και το φυσικό περιβάλλον
* Ενεργή υποστήριξη των ελληνικών υποψηφιοτήτων στην **Αποστολή** για τις 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες ευρωπαϊκές πόλεις με επιτυχή ένταξη 6 ελληνικών πόλεων
* συστηματική διεξαγωγή της ετήσιας εκστρατείας για την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας,
* σύνταξη Τεύχους Τεχνικών Οδηγιών Μελετών Αστικού Σχεδιασμού υπαίθριων δημόσιων χώρων και οδικού περιβάλλοντος»
* **δημιουργία Network Τοπικών Συντονιστών για την Βιώσιμη Κινητικότητα με την καθοδήγηση από τον Εθνικό Συντονιστή, με εκπροσώπους από τους ελληνικούς δήμους (σήμερα το δίκτυο αριθμεί 180 μέλη στο σύνολο των ελληνικών δήμων) και έχει καθημερινή συνεργασία μαζί τους,**
* προώθηση της μικροκινητικότητας με αναλυτικές προτάσεις τροπολογίας του ΚΟΚ προς το ΥΠΟΜΕ για την από κοινού διαμόρφωση πλαισίου λειτουργίας των Ελαφριών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΕΠΗΟ) που δημιούργησε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

**ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ**

**Οι προκλήσεις** για τις μικρές και μεγαλύτερες πόλεις που εκπονούν ή υλοποιούν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι πολλές και γνωστές στο σημερινό ακροατήριο:

Θα θέσω 2-3 από τα ζητήματα που σημειώνονται στην Ειδική Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου σχετικά με την αποτυχία προώθησης της ΒΚ σε κάποια από τα κράτη μέλη (συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας) … για να δώσω και το έναυσμα για προβληματισμό στη συνέχεια.

