
Οι βασικοί άξονες του νομοσχεδίου για τα ΣΒΑΚ και τη μικροκινητικότητα. Οι ομιλίες Κ. Καραμανλή και Γ. Κεφαλογιάννη

2021/03/11 05:15 στην κατηγορία MMM

Στις θεσμικές αλλαγές και τις καινοτομίες που προωθούνται μέσω του νομοσχεδίου [«Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»](#) αναφέρθηκαν ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής και ο υφυπουργός Γιάννης Κεφαλογιάννης.

Όσον αφορά στο νομοσχέδιο, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών τόνισε ότι βελτιώνει την ποιότητα των μετακινήσεων των πολιτών και την καθημερινότητα τους, με σεβασμό στο περιβάλλον.

Με τις προωθούμενες νομοθετικές διατάξεις:

-Μπαίνουν **κανόνες στην κυκλοφορία των οχημάτων μικροκινητικότητας**: όπως **ηλεκτρικά πατίνια, rollers, skate boards**.

-Ομαδοποιούνται σε μια κατηγορία οχημάτων, τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτροκίνητα Οχήματα και εισάγονται ρυθμίσεις για τη κυκλοφορία αυτών των ΕΠΗΟ, στη βάση αξιολόγησης και συγκριτικής μελέτης με το τι ισχύει σε άλλες χώρες.

-Υποχρεώνονται πλέον οι ΟΤΑ να λάβουν μέτρα ρύθμισης ή περιορισμού της κυκλοφορίας τους και να καθορίσουν χώρους για την οργανωμένη στάθμευσή τους.

Βασικός γνώμονας η οδική ασφάλεια

«Προβλέπουμε, τη λήψη μιας σειράς μέτρων, που όχι μόνο εξορθολογίζουν την υπάρχουσα κατάσταση, αλλά δημιουργούν - επιτέλους - ένα συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο, κεντρικό στοιχείο του οποίου αποτελεί η οδική ασφάλεια. Διότι, τα θέματα Οδικής Ασφάλειας για το Υπουργείο μας αποτελούν προτεραιότητα και το αποδεικνύουμε για ακόμη μια φορά έμπρακτα. Η ασφάλεια όλων, μπαίνει πάνω απ' όλα», τόνισε ο κ. Καραμανλής.

Ο πολίτης θα μπορεί να προχωρά σε αντικατάσταση άδειας οδήγησης από τον υπολογιστή ή το κινητό του

Όπως τόνισε ο κ. Καραμανλής με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπαίνει στην ψηφιακή εποχή, καθώς **εκσυγχρονίζονται κι απλοποιούνται οι διαδικασίες για την αντικατάσταση των αδειών λόγω φθοράς / κλοπής / απώλειας / ανανέωσης.**

Ο πολίτης θα μπορεί να διεκπεραιώνει μόνος του όλη τη διαδικασία από τον υπολογιστή ή το κινητό του.

«Το ξεκινήσαμε αυτό με το προσωρινό δίπλωμα οδήγησης, και το συνεχίζουμε και σε άλλες περιπτώσεις. Γι' αυτόν τον λόγο, εντάσσονται σταδιακά στην ψηφιακή βάση δεδομένων οι Περιφέρειες όλης της χώρας, κι ευελπιστούμε πως πολύ σύντομα όλη η διαδικασία θα μπορεί να γίνεται ηλεκτρονικά, χωρίς την αυτοπρόσωπη παρουσία του ενδιαφερομένου», δήλωσε.

