

Γ. Κεφαλογιάννης, υφ. Μεταφορών: Αυστηροποιείται ο ΚΟΚ, μπαίνει όριο ταχύτητας στα ηλεκτρικά πατίνια

2020/01/29 17:33 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Τον προσεχή Απρίλιο θα είναι έτοιμος ο διαγωνισμός για το νέο στόλο λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη ανέφερε, σε συνέντευξή του στη «Βραδυνή της Κυριακής», ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών Γιάννης Κεφαλογιάννης.

Όπως τόνισε ο ίδιος, το υπουργείο ετοιμάζει νέο θεσμικό πλαίσιο για την εισαγωγή ορίου ταχύτητας στα ηλεκτρικά πατίνια, ενώ επεσήμανε ότι θα εκπονηθεί ένα Βιώσιμο Σχέδιο Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) όπου θα δημιουργούνται τα εργαλεία ώστε δήμοι και περιφέρειες να αναζητήσουν χρηματοδότηση για την υλοποίηση δράσεων, όπως η αγορά νέων αντιρρυπαντικών λεωφορείων.

Το πλήρες περιεχόμενο της συνέντευξης του κ. Κεφαλογιάννη, στην εφημερίδα «Βραδυνή της Κυριακής» και τη δημοσιογράφο Ειρήνη Μπέλλα, έχει ως εξής:

Κύριε υπουργέ, ο κόσμος ανησυχεί. Είμαστε κοντά σε ένα θερμό επεισόδιο με την Τουρκία στο Καστελόριζο ή νότια της Κρήτης;

Δεν θεωρώ ότι είμαστε κοντά, χωρίς αυτό να σημαίνει δεν προετοιμαζόμαστε για ένα τέτοιο ενδεχόμενο, είτε λόγω κάποιου ανθρώπινου λάθους είτε λόγω μιας επιθετικής ενέργειας από πλευράς της γείτονος.

Σε κάθε περίπτωση, οι Ένοπλες Δυνάμεις βρίσκονται σε υψηλή ετοιμότητα και, επιπλέον, γίνονται οι πρέπουσες κινήσεις σε διπλωματικό επίπεδο, ώστε η χώρα μας να ενισχύσει την αποτρεπτική της ισχύ και ικανότητα.

Ως προς τα θέματα του χαρτοφυλακίου σας. Ποια θα είναι τα χαρακτηριστικά στο νέο νομοθετικό πλαίσιο που ετοιμάζετε για τα νέα διπλώματα;

Ο στόχος είναι να θεσπίσουμε μια λειτουργική διαδικασία με διαφάνεια, για την έκδοση αδειών οδήγησης. Ο νόμος της προηγούμενης κυβέρνησης αποδείχτηκε ανεφάρμοστος, με αποτέλεσμα περισσότεροι από 100.000 συμπολίτες μας να μην μπορούν να βγάλουν δίπλωμα για πολλούς μήνες.

Το καλοκαίρι, μέσα σε λίγες εβδομάδες, διορθώσαμε αυτό το λάθος και πλέον, έχει

συσταθεί η Επιτροπή που ετοιμάζει το νέο θεσμικό πλαίσιο. Μέχρι τότε, προωθούμε άμεσα την προσωρινή άδεια οδήγησης, η οποία θα χορηγείται σε λίγες ημέρες σε όποιον πετύχει στις εξετάσεις. Αυτό σημαίνει ότι ο επιτυχών δεν θα χρειάζεται να περιμένει 4 και πλέον, μήνες για να πιάσει τιμόνι.

Η χρήση ηλεκτρικών πατινιών σε πεζοδρόμια αλλά και σε δρόμους και λεωφόρους προκαλεί πολλά προβλήματα. Στη νομοθετική παρέμβαση που ετοιμάζετε ποια είναι τα βασικά χαρακτηριστικά του πλαισίου κανόνων που μελετάτε; Θα απαγορευτούν;

Όχι, δεν θα απαγορευτούν, θα μπου ορισμένοι κανόνες για την κυκλοφορία τους. Γνωρίζετε ότι σήμερα δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για τα μέσα μικροκινητικότητας, τα οποία είναι καλό να ενθαρρύνουμε.

Οι Υπηρεσίες μας επεξεργάζονται ένα πλαίσιο κανόνων το οποίο θα αναφέρεται στα τεχνικά χαρακτηριστικά αυτών των οχημάτων, στους χώρους και τις οδούς χρήσης τους, καθώς και στις απαιτήσεις για τη χρήση τους, με κριτήριο την ασφάλεια.

