

Αθήνα, 4 Δεκεμβρίου 2020

Αριθμ. Πρωτ.: 18

Προς: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

α) Υπουργός, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής

e-mail: gram-ypourgou@yme.gov.gr

β) Υφυπουργός, κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης

e-mail: yfyp@yme.gov.gr

Κοιν.: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

α) Υπουργός, κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης

e-mail: secmin@ypen.gr

β) Υφυπουργός Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος, κ. Δημήτρης Οικονόμου

e-mail: secdepmin.envr@prv.ypeka.gr

γ) Γεν. Γραμματέας Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος, κ. Ευθύμιος Μπακογιάννης

e-mail: gramchora@ypen.gr

ΘΕΜΑ: Θέσεις Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α. για το Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης του Σχεδίου Νόμου «**Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**», που αναρτήθηκε στην πλατφόρμα www.opengov.gr, σας υποβάλλουμε τις θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.).

Συνοπτικά, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι **στρατηγικά σχέδια** που σκοπό έχουν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Ως εκ τούτου, τα ΣΒΑΚ δεν είναι απλές συγκοινωνιακού χαρακτήρα μελέτες, αλλά κείμενα πολιτικών επιλογών και χάραξης στρατηγικών, εμπεριέχουν τόσο κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όσο και πολεοδομικές διευθετήσεις, ενώ παράλληλα απαιτούν **διεπιστημονικό σχεδιασμό**.

Επίσης εκτιμούμε ότι θα πρέπει να προβλεφθεί μια διακριτή διαδικασία σχεδιασμού για την περίπτωση **των δήμων που ανήκουν σε μητροπολιτικές περιοχές**. Στις περιοχές αυτές, ο σχεδιασμός ΣΒΑΚ σε επίπεδο δήμου χωρίς προηγουμένως να υπάρχει στρατηγική κατεύθυνση σε μητροπολιτικό επίπεδο, εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε «νησίδες» κινητικότητας και σε σχέδια που μεταξύ τους δεν θα έχουν αστική συνέχεια. Συνεπώς, αναδεικνύεται ως **κρίσιμης σημασίας προϋπόθεση** η ύπαρξη στρατηγικού σχεδιασμού σε επίπεδο μητροπολιτικού κέντρου με τη μορφή **Στρατηγικών Μητροπολιτικών ΣΒΑΚ**.

Ακολουθεί αναλυτικό υπόμνημα με επισημάνσεις επί της αρχής και κατ' άρθρο του Σχεδίου Νόμου.

Με εκτίμηση,

Η Πρόεδρος

Ο Γεν. Γραμματέας

Αιμιλία Αλεξανδροπούλου

Νικόλαος Κουκούλας

Θέσεις του Σ.Ε.Μ.Π.Χ.Π.Α.

για το Σχέδιο Νόμου

«Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»

Γενικά

Στις 20/11/2020 τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση το Σχέδιο Νόμου με τίτλο «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών». Το κεφάλαιο Α' αφορά στην εκπόνηση και τους στόχους των Σχεδίων Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και περιλαμβάνει τα άρθρα 1-14 καθώς και το Παράρτημα Ι που περιέχει το Υπόδειγμα "Αναφοράς Κύκλου ΣΒΑΚ".

Σύμφωνα με το άρθρο 14, καταργείται από την έναρξη ισχύος του υπό διαβούλευση σχεδίου νόμου το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40). Με το άρθρο 22, είχαν τεθεί για πρώτη φορά οι όροι εκπόνησης των ΣΒΑΚ και στην παράγραφο 12 αυτού, προβλεπόταν η έκδοση ΚΥΑ για τον καθορισμό εκτός των άλλων του Κατευθυντηρίου Πλαισίου Οδηγιών τους. Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του υπό διαβούλευση Σχεδίου Νόμου, *"δεν δύναται να ρυθμιστεί το θεσμικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ ολοκληρωμένα με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης"*. Στο σημείο, αυτό επισημαίνεται ότι το Κατευθυντήριο Πλαίσιο Οδηγιών για την εκπόνηση ΣΒΑΚ θα πρέπει αφενός να περιέχει σαφείς προδιαγραφές και αφετέρου να συμμορφώνεται με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες ELTIS.

