

Να εκπονηθούν άμεσα προδιαγραφές για Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Logistics, ζήτησε η Π. Πέρκα

2021/03/09 10:21 στην κατηγορία LOGISTICS

Να εκπονηθούν άμεσα προδιαγραφές για Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Logistics, ζήτησε η βουλευτής Φλώρινας και αν. Τομεάρχης Περιβάλλοντος και Ενέργειας της Κ.Ο. του ΣΥΡΙΖΑ Πέτη Πέρκα, στην Επιτροπή της Βουλής, κατά τη συζήτηση του σχεδίου νόμου για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (ΣΒΑΚ).

Όπως είπε, «Αυτό που θέλω να επισημάνω είναι ότι και λόγω της συγκυρίας, θα μπορούσαμε να πάμε ένα βήμα παρακάτω από το Ν4599/2019. Θα μείνω σε κάποιους προβληματισμούς, αν δηλαδή το νομοσχέδιο απαντά στις σημερινές ευρωπαϊκές και εθνικές συνθήκες και προκλήσεις για αειφορία και βιωσιμότητα των πόλεων.

Επειδή βλέπω κ. υπουργέ ότι είστε ανοιχτός στις προτάσεις μας και επειδή κι εμείς θέλουμε να συμβάλουμε, γι' αυτό και ακριβώς θα αναφερθώ σε μερικά θέματα.

Το πρώτο έχει να κάνει με τους τρεις βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας, στους οποίους δίνει μεγάλη βαρύτητα και η Ευρώπη, δηλαδή «περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία», οι οποίοι όμως δεν αποτυπώνονται με έμφαση στο ν/σ. Βεβαίως και αναφέρονται, αλλά θεωρώ ότι θέλει κάτι παραπάνω.

Επιπλέον, με δεδομένη την κλιματική κρίση, αλλά και την πανδημία, η Ευρώπη τονίζει και τη σημασία της δημόσιας υγείας, κάτι που από το ν/σ απουσιάζει, όπως απουσιάζουν και οι στόχοι μείωσης ρύπανσης και θορύβου.

Στο θέμα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού σε σχέση με το χωροταξικό, τα είπα και την προηγούμενη φορά, τα ΣΒΑΚ πρέπει να στηρίζονται στον υφιστάμενο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, όχι απλά να τον συνεκτιμούν. Εννοείται και εξυπακούεται ότι αφού μιλάμε για κινητικότητα, το επισπεύδον Υπουργείο είναι το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών. Παρ' όλα αυτά, κατ' ελάχιστον σε μια ομάδα εργασίας που συστήνεται με αντικείμενο την κατάρτιση των ΣΒΑΚ, πέρα από τη μελετητική ομάδα των συγκοινωνιολόγων μηχανικών, θα ήταν καλό να υπάρχει συνδρομή κατά περίπτωση πολεοδόμων, χωροτακτών. Βεβαίως ξέρω, μου απαντήσατε ότι δεν απαγορεύεται η οποιαδήποτε ειδικότητα από το ν/σ, αλλά είναι καλό να επισημαίνεται.

Θα θέλαμε μεγαλύτερη σαφήνεια για τις αρμοδιότητες και τα όρια Περιφέρειας και Δήμου για τα ΣΒΑΚ, για να μην έχουμε επικαλύψεις. Έχω και μια πολύ αρνητική

εμπειρία με τέτοιου είδους επικαλύψεις ως Μηχανικός του δημοσίου για χρόνια, με δρόμους.

Επιπλέον θεωρούμε ότι στις μητροπολιτικές περιοχές, όπως είναι η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, καλό θα είναι να υπάρχει μια διακριτή διαδικασία στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ, με ενιαία μητροπολιτικά ΣΒΑΚ, για να εξασφαλιστεί και η αστική συνέχεια, δεν αρκεί δηλαδή η συνεργασία με τους όμορους ΟΤΑ, θέλουν έναν ειδικό χειρισμό.

Σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ, αναφέρθηκε από τον υπουργό το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Αυτό βέβαια αφορά στις μελέτες, καλό θα ήταν να δούμε και την υλοποίηση των ΣΒΑΚ, γιατί απαιτούνται κι εκεί πολύ σοβαρά κονδύλια. Ξέρετε, τα λέω όλα αυτά, γιατί νομίζω ότι ήδη έχουμε αργήσει, πρέπει επιτακτικά να προχωρήσουν τα ΣΒΑΚ στις πόλεις μας.

