
Δημοσιεύθηκε το ΦΕΚ για τα ΣΒΑΚ. «Ο νόμος είναι προς τη σωστή κατεύθυνση», σχολιάζει ο Ευ. Μπακογιάννης του ΕΜΠ

2019/03/06 09:23 στην κατηγορία MMM

Δημοσιεύθηκε το ΦΕΚ για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 22 του νομοσχεδίου, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται τα ΣΒΑΚ, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται, με σκοπό 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.

Στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, ΓΠΣ/ΤΧΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες) και ενσωματώνει επιμέρους τομεακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους.

Επίσης, σχεδιάζεται και καταρτίζεται, **με ορίζοντα δεκαετίας**, στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών.

Όπως τονίζεται, κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, εξετάζονται, ιδίως, θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών, κίνητρα και αντικίνητρα για τους πολίτες, πρόσβαση στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, προώθηση της ηλεκτροκίνησης, βιοκλιματικό σχεδιασμό του

δημόσιου χώρου, και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων – κοινωφελών, αστικών χώρων, συνδυάζοντας την πεζή κινητικότητα με δίκτυα πράσινων υποδομών, των δικτύων νερού (ρέματα, ποτάμια, παράκτιες ζώνες) και διαδρομών και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου.

Από την πλευρά του, ο Πολεοδόμος – Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός του ΕΜΠ, δρ. Ευθύμιος Μπακογιάννης, σε δήλωσή του στο metaforespres.gr, σημειώνει τα ακόλουθα:

«Ο νόμος είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, γιατί λαμβάνει υπόψη του τις ευρωπαϊκές οδηγίες του Eltis και τις σύγχρονες απαιτήσεις των ελληνικών πόλεων.

Ο ορισμός καλύπτει ένα ευρύ φάσμα μετακινήσεων, με έμφαση στους πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας, δηλαδή τη δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο.

Επίσης, αναδεικνύεται ο ρόλος του συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού κάτι που αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για τον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό, την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την ενίσχυση της ασφάλειας του οδικού χώρου.

Στα αρνητικά του νόμου συγκαταλέγεται **η πολύπλοκη διαδικασία γνωμοδοτήσεων και εγκρίσεων** που απαιτούνται από πολλές αρμόδιες υπηρεσίες, κάτι που θα δημιουργήσει σοβαρό πρόβλημα στη τελική έγκριση και θα απαιτηθεί σίγουρα κάποια τροποποίηση του νόμου στο μέλλον.

Είναι κάτι που από τη πρώτη στιγμή είχε επισημανθεί, αλλά δεν έτυχε της δέουσας προσοχής από τα αρμόδια υπουργεία».

Στο σύνδεσμο που ακολουθεί, το ΦΕΚ για τα ΣΒΑΚ: [Νόμος 4599 ΣΒΑΚ](#)