Το παρόν σχέδιο νόμου σύμφωνα με την αιτιολογική του έκθεση, έχει στόχο να θεσπίσει το πλαίσιο κατάρτισης των ΣΒΑΚ και να εξασφαλίσει τον ενιαίο τρόπο σχεδιασμού της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην τοπική αυτοδιοίκηση. Ωστόσο, εκ πρώτης όψεως φαίνεται πώς αντιμετωπίζει τα ΣΒΑΚ ως σχέδια κινητικότητας (προσομοιαζόμενα με τις κυκλοφοριακές μελέτες του παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού) αφαιρώντας από αυτά τον στρατηγικό τους χαρακτήρα (άρθρο 3), γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες (ELTIS, 2014)¹.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες και συνοπτικά, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι **στρατηγικά σχέδια** που σκοπό έχουν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνουν υπόψη τους τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης (ELTIS, 2014). Ως εκ τούτου, τα ΣΒΑΚ δεν είναι απλές κυκλοφοριακές μελέτες, αλλά κείμενα πολιτικών επιλογών και χάραξης στρατηγικών, εμπεριέχουν δε τόσο κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όσο και πολεοδομικές διευθετήσεις. Τα ΣΒΑΚ αντιμετωπίζουν και διαχειρίζονται τα ζητήματα των μετακινήσεων σε **αλληλεξάρτηση με τον υφιστάμενο πολεοδομικό σχεδιασμό και τις ισχύουσες ή τις σχεδιαζόμενες χρήσεις γης**.

Δεδομένο είναι ότι ο χωρικός σχεδιασμός στη χώρα παρουσιάζει πλήθος αδυναμιών με τα μισά από τα υφιστάμενα πολεοδομικά σχέδια να χρήζουν επικαιροποίησης. Συνεπώς, η αλληλεπίδραση των ΣΒΑΚ με τον υφιστάμενο σχεδιασμό δεν λαμβάνει χώρα υπό συνθήκες συνέργειας, με επακόλουθο την εμφάνιση περιτλοκών κατά την διάρκεια της εφαρμογής τους.

¹ ELTIS (2014) Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Brussels: Directorate-General for Mobility and Transport Unit C.1 - Clean transport & sustainable urban mobility, <https://www.eltis.org/el> & <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52013DC0913>

Τα ανωτέρω, καθίστανται ακόμη πιο κρίσιμα λόγω της χρονικής συγκυρίας καθώς παράλληλα κατατέθηκε στη Βουλή το πρόσφατο σχέδιο νόμου (που τέθηκε σε διαβούλευση τον Αύγουστο του 2020) με τίτλο *"Εκσυγχρονισμός της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας"*, με το οποίο επιχειρείται η συνολική μεταρρύθμιση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού στη χώρα. Περαιτέρω, επίκειται η υλοποίηση του Προγράμματος για τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΤΠΣ), με το οποίο αναμένεται να αποκτήσει πολεοδομικό σχέδιο το σύνολο της χώρας μέσα στα επόμενα χρόνια.

Συνεπώς, θεωρούμε ότι το κρίσιμο ζήτημα της ανάδρασης και αλληλεπίδρασης των ΣΒΑΚ με τον υπερκείμενο σχεδιασμό καθίσταται ακόμη πιο απαραίτητο και επίκαιρο στην τρέχουσα συγκυρία, ώστε να μη προκύψει μια κατάσταση όπου τα νέα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια αλλά και τα σχέδια εφαρμογής τους να μην συνάδουν με τις προβλέψεις των ΣΒΑΚ, ακυρώνοντας στην πράξη τις μεταρρυθμιστικές προσπάθειες της χώρας.

Περαιτέρω, ένα συνολικό σχόλιο για το υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου είναι πώς έρχεται να επιλύσει επιμέρους ζητήματα που καθυστέρησαν την εκπόνηση των ΣΒΑΚ. Όπως για παράδειγμα για το σύμφωνο συμμετοχής, για το οποίο αναφέρεται ότι σε περίπτωση μη ανταπόκρισης των φορέων συνεχίζεται απρόσκοπτα η διαδικασία (άρθρο 6 – παρ. 5) ή για τις φάσεις εκπόνησης του ΣΒΑΚ (Κύκλος ΣΒΑΚ) που εισάγονται με το άρθρο 7. Κατά τα λοιπά, αναπαράγονται όσα αναφέρονταν και στο υπό κατάργηση άρθρο 22 του Ν.4599/2019, με ήσσονος σημασίας προσθήκες.