* Αν και το 2013 η Επιτροπή εξέδωσε δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα και **αύξησε** τη **χρηματοδότηση** για καθαρές αστικές μεταφορές, σύμφωνα με την έρευνα του Ελεγκτικού Συνεδρίου σε διάφορες πόλεις των κρατών μελών της ΕΕ**, δεν διαπιστώνεται  ότι υπάρχει ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ στροφή προς βιωσιμότερους** τρόπους μεταφοράς.🡪Μιλάμε πλέον ανοιχτά για την αποτυχία προώθησης της ΒΚ σε συνολικό πλαίσιο και αυτό είναι κάτι που στην Ελλάδα είναι **εμφανές** και το επιβεβαιώνουμε.
* Αν και έχουν γίνει πολλά και σημαντικά βήματα για την προώθηση τόσο της ΒΑΚ ως αλλαγή νοοτροπίας, όσο και των ΣΒΑΚ σε επίπεδο θεσμικό και χρηματοδοτικό… **παραμένουμε εκτός κάδρου πραγματικών τομών** στον τομέα των βιώσιμων μετακινήσεων σε όλες τις ελληνικές πόλεις.>>… αναζητούμε ακόμα ισοζύγιο στάθμευσης για την περίπτωση που ο σχεδιασμός μας καταργεί μη νόμιμες ή και νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης.. ενώ ποτέ δεν αναζητήθηκε ισοζύγιο για τον πεζό που τον εξαναγκάσαμε να κυκλοφορεί στο δρόμο!!!
* Η Ελλάδα κρίνεται ότι «τύποις» ακολούθησε τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ αλλά στην ουσία δεν παρουσιάζει πρόοδο καθώς δεν ακολούθησε στρατηγική ΡΙΖΙΚΗΣ στροφής προς τον περιορισμό των ιδιωτικών οχημάτων, τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η δέσμευσή μας ως κράτος- μέλος απέτυχε γιατί είδαμε τα ΣΒΑΚ αρχικά ως «μελέτες» και μετά ως «εργαλεία απορρόφησης χρημάτων». Αποτύχαμε να δούμε τα ΣΒΑΚ ως στρατηγικά εργαλεία αλλαγής του δημοσίου χώρου, αποφύγαμε να δούμε την πραγματικότητα στα μάτια, αποφύγαμε να τροποποιήσουμε τη νομοθεσία … ετών, που **προωθούσε το αυτοκίνητο με κάθε όρο** τόσο σε πολεοδομικό και συγκοινωνιακό επίπεδο, ΑΛΛΑ κυρίως επιτρέψτε μου να πω 🡪 σε πολιτικό επίπεδο.
* Λέει το ΕΕΣ ότι Η ευθύνη για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας βαρύνει **τα κράτη μέλη** και τις **πόλεις** τους.Βαρύνει δηλαδή εμάς – την κάθε πόλη χωριστά – που δεν αλλάξαμε τον τρόπο που δίνουμε στον κάθε μετακινούμενο… και που δεν αφαιρέσαμε χώρο από το ΙΧ.
* Παρατηρείται ότι στα σύγχρονα ΣΒΑΚ επιχειρείται να ικανοποιηθούν ακόμα… οι προσδοκίες των χρηστών ΙΧ όσον αφορά τις επιδόσεις του οδικού δικτύου. Παρατηρείται ακόμα ότι ελλείψει περιορισμών στο ΙΧ, παραμένει σε πολλές περιπτώσεις – ιδίως επαρχιακών ελληνικών πόλεων – **χρονικά αποδοτικότερη η χρήση ΙΧ αυτοκινήτου**. Για την αλλαγή του φαινομένου απαιτείται στρατηγική ΡΙΖΙΚΗΣ στροφής προς τον περιορισμό των ιδιωτικών οχημάτων (πρώτιστα) και δευτερευόντως πολιτικές σαφούς προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας.
* Συντηρούμε ακόμα μύθους για το ΙΧ … ξεχνώντας το δικαίωμα στην πόλη, το ρόλο της πόλης στη διαμόρφωση του ανθρώπου ως κοινωνικού όντος, της κοινωνικής συνοχής, ενώ… έπρεπε να δούμε πόλεμο στην Ουκρανία (!!) για να μειώσουμε την κατανάλωση του πετρελαίου και των ορυκτών καυσίμων…
* Διαβάζουμε για **φρένο** στη χρήση του αυτοκινήτου και αναγκαστικό περιορισμό της κατανάλωσης ενέργειας ΟΧΙ για να μειώσουμε το ενεργειακό μας ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ και να συμβάλουμε στην άρση της κλιματικής αλλαγής αλλά για να μειώσουμε την εξάρτηση της ΕΕ από τη Μόσχα… Μέτρα προφανή για τα οποία η βιώσιμη κινητικότητα «καλεί» εδώ και χρόνια για λόγους ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ, ζωής και θανάτου (τροχαία), και περιβάλλοντος … έρχονται να επιβληθούν για λόγους οικονομίας ….

Με δεδομένη την παρουσία πολλών σημαντικών (και πρωτοπόρων) αυτοδιοικητικών παραγόντων σε αυτή την ημερίδα … Θα ήθελα να κλείσω καλώντας σας να τολμήσετε… και για όσους τόλμησαν … να συνεχίσετε..να πάρετε χώρο από τον κυρίαρχο στο δρόμο και να τον δώσετε στον άνθρωπο.

Η δήμαρχος Αν Ιντάλγκο στο Παρίσι όταν ξεκίνησε τα έργα για την ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας ήταν μισητή … και πρόσφατα επανεξελέγη με ποσοστό 49% ενώ το Παρίσι σήμερα θεωρείται μελέτη περίπτωσης για το μικρό χρόνο εφαρμογής των αλλαγών και τη θεαματική αλλαγή υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και της δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και τη ΣΥΝΤΡΙΠΤΙΚΗ μείωση των τροχαίων!

**Είναι θέμα αποφασιστικότητας και σκληρής δουλειάς και στο βαθμό που μπορούμε θα είμαστε δίπλα σας.**

Ευχαριστώ πολύ.

Εύχομαι να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα από τη σημερινή ημερίδα προς όφελος τόσο του Πλατανιά όσο και του συνόλο των κρητικών πόλεων.

Καλή συνέχεια….