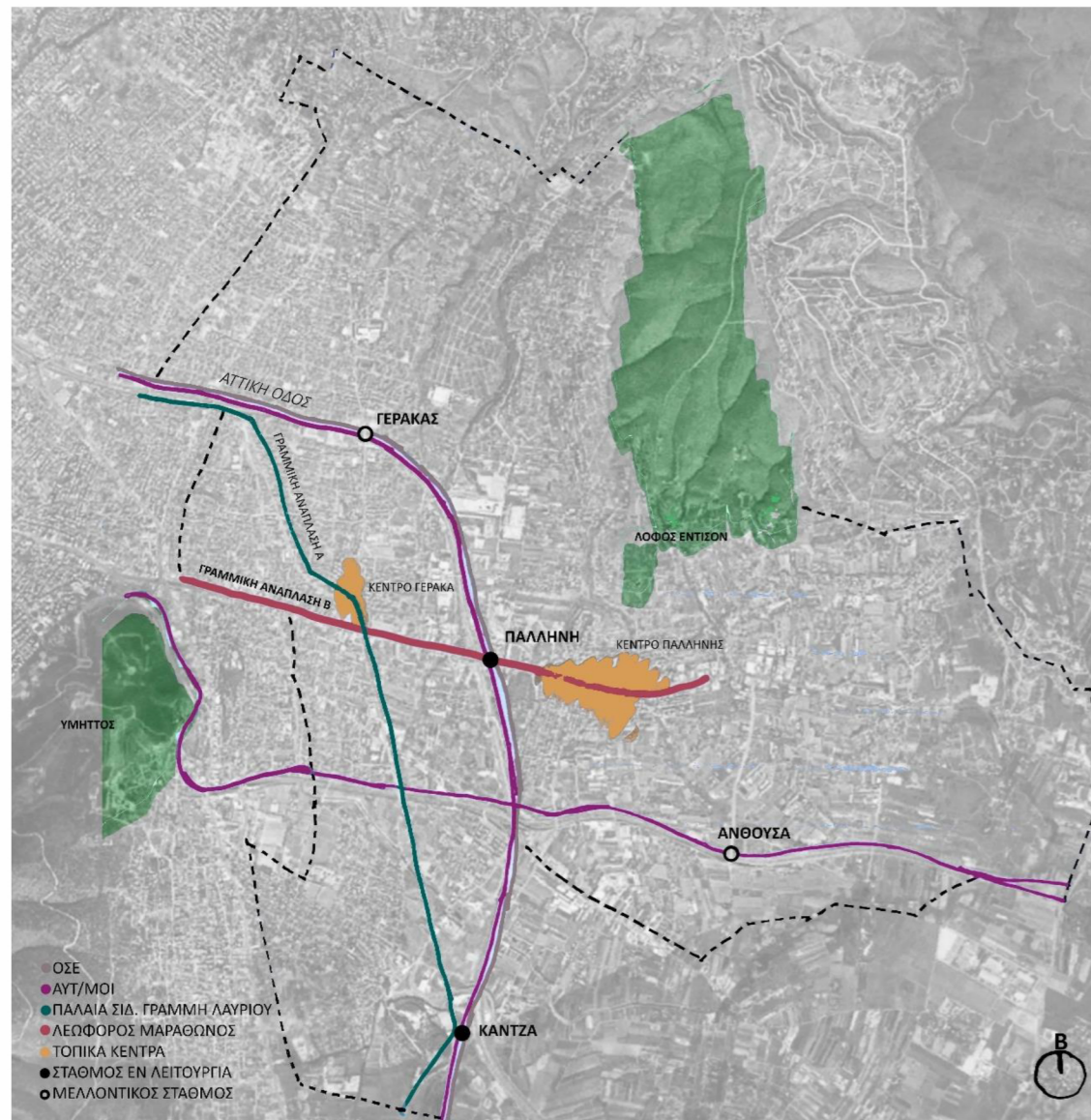


# ΤΡΑΜ ΚΑΙ ΠΟΛΗ

Δημήτρης Οδυσσεάς Πέρκιζας\_Πανεπιστήμιο Πατρών  
odysseusperk@yahoo.com

## Περιγραφή

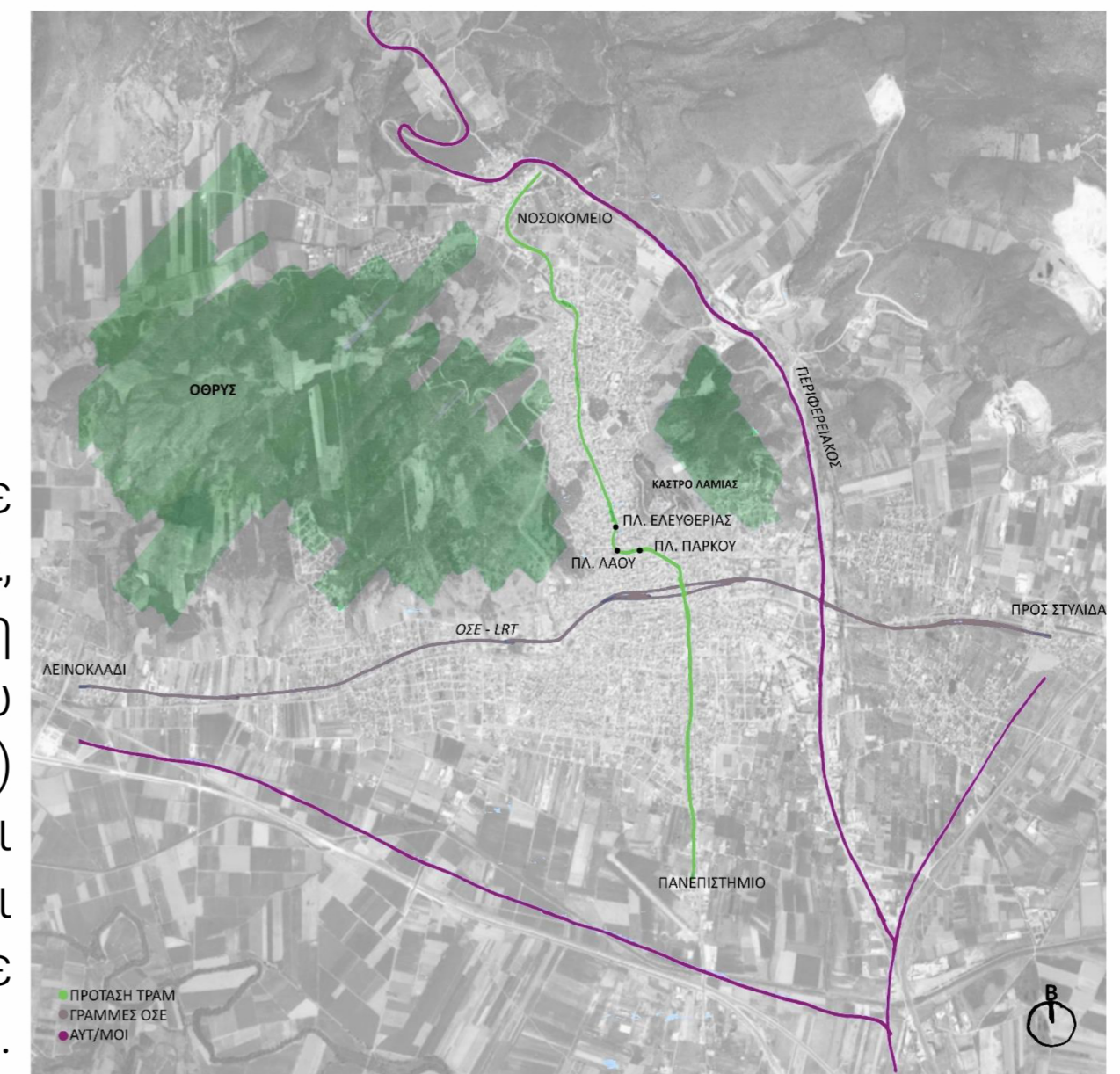
Η αυτοκινητοκεντρική προσέγγιση των προηγούμενων δεκαετιών, είναι δεδομένο πως αποτελεί ένα αποτυχημένο μοντέλο μετακινήσεων, καθώς οδήγησε τις πόλεις σε υπερκορεσμό και ρύπανση. Ανά τον κόσμο, είναι γεγονός ότι για να αποτραπεί η κυκλοφορία των αυτοκινήτων σ' έναν δρόμο, αρκεί να εξυπηρετείται επαρκώς από Μέσα Σταθερής Τροχιάς. Παρόλο που στην Ελλάδα υστερούμε σε αστικά ΜΣΤ, υπάρχουν αρκετές μελέτες για επεκτάσεις των υπάρχοντων (Αθήνα, Θεσσαλονίκη), αλλά και σχέδια για νέα ΜΣΤ σε πόλεις που στο παρελθόν διέθεταν ή και σε νέες. Με την βοήθεια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, αρκετές ελληνικές πόλεις, που πληρούν τα πληθυσμιακά – μεταφορικά κριτήρια, έχουν την δυνατότητα να εντάξουν στους δρόμους τους τραμ, προς καλύτερες αστικές μετακινήσεις, αισθητικές αναβαθμίσεις και τελικά ένα πιο βιώσιμο αστικό περιβάλλον.