Τέλος, μια γενικότερη παρατήρηση για ένα θέμα που εκτιμάται ότι δεν αντιμετωπίζεται επαρκώς από το σχέδιο Νόμου, είναι ότι **δεν προβλέπεται κάποιου είδους διακριτή διαδικασία για την περίπτωση των δήμων που ανήκουν σε μητροπολιτικές περιοχές**. Στις περιοχές αυτές, ο σχεδιασμός ΣΒΑΚ σε επίπεδο δήμου χωρίς προηγουμένως να υπάρχει στρατηγική κατεύθυνση σε μητροπολιτικό επίπεδο, εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε νησίδες κινητικότητας και σε σχέδια που μεταξύ τους δεν θα έχουν αστική συνέχεια. Συνεπώς, αναδεικνύεται ως κρίσιμης σημασίας προϋπόθεση η ύπαρξη στρατηγικού σχεδιασμού σε επίπεδο μητροπολιτικού κέντρου με τη μορφή ενιαίων μητροπολιτικών ΣΒΑΚ. Εν τη απουσία φορέα μητροπολιτικής διοίκησης, αυτόν τον ρόλο θα μπορούσε να τον αναλάβει ενδεχομένως η Περιφέρεια σε συνεργασία με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου.

Επισημάνεις κατ' άρθρο

❖ Άρθρο 1

Στην παρ. 3 του άρθρου 1 προβλέπεται πώς *"το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης ΣΒΑΚ εντός ενός (1) έτους από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου"*. Είναι σαφές πώς η υποχρέωση του συνόλου των περιφερειών να καταρτίσουν ΣΒΑΚ θέτει θέμα ιεραρχίας στον σχεδιασμό. Κρίνεται σκόπιμο λοιπόν, να προβλεφθούν οι διαδικασίες ανάδρασης μεταξύ των δημοτικών και περιφερειακών ΣΒΑΚ και να τεθεί μια ιεραρχία σχεδιασμού (πχ. προηγούνται τα περιφερειακά ΣΒΑΚ και δίνουν τις κατευθύνσεις στα τοπικά;).

❖ Άρθρο 2

Στην παρ.1 ορίζεται το ΣΒΑΚ ως *"σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής"*.

Ο ορισμός που υπήρχε στο υπό κατάργηση άρθρο 22, αναφερόταν στα ΣΒΑΚ ως *"στρατηγικά σχέδια που στηρίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμούκαι ενσωματώνει επιμέρους πολιτικές"* και ήταν σύμφωνος με τον ορισμό των ΣΒΑΚ στις ευρωπαϊκές οδηγίες.

Δεν είναι σαφές γιατί αφαιρείται η λέξη "στρατηγικά" από τον νέο ορισμό. Ο παλαιότερος προσδιόριζε με ακρίβεια τον στρατηγικό ρόλο των ΣΒΑΚ και την ανάγκη αυτά να στηρίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Αντίθετα, από τον νέο ορισμό, φαίνεται ωσάν τα ΣΒΑΚ να προσιδιάζουν περισσότερο με τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες, κάτι που δεν συνάδει με τις ευρωπαϊκές πολιτικές και τον πυρήνα της λογικής για την ύπαρξη των ΣΒΑΚ καθ' αυτά.

Στην παρ.2 για την περιοχή παρέμβασης αναφέρει πώς *"Σε περίπτωση αναγκαίας επέκτασης των διοικητικών ορίων της περιοχής παρέμβασης και ταύτισής τους με όρια άλλης, ο φορέας εκπόνησης **διερευνά** τη συνεργασία με τους όμορους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' ή β' βαθμού για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ. ή για τη συμμετοχή τους στο δίκτυο φορέων με σκοπό την κατάρτιση πρόσφορων μέτρων παρέμβασης"*.

Στο σημείο αυτό εκτιμούμε πώς θα έπρεπε να υπάρχει **διακριτή αντιμετώπιση των μητροπολιτικών περιοχών** όπου η αναγκαιότητα συνεργασίας με όμορους ΟΤΑ δεν επαρκεί για την κάλυψη των αστικών απαιτήσεων των μητροπολιτικών κέντρων. Η αναγκαιότητα κατευθύνσεων και σχεδιασμού σε μεγαλύτερη κλίμακα από αυτή του Δήμου είναι δε **απαραίτητη και αναγκαία ιδίως για τα μητροπολιτικά κέντρα της Αθήνας και Θεσσαλονίκης**. Για τις περιοχές αυτές, προτείνουμε τη σαφή πρόβλεψη για την **κατάρτιση Στρατηγικών Μητροπολιτικών ΣΒΑΚ** και όχι απλώς διερεύνηση της δυνατότητας για συνεργασία. Η διαδικασία σχεδιασμού σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής ακολουθείται άλλωστε ως βέλτιστη πρακτική από τις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις.