Η τοποθέτηση του υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών

Κατά την εισαγωγή του, ο κ. Κεφαλογιάννης παρουσίασε τη φιλοσοφία της νομοθετικής παρέμβασης και περιέγραψε τα βασικά σημεία του πλαισίου για τα για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), επισημαίνοντας τα εξής:

«Το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου μας καλεί όλους να απαντήσουμε σε ένα βασικό ερώτημα. Αν μπορούσαμε να φανταστούμε τις πόλεις που ζούμε σε 10 χρόνια από τώρα πως θα θέλαμε να είναι;

Ένα μέρος όπου τα παιδιά μας θα μπορούσαν να παίζουν ασφαλή;

Ένα μέρος όπου οι ήπιοι τρόποι μετακίνησης, όπως αυτή της μικροκινητικότητας και η χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς θα είναι κυρίαρχοι;

Ένα μέρος όπου θα εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα, η ασφάλεια και η προστασία στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες;

Ένα μέρος όπου κυριαρχεί η οργανωμένη στάθμευση και που θα αξιοποιούνται οι τεχνολογίες για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου;

Σε αυτό το θεμελιώδες ερώτημα επιχειρεί να απαντήσει η θεσμική παρέμβαση που συζητούμε σήμερα, η οποία έχει γεννηθεί από την ίδια την κοινωνικήπραγματικότητα και που, σε τελική ανάλυση, επιθυμεί να εκφράσει μια πολύ βασικήκοινωνική ανάγκη:

Την ανάγκη για καλύτερη ποιότητα ζωής στις ελληνικές πόλεις, στον βαθμό που αυτή εξαρτάται από την ποιότητα της κινητικότητας όλων μας.

Ο τρόπος που επιχειρεί να το κάνει έχει ένα όνομα: Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μια δομημένη διαδικασία που περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και σκοπούς, την επιλογή μέτρων και πολιτικών, την ενεργή επικοινωνία, παρακολούθηση, αξιολόγηση και αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων από τη αυτή τη διαδικασία.

Σε ποια εργαλεία στηριχθήκαμε; Στις ευρωπαϊκές Οδηγίες και τις επικρατούσες τάσεις που διαμορφώνονται στην Ε.Ε και στα κράτη μέλη της.

Η ύπαρξη ΣΒΑΚ σε μια αστική ή μητροπολιτική περιοχή, αλλά και σε μία περιφέρεια θα είναι τα επόμενα χρόνια η απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση παρεμβάσεων και έργων από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ θα καταστεί στα αμέσως επόμενα χρόνια υποχρεωτική, αλλά και αναγκαία προκειμένου οι ΟΤΑ να μπορούν να απορροφούν οικονομικούς πόρους για την υλοποίηση του προγράμματός τους.

Θα απαιτείται δηλαδή η ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου και εγκεκριμένου σχεδίου που θα αντιμετωπίζει, κατά ενιαίο τρόπο, όλα τα ζητήματα που αφορούν την κινητικότητα των πολιτών, την αλληλεπίδραση με τις χρήσεις γης και τον αστικό χώρο, τις επιπτώσεις στη οικονομία και την κοινωνία και την απασχόληση.

Με αυτό το σκεπτικό η Κυβέρνηση προχώρησε ένα βήμα πιο μπροστά από τα περισσότερα κράτη μέλη της Ένωσης. Δεν τα θεσμοθετεί απλώς. Τα καθιστά υποχρεωτικά για τις ελληνικές πόλεις με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων. Υπάρχει όμως μια μεγάλη διαφορά.

Δεν έρχεται το κεντρικό κράτος να πει στις ελληνικές πόλεις, τι δράσεις και τι μέτρα θα λάβουν. Το ελληνικό κράτος έρχεται απλώς να θέσει το πλαίσιο.

Η μεγάλη διαφορά με το παρελθόν είναι ότι οι πόλεις θα αποφασίσουν για τον εαυτό τους.

Η προηγούμενη εμπειρία έχει δείξει ότι τα μέτρα και οι δράσεις που αποφασίζονταν σε γραφεία υπουργών και υπηρεσιών της κεντρικής δημόσιας διοίκησης, συχνά δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της περιφέρειας.

Εφεξής οι εντολές δεν θα δίνονται από αιρετούς, ή από την κεντρική διοίκηση, ούτε θα σχεδιάζονται απλώς από ειδικούς. Από αύριο όλοι οι εμπλεκόμενοι δημόσιοι φορείς, οι κοινωνικοί φορείς, οι ειδικοί και οι πολίτες θα σχεδιάζουν από κοινού. Γιατί;

Γιατί η εμπειρία απέδειξε ότι μόνο έτσι ένας στρατηγικός σχεδιασμός μπορεί να καταστεί βιώσιμος.