Θα κλείσω όμως - γιατί έχουμε και αυτή την πρόκληση - με ένα θέμα που επίσης θεωρώ ότι είναι πολύ σοβαρό και έχουμε μείνει πίσω - και αναφέρομαι στα Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Logistics, για τα οποία πρέπει άμεσα να εκπονηθούν προδιαγραφές, στην κατεύθυνση της πολιτικής της ΕΕ (UrbanMobilityPackage 2013). Τα σχέδια αυτά πρέπει να υλοποιηθούν σε συνεργασία των δήμων με τους εκπροσώπους των αστικών εμπορευματικών μεταφορών και υπό την επίβλεψη του υπουργείου, υπό το πρίσμα και του νόμου 4302/2014, όπως ισχύει και να χρηματοδοτηθεί η εκπόνησή τους για όλες τις πόλεις.

Η συγκυρία είναι καθοριστική, είδαμε κατά την περίοδο της πανδημίας ότι είχαμε κατακόρυφη αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου. Πολλές από αυτές τις συνήθειες εκτιμούμε ότι θα μείνουν και μετά το πέρας της υγειονομικής κρίσης. Άρα αυτό δημιουργεί αυξημένες ανάγκες για διανομή εμπορευμάτων σε αστικό περιβάλλον (city logistics), τίθεται όμως και θέμα βιωσιμότητας των πόλεων, αφού κατά το lockdown, να σκεφτούμε ότι η κίνηση είναι μειωμένη, η διανομή πραγματοποιείται ουσιαστικά σε «άδειες» πόλεις. Με την επιστροφή όμως στην κανονικότητα, το νέο μεταφορικό έργο που θα προστεθεί στις ήδη συμφορημένες οδούς του αστικού δικτύου, θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα.

Εδώ να αναφέρω ότι στο Άρθρο 4 του ν4302/2014, αναφέρεται η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο θα όριζε τους κανόνες για τη μεταφορά και διανομή αγαθών και εμπορευμάτων, εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής. Μάλιστα, αυτό αποτελούσε και μνημονιακή υποχρέωση. Εμείς λοιπόν είχαμε προχωρήσει αρκετά το θέμα αυτό, είχαμε προσλάβει και τεχνικό σύμβουλο, οπότε υπήρχε ένα αρχικό κείμενο του ΠΔ, το οποίο είχε λάβει και σχόλια από τα συναρμόδια υπουργεία, από το Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής και εκκρεμούσε η διαβούλευση με την ΚΕΔΕ. Ενάμιση χρόνο τώρα δε βλέπουμε να έχει προχωρήσει, απλώς με το Άρθρο 52 του ν/σ, επαναλαμβάνεται ότι είναι υποχρέωση και σ' αυτόν το Νόμο. Η μόνη διαφορά που βλέπω στο συγκεκριμένο Άρθρο και μου κάνει εντύπωση,

είναι ότι πλέον συνυπογράφει και ο υπουργός Ανάπτυξης. Αυτό δεν το καταλαβαίνω, βεβαίως σ' αυτή τη χώρα υπάρχει το φαινόμενο, να παίρνουμε αντικείμενα από το ένα υπουργείο στο άλλο, θα πω όμως ότι το θέμα των Logistics κ. υπουργέ αναφέρεται στην DG MOVE ευρωπαϊκά, είναι κι αυτό θέμα κινητικότητας – συνεννοηθείτε, νομίζω ότι έπρεπε κι αυτό να είναι στο υπουργείο Μεταφορών.

Θα έλεγα ότι ήταν μια ευκαιρία για να είναι και πλήρες το ν/σ, να συμπεριληφθούν κι αυτές οι προδιαγραφές, να προχωρήσουμε και σ' αυτό, γιατί συνδέεται απολύτως με τα ΣΒΑΚ.

Για τις λοιπές διατάξεις, δεν έχω να πω πολλά, τα είπε και ο Εισηγητής, το μόνο που θέλω να πω, λέμε να ακολουθούμε την Ευρώπη, ας είμαστε όμως λίγο αυστηροί στα θέματα της Οδικής Ασφάλειας, γιατί δυστυχώς έχουμε και τις δυσμενέστερες θέσεις στην κατάταξη τροχαίων ατυχημάτων και ειδικά νεκρών νέων ανθρώπων. Άρα, ας είμαστε πιο αυστηροί σε ό,τι αφορά και τσο κράνος, αλλά και στη χρήση κινητού τηλεφώνου».