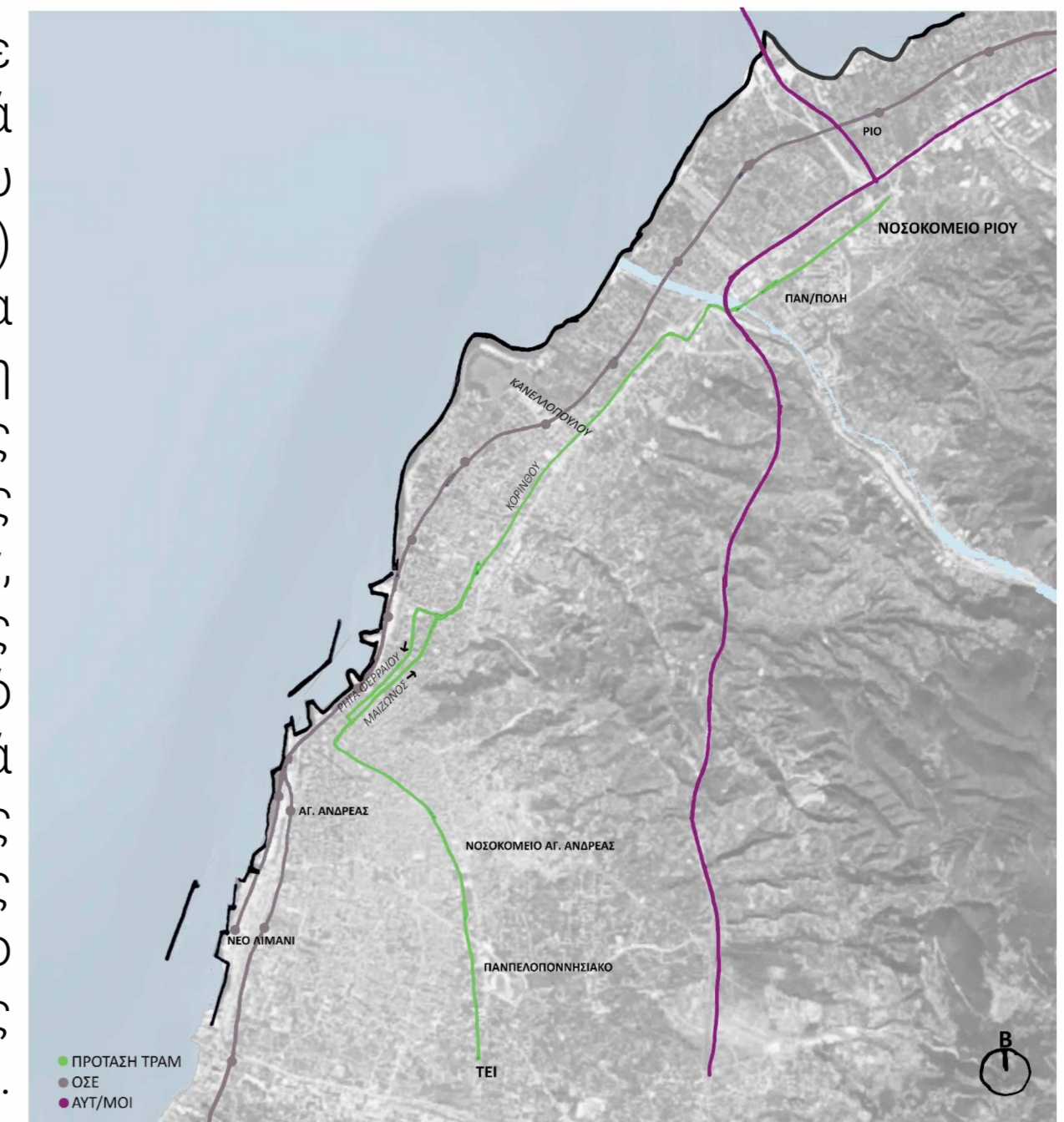
Η **Παλλήνη**, ως μέρος του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, είναι ένας από του πρώτους δήμους πανελλαδικά που το ΣΒΑΚ της εγκρίθηκε με ΦΕΚ. Βασικά σημεία, η προσθήκη νέων σταθμών μετρό-προαστιακού με χώρους park και bike n' ride, τα τοπικά κέντρα Παλλήνης και Γέρακα και οι εμβληματικές αναπλάσεις της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής του Λαυρίου και της Λεωφόρου Μαραθώνος με περιορισμό της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων σε μια λωρίδα ανά κατεύθυνση και επέκταση των πεζοδρομίων με παράλληλη ένταξη ποδηλατοδρόμου.