Μου προκαλεί εντύπωση, επομένως, ότι μεγάλο μέρος της συζήτησης για τα ΣΒΑΚ, από κάποιους συναδέλφους της αξιωματικής αντιπολίτευσης, εξαντλήθηκε στις αρμοδιότητες που έχουν επιμέρους υπουργεία, στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ.

Και μου προκαλεί εντύπωση γιατί το επισπεύδον Υπουργείο, ήτοι, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει επιφυλάξει για τον εαυτό του έναν πολύ μετριοπαθή ρόλο στην όλη διαδικασία: Αυτόν του χαρακτηρισμού του ΣΒΑΚ και όχι βέβαια της έγκρισής του, όπως λανθασμένα αναφέρθηκε.

Ο ρόλος δηλαδή που επιζητεί το ΥΠ.Υ.ΜΕ. για τον εαυτό του δεν είναι άλλος από εκείνον που απλώς πιστοποιεί αν τηρήθηκε ή όχι μια συγκεκριμένη θεσμική διαδικασία, στην οποία τον κυρίαρχο ρόλο τον έχουν οι τοπικές κοινωνίες.

Σημαίνει αυτό ότι η κεντρική διοίκηση δεν έχει ρόλο και λόγο; Ασφαλώς έχει.

Προκειμένου να εγκριθεί ένα ΣΒΑΚ έχουν προηγηθεί στάδια όπου η γνώμη της κεντρικής διοίκησης έχει εξέχουσα σημασία. Αναφέρθηκε για παράδειγμα το ζήτημα του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού.

Εντός της διαδικασίας του ΣΒΑΚ πολλές επιμέρους διευθύνσεις του ΥΠΕΝ θα κληθούν να γνωμοδοτήσουν για τις προτεινόμενες από τις τοπικές κοινωνίες δράσεις. Και η γνώμη τους θα είναι καθοριστική.

Αντίστοιχο ρόλο έχουν υπηρεσίες και φορείς των ΟΤΑ, του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, του Υπουργείου Εσωτερικών, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Τι σημαίνει αυτό;

Ότι ο χαρακτηρισμός ενός ΣΒΑΚ πρέπει να υπογραφεί από όλους αυτούς;

Αυτό λοιπόν που δεν έχει γίνει από κάποιους αντιληπτό είναι ότι ο συντονισμός αυτός, γίνεται σε ένα χαμηλό διοικητικό επίπεδο για τα δεδομένα της δημόσιας διοίκησης, αλλά πολύ υψηλό για τα δεδομένα της τοπικής κοινωνίας.

Επίσης, έχουμε προχωρήσει σε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, όπως για παράδειγμα η προαιρετική ένταξη στην ομάδα εργασίας χωροτακτών και πολεοδόμων μηχανικών, εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο από τις τοπικές κοινωνίες.

Αυτό που σε κάθε περίπτωση θέλω να καταγραφεί είναι ότι η βασική αντίθεση των παραδοσιακών προσεγγίσεων σχεδιασμού στις μεταφορές με ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, σχετίζεται με:

-Τη συμμετοχή των πολιτών και φορέων,

-Τον συντονισμό πολιτικών μεταξύ των διάφορων τομέων – ιδίως των μεταφορών, των χρήσεων γης, του περιβάλλοντος, της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής πολιτικής, της υγείας, της ασφάλειας και της ενέργειας-, και

-Την ευρεία συνεργασία στα διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης με φορείς και ιδιώτες.

Αυτή την προσπάθεια ζητούμε από τα κόμματα της Βουλής να στηρίξουν ως το μόνο δρόμο που έχουμε διαθέσιμο για να έχουμε βιώσιμες πόλεις στο μέλλον» .