❖ Άρθρο 3

Ένα γενικό σχόλιο για το άρθρο 3 "Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας", είναι πώς έρχεται σε **πλήρη αντίθεση με την έννοια των ΣΒΑΚ** όπως αυτή προκύπτει από τις κατευθυντήριες Οδηγίες της ΕΕ².

Ειδικότερα επισημαίνουμε τα εξής:

Στην παρ. 1. αναφέρει πώς *"Σκοπός των ΣΒΑΚ είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών μέσω:*

- α) της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- β) της προώθησης των μη μηχανοκίνητων τρόπων μετακίνησης, όπως πεζή, ποδήλατο, Ε.Π.Η.Ο.,
- γ) της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες,
- δ) της προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού,
- ε) της μείωσης της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
- στ) της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- ζ) της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- η) της οργάνωσης της στάθμευσης,
- θ) της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών."

Όλα τα παραπάνω αναφέρονταν επίσης συνοπτικά στην παρ. 1 του καταργούμενου άρθρου 22. Ωστόσο, σε συνέχεια των παραπάνω ανέφερε επίσης και :

"Κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ εξετάζονται..... ο βιοκλιματικός σχεδιασμός του δημόσιου χώρου, και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων - κοινωφελών, αστικών χώρων, συνδυάζοντας

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52013DC0913>

την πεζή κινητικότητα με δίκτυα πράσινων υποδομών, των δικτύων νερού (ρέματα, ποτάμια, παράκτιες ζώνες) και διαδρομών και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου".

Δηλαδή, στο υπό κατάργηση άρθρο 22, ο σχεδιασμός της βιώσιμης κινητικότητας συνδυαζόταν με τα συνολικά θέματα οργάνωσης και σχεδιασμού του χώρου και ήταν σύμφωνος με τους στόχους των ΣΒΑΚ όπως προκύπτουν από τις Οδηγίες ELTIS, σύμφωνα με τις οποίες ένας εκ των στόχων του ΣΒΑΚ είναι η **"συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού"**.

Επιπλέον, στις Οδηγίες διευκρινίζεται πώς η διαφορά ανάμεσα στον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό και στα ΣΒΑΚ, είναι πώς ο πρώτος δίνει έμφαση στα μέσα μεταφοράς ενώ τα ΣΒΑΚ αφορούν στον ενιαίο σχεδιασμό λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την οικονομική ανάπτυξη, τις κοινωνικές ανάγκες, την περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία³. **Προτείνουμε** συνεπώς να προσαρμοστεί η παρ.1 ώστε να συμφωνεί με την διατύπωση των Οδηγιών ELTIS.

Στην παρ.2 αναφέρει πώς **"Το Σ.Β.Α.Κ. καταρτίζεται για διάστημα τουλάχιστον δεκαετίας με βάση κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου"**. **Προτείνεται** η φράση να τροποποιηθεί ως εξής: το **"Το Σ.Β.Α.Κ. καταρτίζεται για διάστημα τουλάχιστον δεκαετίας με βάση κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, χωρικά ή πολεοδομικά, στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου"**, ώστε να συμμορφώνεται με τις κατευθυντήριες Οδηγίες της ΕΕ.

Στην παράγραφο 2.δ), αναφέρει πώς το ΣΒΑΚ **"Συνεκτιμά στρατηγικά κείμενα ..., τον χωρικό σχεδιασμό, την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ..."**. Ωστόσο στην παρ. 1 του καταργούμενου άρθρου 22 (Ν.4599/2019) για τα ΣΒΑΚ διευκρινιζόταν επίσης πώς **"Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά..."**.

Δεν είναι σαφές γιατί καταργείται η περισσότερο αναλυτική διατύπωση του άρθρου 22, και δεν αναφέρεται ξεκάθαρα στο Σχέδιο Νόμου ότι τα ΣΒΑΚ θα πρέπει **όχι μόνο να συνεκτιμούν** αλλά και **να στηρίζονται** στον υφιστάμενο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό καθώς και τις εγκεκριμένες χρήσεις γης της περιοχής παρέμβασης.

