

## Γιατί η IRU ζητά να εξαιρεθούν τα εμπορικά οχήματα από τους αστικούς κανονισμούς πρόσβασης (UVAR)

2021/06/18 09:22 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Να εξαιρούνται τα εμπορικά οχήματα από τα υφιστάμενα και τα προτεινόμενα Σχέδια Κανονισμού Πρόσβασης σε Αστικά Οχήματα (UVAR) ζήτησε η Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών (IRU).

### Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Πάνω από 2.000 πόλεις παγκοσμίως, με περισσότερους από ένα δισεκατομμύριο κατοίκους, έχουν ήδη εφαρμόσει ή εξετάζουν την επιβολή αστικών κανονισμών πρόσβασης.

Τα μέλη της IRU, που εκπροσωπούν περισσότερους από 3,5 εκατομμύρια επιχειρήσεις εκμετάλλευσης οδικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών παγκοσμίως, προχώρησαν στην υιοθέτηση μιας νέας θέσης αναφορικά με τους αστικούς κανονισμούς πρόσβασης ως απάντηση στις αυξανόμενες ανησυχίες σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και το κόστος των νέων και υφιστάμενων UVAR.

«Η βιωσιμότητα για όλες τις πόλεις εξαρτάται από τα αγαθά και τους ανθρώπους που μπορούν να μετακινηθούν σε, γύρω και έξω από τις αστικές περιοχές», δήλωσε ο Umberto de Pretto, γενικός γραμματέας της IRU.

«Οι περιορισμοί στα αστικά οχήματα παγιδεύουν τα εμπορικά οχήματα στα δίκτυα τους, όταν ο πραγματικός τους στόχος είναι συχνά η χρήση αυτοκινήτων. Οι πόλεις πρέπει να εξαιρέσουν τα επαγγελματικά οχήματα από αυτούς τους κανονισμούς», πρόσθεσε.

### Υψηλό κόστος, περιορισμένα οφέλη

Ο περιορισμός της μεταφοράς εμπορευμάτων σε πόλεις επηρεάζει τις τοπικές επιχειρήσεις και τους κατοίκους, καθώς και τον άμεσο αντίκτυπο στις εμπορικές υπηρεσίες μεταφορών.

Ο περιορισμός των επιβατικών μεταφορών “τιμωρεί” τον τουρισμό, αυξάνει τη

φτωχή κινητικότητα και περιορίζει τις προσπάθειες για μείωση της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων για την αποσυμπίεση της κινητικότητας στο σύνολό της.

Ωστόσο, το υψηλό κόστος περιορισμού των εμπορικών οχημάτων από τις πόλεις έχει περιορισμένα οφέλη όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, τη ρύπανση, την ηχορύπανση ή τη συμφόρηση.

«Περισσότερο από το 90% των οχημάτων στις αστικές περιοχές είναι ιδιωτικά οχήματα, οπότε οι περιορισμοί πρέπει να ξεχωρίζουν σαφώς μεταξύ αυτών και των επαγγελματικών οχημάτων για να προσφέρουν τη μεγαλύτερη λύση κόστους-οφέλους», πρόσθεσε ο Pretto.

## **10χρονη περίοδος προσαρμογής**

Οι πόλεις αντιμετωπίζουν αναμφισβήτητα μεγάλες προκλήσεις στη διαχείριση της συμφόρησης, της ρύπανσης, των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κοινωνικής αρμονίας, ενώ σχεδιάζουν νέους αστικούς χώρους, αναβαθμίσεις κινητικότητας και οικονομική λειτουργικότητα.

Σύμφωνα με την IRU, οι φορείς εκμετάλλευσης οδικών μεταφορών συνεργάζονται εποικοδομητικά με πολεοδόμους, αλλά συχνά εφαρμόζονται νέοι κανόνες χωρίς επαρκή ειδοποίηση για την προσαρμογή των operators οδικών μεταφορών και των χρηστών τους, βλάπτοντας περαιτέρω τις τοπικές επιχειρήσεις και τις κοινότητες.

Η νέα θέση της IRU απαιτεί μια 10ετή περίοδο εφαρμογής για τυχόν νέους περιορισμούς πρόσβασης σε αστικά οχήματα, ώστε να δοθεί χρόνος στα τοπικά δίκτυα κινητικότητας και στις εφοδιαστικές αλυσίδες να προσαρμοστούν.

## **Τα διεθνή πρότυπα**

Οι operators εφοδιαστικής και κινητικότητας χρησιμοποιούν φορτηγά, λεωφορεία και πούλμαν στις πόλεις. Με ένα συνονθύλευμα διαφορετικών κανονισμών να αναπτύσσεται ραγδαία, οι μεταφορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν ολοένα και περισσότερο έναν περίπλοκο ιστό προτύπων, ακόμη και μεταξύ πόλεων στην ίδια χώρα.

Οι operators δεν μπορούν να επενδύσουν σε διαφορετικές τεχνολογίες για να ικανοποιήσουν διαφορετικές απαιτήσεις που ορίζονται από τις πόλεις, επηρεάζοντας το κόστος μεταφοράς και τις υπηρεσίες.

Η IRU ζητά επίσης να αναπτυχθούν παγκοσμίως εναρμονισμένα πρότυπα, τουλάχιστον σε περιφερειακή βάση, και θα συνεργαστεί με τις αρχές και τους εταίρους για να ξεκινήσει αυτή η διαδικασία.