Ο κ. Κεφαλογιάννης τόνισε ότι οι προβλέψεις του **δεύτερου μέρους του νομοσχεδίου για τη Μικροκινητικότητα εντάσσονται στη συνολική προσέγγιση για την αστική κινητικότητα**. Συγκεκριμένα, ανέφερε τα εξής:

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

Θα πρέπει όμως να γίνει με κανόνες που αφορούν τόσο την κυκλοφορία των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΕΠΗΟ) όσο και τον τρόπο κατασκευής, διάθεσης στην αγορά και παροχής 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.

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

Με τις ρυθμίσεις αυτές η Ελλάδα αναμένεται να γίνει μια από τις πρώτες χώρες στον κόσμο με μια ολοκληρωμένη σειρά κανόνων για οχήματα μικροκινητικότητας.

Και εδώ στο πλαίσιο των προτάσεων των κομμάτων της αντιπολίτευσης αλλά και των φορέων θα προχωρήσουμε σε μια σημαντική αλλαγή: την υποχρέωση χρήσης κράνους αντί σύστασης στους οδηγούς ΕΠΗΟ, εξαιρουμένων των οδηγών ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων ατόμων με αναπηρία για προφανείς ιατρικούς λόγους.

Ο κ. Κεφαλογιάννης ανακοίνωσε ότι ενσωματώνεται στο νομοσχέδιο άλλη μια πρόταση βουλευτών και φορέων που αφορά στο θέμα των ισοδυναμιών. Ειδικότερα, δήλωσε τα εξής:

«Στο θέμα των ισοδυναμιών των αδειών οδήγησης. Είπα και στην επιτροπή ότι η ισοδυναμία μεταξύ αυτοκινήτου και ελαφρού δίκυκλου είναι μια δυνατότητα που παρέχει η Ευρωπαϊκή Ένωση στα κράτη μέλη μέσω της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2006-126, αφήνοντας τη διακριτική ευχέρεια για τα κριτήρια που θα υιοθετήσουν προκειμένου αυτή να ισχύσει.

Καλό θα είναι όταν επιχειρηματολογούμε υπέρ ή κατά μιας άλλης προσέγγισης να έχουμε τεκμηριώσει προηγουμένως τις απόψεις μας στη βάση αντικειμενικών δεδομένων τα οποία θα αποτελέσουν τον οδηγό για τη λήψη αποφάσεων.

Τέθηκε ένα εύλογο ζήτημα, από τον εισηγητή της αξιωματικής αντιπολίτευσης, της πιστοποίησης της ικανότητας του οδηγού με δίπλωμα Β να οδηγήσει ελαφρύ δίκυκλο. Πρακτικά αυτό σημαίνει εξέταση.

Ερωτώ: Δεν σας κάνει εντύπωση ότι καμία από τις χώρες που υιοθέτησαν την ισοδυναμία δεν συμπεριέλαβαν την εξέταση;

Ο λόγος είναι απλός. Στην περίπτωση αυτή δεν θα είχε κανέναν νόημα για ισοδυναμία, αλλά για κανονική διαδικασία απόκτησης διπλώματος.

Η διαδικασία αυτή υπάρχει. Τι νόημα θα είχε να δημιουργήσουμε μια δεύτερη πρακτική δοκιμασία για την ίδια κατηγορία διπλώματος;

Αυτό που σε κάθε περίπτωση ακούω και μπορούμε να υιοθετήσουμε είναι ο αριθμός των απαιτούμενων μαθημάτων.

Θα γίνει δεκτή λοιπόν η πρόταση ορισμένων φορέων αλλά και Βουλευτών και τα υποχρεωτικά μαθήματα θα αυξηθούν από τρία σε πέντε.

Με αυτό τον τρόπο πιστεύω ότι καθιστούμε το θεσμικό πλαίσιο ακόμη πιο αυστηρό, μη ξεχνώντας ότι είναι ήδη το πιο αυστηρό πλαίσιο στην Ευρώπη».

Τέλος, ο κ. Κεφαλογιάννης ανακοίνωσε ότι γίνεται δεκτή και η πρόταση φορέων για την προσθήκη δυνατότητας να υπαχθούν στο άρθρο 55 και όσοι εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών έχουν υποβάλλει αίτηση συνταξιοδότησης για συνέχιση

απασχόλησης.