Το σημείο αυτό, κρίνουμε πώς είναι βαρύνουσας σημασίας και θα έπρεπε να είναι σαφής η αλληλεπίδραση και ανάδραση των ΣΒΑΚ με τον υπερκείμενο σχεδιασμό, ώστε να μην δημιουργούνται προβλήματα κατά την φάση της εφαρμογής τους αλλά και να μην ακυρώνεται στην πράξη η ίδια η συμβολή των ΣΒΑΚ στις τοπικές κοινωνίες.

Συνολικά θεωρούμε πως το άρθρο 3, αντιμετωπίζει τα ΣΒΑΚ δίνοντας την έμφαση στα θέματα οργάνωσης της κυκλοφορίας παραβλέποντας τον στρατηγικό τους χαρακτήρα και την ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός και βιώσιμος σχεδιασμός του χώρου.

❖ Άρθρο 5

Το άρθρο 5, αφορά στη σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, και συμπληρώνει τα προβλεπόμενα στην παρ. 6 του άρθρου 22.

Στην παρ. 1, αναφέρεται πώς **"Η ομάδα εργασίας δύναται να συνεπικουρείται στο έργο της από εμπειρογνώμονες ή εξωτερικούς συνεργάτες, κατά προτίμηση μηχανικούς με ειδικότητα συγκοινωνιολόγου"**.

³ Διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

Δεδομένου ότι τα ΣΒΑΚ είναι στρατηγικά σχέδια πολιτικής και κατευθύνσεων ενώ παράλληλα απαιτούν **διεπιστημονικό σχεδιασμό** σε αντίθεση με τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό που είναι αρμοδιότητα κυρίως συγκοινωνιολόγων μηχανικών⁴, δεν είναι κατανοητή η «προτίμηση» του σχεδίου νόμου στη συγκεκριμένη μόνο πτυχή της μηχανικής.

Άποψη του ΣΕΜΠΧΠΑ είναι ότι ο χαρακτήρας των ΣΒΑΚ προϋποθέτει ανάγκη συμμετοχής μείγματος ειδικοτήτων μηχανικών / μελετητών και σε κάθε περίπτωση (εάν αποφασιστεί να παραμείνει η ρύθμιση αυτή σε επίπεδο σχεδίου Νόμου), θα πρέπει αυτές να αναφέρονται στο σύνολό τους. Αν κρίνεται απαραίτητο να καταγραφεί η προτίμηση σε ειδικότητα που θα συνεπικουρεί το έργο της Ομάδας εργασίας θεωρούμε ότι, δεδομένου του στρατηγικού χαρακτήρα των ΣΒΑΚ, θα έπρεπε να προτιμάται **μηχανικός με ειδίκευση στο σχεδιασμό, τη ρύθμιση, την ισόρροπη και βιώσιμη οργάνωση και ανάπτυξη του χώρου.**

Επισημαίνεται ακόμη, ότι με βάση το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, ο συγκοινωνιακός ή κυκλοφοριακός σχεδιασμός αποτελούν πτυχή της μηχανικής και όχι Ειδικότητα, καθώς τέτοια δεν υφίσταται στην ελληνική νομοθεσία. Ειδικότερα, το επαγγελματικό δικαίωμα συγκοινωνιακού ή κυκλοφοριακού σχεδιασμού περιλαμβάνεται σε άνω της μίας Ειδικότητας Μηχανικού με βάση το ισχύον ΠΔ 99/ΦΕΚ 187 Α'/2018.

Πέραν ωστόσο αυτού, άποψη του ΣΕΜΠΧΠΑ είναι ότι η διατύπωση αυτή συνηγορεί επί της ουσίας στην επιχειρούμενη και εσφαλμένη μεταβολή του χαρακτήρα των ΣΒΑΚ από στρατηγικές μελέτες βιώσιμης κινητικότητας, σε παραδοσιακές συγκοινωνιακές ή κυκλοφοριακές μελέτες, και κρίνεται σκόπιμο να επανεξεταστεί από τον Νομοθέτη.

❖ Άρθρο 7

Το παρόν άρθρο, αποτελεί και την σημαντικότερη προσθήκη στο υπό κατάργηση άρθρο 22, με την αναλυτική περιγραφή των φάσεων και σταδίων υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ (Κύκλος ΣΒΑΚ), με στόχο να εξασφαλιστεί ο ενιαίος τρόπος σχεδιασμού. Θέτει το πλαίσιο για την προετοιμασία και ολοκληρωμένη ανάπτυξη και υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ σε τρεις φάσεις: Α Φάση/προετοιμασία, Β Φάση/ανάπτυξη και Γ Φάση/υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων ΣΒΑΚ ενώ συμπληρώνεται με το Παράρτημα Ι, όπου περιγράφονται αναλυτικά οι φάσεις και τα περιεχόμενά τους.

