

Άτολμο, ουδέτερο και ανώδυνο χαρακτηρίζει τον ορισμό για τα ΣΒΑΚ η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ

2019/01/31 09:49 στην κατηγορία MMM

Άτολμο, ουδέτερο και ανώδυνο χαρακτηρίζει τον ορισμό για τα ΣΒΑΚ, όπως περιγράφεται **στο άρθρο 22 «Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας»** του σχεδίου νόμου για τις άδειες οδήγησης, η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ.

Σε σχετική ανακοίνωσή της, αναφέρει ότι τα ΣΒΑΚ είναι Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility Plans) και, τουλάχιστον εδώ και μια δεκαετία, εφαρμόζονται συστηματικά στις ευρωπαϊκές πόλεις για να δώσουν μια ισχυρή απάντηση στα σοβαρά και μεγάλου κόστους προβλήματα ατυχημάτων, κορεσμού, ρύπανσης, θορύβου και γενικότερα υποβάθμισης της αξίας του δημόσιου αστικού χώρου.

Σήμερα εστιάζουν σε ένα νέο εξαιρετικής κρισιμότητας ζήτημα, απέναντι στο οποίο εκδηλώνεται πια παγκόσμια κινητοποίηση, αυτό της κλιματικής αλλαγής.

Ως προς τις πόλεις, για όλα τα παραπάνω προβλήματα ενέχονται τα μηχανοκίνητα μέσα και κυρίως η ατομική μετακίνηση με το αυτοκίνητο, το οποίο καταναλώνει δημόσιο χώρο που δεν του ανήκει, εκτοπίζοντας τους ευάλωτους χρήστες, τους πεζούς, τους ποδηλάτες και γενικότερα τη μεγάλη πλειοψηφία των πολιτών όλους τους άλλους χρήστες που δεν το χρησιμοποιούν.

Για αυτό, οι **βασικοί στόχοι των ΣΒΑΚ είναι λιγότερα αυτοκίνητα στις πόλεις, χαμηλότερες ταχύτητες, πιο πολύ δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο**. Τέτοιες λύσεις, στην υπόλοιπη Ευρώπη αποδεικνύεται ότι κάνουν τις πόλεις πιο υγιείς περιβαλλοντικά και πιο παραγωγικές οικονομικά.

Οι παραπάνω στόχοι κάνουν τα ΣΒΑΚ στρατηγικές ριζικά διαφορετικές από αυτό που ήταν οι συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, οι οποίες ήταν προσανατολισμένες στο να δίνουν αδιέξοδες λύσεις, όπως παντού αποδείχτηκε, για το αυτοκίνητο.

Ωστόσο, το σχέδιο νόμου, όπως υποστηρίζει η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ,

περιορίζεται να αναφέρει ως σκοπό των ΣΒΑΚ τη «... βελτίωση της ποιότητας ζωής

στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές».

Στο σημείο αυτό, **υπογραμμίζει τα ακόλουθα:**

Τι πιο άτολμο, ουδέτερο και ανώδυνο από έναν τέτοιο ορισμό; Θα έπρεπε να προβάλλει και τόσα άλλα. Σε τι διαφέρει αυτός ο σκοπός από αυτόν των συμβατικών κυκλοφοριακών μελετών;

Είναι προφανές ότι αυτό που φιλοδοξούν τα ΣΒΑΚ είναι να αλλάξουν την επικρατούσα κουλτούρα απόδοσης «απόλυτης προτεραιότητας στο αυτοκίνητο» και αυτό πρέπει να δηλώνεται ρητά όχι να καλύπτεται.

Εκτός από αυτόν τον διστακτικό ορισμό συγχρόνως προβλέπονται από το σχέδιο νόμου μια σειρά από διαδοχικές εγκρίσεις, τόσες πολλές σε αριθμό, που ένα ΣΒΑΚ θα χρειαζόταν χρόνια για να τις πάρει, ακόμη και αν όλοι οι δημόσιοι φορείς συμφωνούσαν.

Πώς θα τα καταφέρουν οι φορείς αυτοί να αντιμετωπίσουν τέτοιο φόρτο εγκρίσεων όταν ΣΒΑΚ εκπονηθούν, όπως αναμένεται, για το μεγαλύτερο ποσοστό των Δήμων της Ελλάδας;

Το πιο σοβαρό είναι ότι με το σχέδιο νόμου δεν δίνεται απάντηση στο ποια θα είναι η ισχύς των ΣΒΑΚ.

Τι θα γίνει με υπερκείμενες μελέτες π.χ. με τα ΓΠΣ που προβλέπουν ιεράρχηση του οδικού δικτύου φιλοσοφίας των παρωχημένων κυκλοφοριακών μελετών; Τι νόημα έχουν τα ΣΒΑΚ αν δεν θα μπορούν να αγγίξουν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου;

Το νομοσχέδιο προβλέπει ότι τα ΣΒΑΚ τελικά θα εγκρίνονται από τους Δήμους, εφόσον θα έχουν πάρει όλες τις προηγούμενες εγκρίσεις. Όμως για όλα τα έργα που προκαταρκτικά θα προτείνονται από ένα ΣΒΑΚ οι μελέτες που θα εκπονούνται στη συνέχεια θα ακολουθούν τη συμβατική οδό των εγκρίσεων, χωρίς το γεγονός ότι περιλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ να εξασφαλίζει στις μελέτες αυτών των έργων ότι θα προχωρήσουν.

Γιατί λοιπόν γίνονται τα ΣΒΑΚ, με όλη αυτή την αναστάτωση, όταν εξαρχής είναι ακρωτηριασμένα;