Η **Λαμία**, ως ένας δήμος με επίσης εγκεκριμένο με ΦΕΚ ΣΒΑΚ, παρόλο που πληρεί πληθυσμιακά κριτήρια, και πολεοδομικά μπορεί να υποστηρίξει την ύπαρξη τραμ (βορά-νότου), δεν μελετάται. Μάλιστα, ενώ διαθέτει υποδομή ΜΣΤ (ανατολή-δύση/προαστιακός) δεν περιλαμβάνεται στο ΣΒΑΚ η ύπαρξη και υποστήριξή του, παρά μόνο πεζοδρομήσεις και ποδηλατόδρομοι στο κέντρο της πόλης, μαζί με χώρους park και bike n' ride περιφερειακά.



Η **Πάτρα** είναι μια πόλη που στο παρελθόν διέθετε τραμ, παρόλο που η λειτουργία του έπαυσε αρκετά νωρίς. Σήμερα διαθέτει υποδομή ΜΣΤ που διατρέχει την πόλη στο σύνολό της (προαστιακός) για τον οποίο προβλέπεται αναβάθμιση σε υπόγεια διπλή γραμμή. Στο ΣΒΑΚ μελετάται παράλληλα και η ένταξη τραμ στους δρόμους με βάση παλαιότερες μελέτες που έχουν εκπονηθεί, μαζί με νέες πεζοδρομήσεις, δημιουργία τοπικών κέντρων, διάνοιξη οδών και ποδηλατοδρόμων και αναπλάσεις παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων γύρω από το νέο λιμάνι. Πρόβλημα όμως αποτελεί το αρκετά μεγάλο κόστος ενός τέτοιου μεγέθους σιδηροδρομικού έργου (μετρό) για το μέγεθος της Πάτρας, καθώς και η απουσία επικοινωνίας των δύο ΜΣΤ μεταξύ τους και άλλα προβλήματα χάραξης στις παλιές μελέτες του τραμ.



Το **Ηράκλειο** είναι μία από τις πόλεις που δεν διέθεταν τραμ στο παρελθόν, όμως αναπτύχθηκαν ραγδαία. Σήμερα είναι η μόνη από αυτές που μελετάει για πρώτη φορά ένταξη ενός ΜΣΤ στους δρόμους της μέσω του ΣΒΑΚ. Παλαιότερα υπήρξε μια μελέτη πάνω στην οποία στηρίζεται και το ΣΒΑΚ, η μεγάλη όμως ανάγκη είναι η σύνδεση του νέου αεροδρομίου με την πόλη. Η μελέτη αφορά έναν ελαφρύ σιδηρόδρομο (light rail) για γρήγορες μετακινήσεις, σε συνδυασμό με απλό τραμ εσωτερικά της πόλης.

## Μελλοντική Έρευνα

Η «μόδα» της επικράτησης του αυτοκινήτου ως το βασικό μέσο μετακίνησης στις πόλεις, συρρίκνωσε τον διαθέσιμο δημόσιο χώρο σε αυτές και δημιούργησε ένα αστικό περιβάλλον μη βιώσιμο για τους κατοίκους. Η μόδα όμως κάνει κύκλους και πλέον ανά τον κόσμο οι άνθρωποι παίρνουν πίσω τον χαμένο τους χώρο από τα αυτοκίνητα. Οι αποτελεσματικές όμως αστικές μετακινήσεις παραμένουν ως βασική ανάγκη κατοίκησης στις πόλεις. Τα ΣΒΑΚ λοιπόν έρχονται να καταναείμουν δίκαια τον δημόσιο χώρο και να δώσουν λύσεις αποτελεσματικών και φιλικών προς το περιβάλλον μετακινήσεων. Στην Ελλάδα που κάθε δήμος με 30.000 και άνω κατοίκους έχει υποχρέωση εκπόνησης ΣΒΑΚ, οι περισσότεροι δήμοι το αντιμετωπίζουν ως ένα νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, όντας ακόμη επιφυλακτικοί. Παίρνοντας όμως παράδειγμα από άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις και από την ιστορία επικράτησης των ΜΣΤ στις αστικές μετακινήσεις, οι ελληνικές πόλεις μπορούν να μεταλλαχθούν και να αναπτυχθούν σε κάθε τομέα.

## Πηγές

- Αραβαντινός Α. *Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, ΑΘΗΝΑ 2007
- Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ. *Πολεοδομία vs Μεταφορές, Από την απόκλιση στην σύγκλιση*, ΑΘΗΝΑ 2006
- Τσέτσης Σ. *Πράσινες μετακινήσεις στις πόλεις, Πολιτικές για μια βιώσιμη κινητικότητα στα αστικά κέντρα*, ΑΘΗΝΑ 2013
- pallini.gr
- svaklamia.wordpress.com
- svakheraklion.com
- svakpatras.com
- svak.gr

## 2° ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Κατανοώντας και αλλάζοντας την πόλη:  
Δημόσιος Χώρος & Περιβάλλον  
Ανισότητες & Δημοκρατία



<https://www.participatorylab.org/>