Στο νομοσχέδιο θα εισαγάγουμε έναν διαχωρισμό με βάση την ταχύτητα. Τα πατίνια που μπορούν να κινούνται μέχρι 6 χιλιόμετρα και θεωρούνται αντίστοιχα του πεζού, και τα πατίνια με ταχύτητα μέχρι 25 χιλιόμετρα. Από αυτόν το διαχωρισμό θα προκύψουν και οι κανόνες για τη χρήση τους.

Συνεργάζεστε με το υπουργείο Οικονομικών για να δοθούν κίνητρα για “καθαρά” αυτοκίνητα. Ποια είναι τα κίνητρα που θα δοθούν;

Η αρχή για τη διαμόρφωση των κινήτρων και των αντικινήτρων είναι ότι ο “ρυπαίνων πληρώνει”. Ταυτόχρονα, όμως, συνεκτιμάται και η οικονομική πραγματικότητα στη χώρα μας, ώστε να διευκολύνουμε τους πολίτες να ανανεώσουν τα οχήματά τους.

Στο υπουργείο Μεταφορών προχωράμε ήδη στη χρονομίσθωση των επαγγελματικών οχημάτων, με σκοπό την ανανέωση του στόλου σε φορτηγά, λεωφορεία και ταξί.

Υπάρχει ένας γερασμένος στόλος λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Θα διοργανώσετε έναν διεθνή διαγωνισμό. Πόσα σκοπεύετε να πάρετε; Θα είναι κάποια ηλεκτροκίνητα και υβριδικά, και μέσα σε πόσο χρονικό διάστημα θα τα δούμε στους δρόμους; Στη Θεσσαλονίκη, που έχει το μεγαλύτερο πρόβλημα, πότε υπολογίζετε να εξομαλυνθεί η κατάσταση;

Όταν αναλάβαμε τον Ιούλιο η κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης ήταν απελπιστική.

Στη Θεσσαλονίκη κυκλοφορούσαν 213 λεωφορεία από τα 450 που θα έπρεπε, και στην Αθήνα κυκλοφορούσαν λιγότερα από 900 οχήματα.

Τρέξαμε ένα πρόγραμμα συντήρησης και επανήλθαν στην κυκλοφορία περίπου 100 λεωφορεία σε κάθε πόλη. Όμως, τα οχήματα είναι παλαιά και εμφανίζουν συνεχώς βλάβες.

Στη Θεσσαλονίκη, η σύμβαση με τα ΚΤΕΛ θα δρομολογήσει τον επόμενο μήνα περισσότερα από 100 λεωφορεία, ενώ υπάρχει πρόβλεψη για άλλα 100 περίπου λεωφορεία, τον Ιούνιο, με leasing.

Αυτά είναι βραχυπρόθεσμα μέτρα, μέχρι να πάμε στα καινούργια λεωφορεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Υπολογίζουμε ότι ο διαγωνισμός θα είναι έτοιμος τον Απρίλιο και τότε θα γνωρίζουμε τον ακριβή αριθμό των οχημάτων και το ακριβές μείγμα. Δηλαδή πόσα λεωφορεία θα είναι ηλεκτροκίνητα, πόσα με φυσικό αέριο, πόσα υβριδικά και κάποια λίγα θα είναι ντίζελ.

Θα αυστηροποιηθεί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας;

Αλλάζουμε τη φιλοσοφία του ΚΟΚ εστιάζοντας στην τιμωρία της κακής συμπεριφορά του οδηγού και όχι στην τιμωρία του οχήματος.

Αυτό, ενδεχομένως, να περιορίσει τον αριθμό των παραβάσεων στις οποίες θα επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων, καθώς συχνά το αυτοκίνητο είναι μέσο μεταφοράς της οικογένειας.

Ταυτόχρονα, όμως, προσανατολιζόμαστε σε αυστηρότερες διοικητικές ποινές για τις παραβάσεις που θεωρούνται εξαιρετικά επικίνδυνες για την πρόκληση σοβαρού τροχαίου ατυχήματος.

Ποιες αλλαγές θέλετε να φέρετε στο Βιώσιμο Σχέδιο Αστικής Κινητικότητας;

Απλοποιούμε τις διαδικασίες και δημιουργούμε τα εργαλεία, ώστε οι δήμοι και οι περιφέρειες να αναζητήσουν χρηματοδότηση για την υλοποίηση δράσεων, όπως η αγορά νέων αντιρρυπαντικών λεωφορείων, η προσβασιμότητα στο δίκτυο μεταφορών για όλους και η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών στα συστήματα μεταφορών.

Αυτό έχει εξαιρετική σημασία, γιατί τα ΣΒΑΚ αποτελούν κομβικό σημείο για τη συγχρηματοδότηση έργων στη νέα προγραμματική περίοδο.