
Γ. Κεφαλογιάννης: Η Ελλάδα μια από τις πρώτες χώρες που υιοθετεί τη φιλοσοφία των ΣΒΑΚ

2021/03/04 18:48 στην κατηγορία ΜΜΜ

Τη φιλοσοφία και τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου του [«Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»](#), παρουσίασε, επί της αρχής, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών Γιάννης Κεφαλογιάννης.

Ο κ. Κεφαλογιάννης τόνισε ότι το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου επιχειρεί να δώσει θεσμική διέξοδο και να εκφράσει θεσμικά μια βασική κοινωνική ανάγκη για καλύτερη ποιότητα ζωής στις ελληνικές πόλεις, στον βαθμό που αυτή εξαρτάται από την ποιότητα της κινητικότητας του πληθυσμού.

Όσον αφορά στο σκεπτικό ανάληψης της νομοθετικής πρωτοβουλίας για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ο κ. Κεφαλογιάννης σημείωσε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Για πολλά χρόνια το όραμα πολλών αιρετών της τοπικής αυτοδιοίκησης, σε σχέση με την αστική κινητικότητα, εξαντλούνταν γύρω από ένα βασικό στόχο: τη διευκόλυνση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Στην πράξη αυτό σήμαινε ότι η επιτυχία της αυτοδιοίκησης εξαρτιόνταν από δύο κυρίως παράγοντες:

- Πρώτον, το μέγεθος των οδικών υποδομών
- Και δεύτερον, την κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα όλων των μέσων μεταφοράς.

Ως αποτέλεσμα, η έμφαση κάθε τοπικού σχεδιασμού δινόταν στην ανάπτυξη των υποδομών και στη διευκόλυνση των μέσων μεταφοράς και ιδίως του αυτοκινήτου.

Η κυρίαρχη λογική ήταν περίπου η εξής: ο αιρετός δίνει εντολή, ο ειδικός σχεδιάζει. Ο σχεδιασμός σπανίως υπερέβαινε χρονικά τη διάρκεια μιας αυτοδιοικητικής θητείας, ενώ γεωγραφικά, ελάχιστα έως καθόλου λάμβανε υπόψη την κινητικότητα πέρα των διοικητικών ορίων του δήμου.

Το αδιέξοδο είναι νομίζω προφανές και η **κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι πλέον ο κανόνας**. Η επιβάρυνση του περιβάλλοντος και της υγείας, επίσης.

Αυτή την κατάσταση επιχειρούμε να θεραπεύσουμε με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου.

Αντί της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας η έμφαση δίνεται πια στον άνθρωπο. Ο βασικός στόχος δεν είναι πια η κυκλοφοριακή ικανότητα και η ταχύτητα αλλά η προσβασιμότητα και η ποιότητα ζωής.

Ο βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός αντικαθίσταται από ένα μακροχρόνιο όραμα με επίκεντρο όχι τις υποδομές, αλλά τον συνδυασμό υποδομών, υπηρεσιών και πληροφοριών προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση.

Τα διοικητικά όρια των δήμων, ιδιαίτερα αυτών της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, εντάσσονται στα λειτουργικά όρια των αναγκών κινητικότητας των πολιτών, με έμφαση στην ανάγκη μετάβασης από και προς την εργασία.

Οι εντολές δεν δίνονται από αιρετούς ούτε σχεδιάζονται από ειδικούς. Εφεξής, οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι πολίτες θα σχεδιάζουν από κοινού. Με άλλα λόγια, ο παραδοσιακός αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός **αντικαθίσταται από τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**.

Τα ΣΒΑΚ είναι μια δομημένη διαδικασία που περιλαμβάνει την ανάλυση της κατάστασης, τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και σκοπούς, την επιλογή μέτρων και πολιτικών, την ενεργή επικοινωνία, την παρακολούθηση, αξιολόγηση και αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων από αυτή τη διαδικασία.

Χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο ή η Γαλλία μπορούν να θεωρηθούν πρόδρομοι σε αυτήν την προσπάθεια, ωστόσο η προσέγγιση των ΣΒΑΚ είναι νέα και συνήθως δεν υπάρχει στις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε.

Η Ελλάδα δεν είναι απλώς μια από τις πρώτες χώρες που υιοθετεί τη φιλοσοφία των ΣΒΑΚ. Είναι από τις ελάχιστες χώρες, αν όχι η μόνη, **που τα καθιστά υποχρεωτικά για τους δήμους άνω των 30.000 κατοίκων**.

Υποχρεωτικά σημαίνει δύο πράγματα:

- Πρώτον, ότι όλες οι δράσεις εφεξής θα είναι αποτέλεσμα ενός συνεκτικού σχεδιασμού

- Και δεύτερον, ότι ο σχεδιασμός αυτός θα είναι προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση αυτών των δράσεων.

Αλληλένδετες βιώσιμη αστική κινητικότητα και μικροκινητικότητα

Όσον αφορά στη Μικροκινητικότητα και τις λοιπές διατάξεις του νομοσχεδίου, ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών ανέφερε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Δεν νοείται **βιώσιμη αστική κινητικότητα χωρίς μικροκινητικότητα**. Η μικροκινητικότητα συνιστά ήδη μια κοινωνική πραγματικότητα στη χώρα μας η οποία θα πρέπει να ενταχθεί στο μελλοντικό σχεδιασμό των πόλεων μας.

Θα πρέπει όμως να γίνει με κανόνες. Κανόνες που αφορούν τόσο την κυκλοφορία των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων, των ΕΠΗΟ, όσο και τον τρόπο κατασκευής και διάθεσης στην αγορά και παροχή προς κοινόχρηστη χρήση τους.

Η έλλειψη κανόνων κυκλοφορίας κινδυνεύει να απονομιμοποιήσει αυτά τα οχήματα στη συνείδηση των πολιτών, όχι άδικα. Καθώς τίθενται ζητήματα οδικής ασφάλειας και προστασίας των χρηστών του οδικού δικτύου.

Μελετήσαμε τις καλές πρακτικές άλλων χωρών και υιοθετήσαμε εκείνες που έχουν ως βασικό κριτήριο αφενός **την προαγωγή της οδικής ασφάλειας**, αφετέρου την απρόσκοπτη ανάπτυξη και χρήση αυτών των οχημάτων με τέτοιο τρόπο που να διασφαλίζουν την προστασία του Έλληνα καταναλωτή.

Θέλω να ολοκληρώσω την τοποθέτησή μου καλώντας τα κόμματα του ελληνικού κοινοβουλίου να στηρίξουν επί της αρχής αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Σας καλώ να θεσμοθετήσουμε από κοινού μια νέα κουλτούρα κινητικότητας, ένα όραμα που θα έχει συμφωνηθεί από τους πολιτικούς παράγοντες, τα θεσμικά όργανα και τους πολίτες, ένα όραμα που ξεπερνά τον στενό εκλογικό ορίζοντα του σχεδιασμού των πόλεων μας που δεν περιλαμβάνει πολιτικές “γρήγορες νίκες” αλλά έχει σίγουρα μακροπρόθεσμα κοινωνικά οφέλη».