Στην **Α' φάση** του ΣΒΑΚ, κρίνεται σκόπιμο να προβλέπεται η υλοποίηση σύντομου σεμιναρίου προς την Ομάδα Εργασίας από στέλεχος αυτής που να έχει σχετική επιμόρφωση από το ΙΝΕΠ. Σε άλλη περίπτωση το σεμινάριο θα μπορούσε να υλοποιηθεί είτε από εξωτερικό συνεργάτη είτε από το ΕΚΔΔΑ. Ο σκοπός του σύντομου σεμιναρίου θα είναι να ενημερώνονται τα στελέχη της Ομάδας Εργασίας σχετικά με το σκοπό, το αντικείμενο και τους στόχους που έχει ένα ΣΒΑΚ.

Το β- Στάδιο 1 της Β' φάσης του ΣΒΑΚ που αφορά στον καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ (χρονοδιάγραμμα και σχέδιο συμμετοχής), κρίνεται πώς αφορά περισσότερο την Α' φάση της προετοιμασίας ενός ΣΒΑΚ. Προτείνεται να μεταφερθεί στην Α' φάση ως στάδιο "αε".

Στην **Β' Φάση** και συγκεκριμένα στην παρ. βε (Στάδιο 5), απαριθμούνται τα βήματα για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης και οι υπηρεσίες που πρέπει να γνωμοδοτήσουν γι' αυτό (*«Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:.....»*).

Είναι δεδομένο ότι τα προτεινόμενα από το ΣΒΑΚ μέτρα είναι αποτέλεσμα των συνεχών διεργασιών με την ομάδα εργασίας, το δίκτυο φορέων, αλλά και την τοπική κοινωνία. Επιπρόσθετα, η εκπόνηση του ΣΒΑΚ γίνεται σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, λαμβάνοντας υπόψη το εθνικό θεσμικό

⁴ ELTIS, 2014 & Διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ:
https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

πλαίσιο για τον χωρικό σχεδιασμό και την κινητικότητα, καθώς και τις κατευθύνσεις τυχόν υπαρχόντων υπερκείμενων στρατηγικών σχεδίων. Επισημαίνεται ότι οι υπηρεσίες έχουν εκπροσώπους είτε στην ομάδα εργασίας είτε συμμετέχουν στο δίκτυο φορέων, λαμβάνονται υπόψη οι παρατηρήσεις τους σε όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και καταθέτουν τις απόψεις τους για τα επιλεγέντα μέτρα. Το σχέδιο δράσης έρχεται εν συνεχεία να καταγράψει τις μετέπειτα ενέργειες που απαιτούνται για την υλοποίηση των ήδη επιλεγέντων από τους εμπλεκόμενους φορείς μέτρων. Συνεπώς, το πλήθος των γνωμοδοτήσεων που προβλέπονται στην παρ.βε, εκτιμάται ότι θα δημιουργήσει μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των σχεδίων και προτείνεται, εφόσον παραμείνει η πρόβλεψη ως έχει, τουλάχιστο να προβλεφθεί ένας μέγιστος & εύλογος θεσμικός χρόνος για τη διαδικασία αυτή.

Στη Γ' Φάση και συγκεκριμένα στην παρ. γβ, ορθώς προβλέπεται πώς: *"Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τυχόν τροποποιήσεις του υπερκείμενου χωρικού σχεδιασμού"*. Στη συνέχεια αναφέρει πως *"Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται"*.

Είναι προφανές πώς τα προτεινόμενα μέτρα θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις θεσμοθετημένες χωρικές ρυθμίσεις, ενώ **αν δεν συμμορφώνονται η υλοποίησή τους παρεμποδίζεται**. Το σημείο αυτό αναδεικνύει τον στρατηγικό χαρακτήρα που έχουν τα ΣΒΑΚ αφού αυτά διαχειρίζονται τα ζητήματα των μετακινήσεων σε αλληλεξάρτηση με τον υφιστάμενο πολεοδομικό σχεδιασμό και τις ισχύουσες χρήσεις γης.

❖ Άρθρο 8

Στο άρθρο 8 παρ. 3 αναφέρεται *«Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων»*.

Εκτιμούμε ότι θα ήταν ενδεχομένως σκόπιμο να διευκρινιστούν περαιτέρω συγκεκριμένες ενέργειες του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην περίπτωση που κάποιο σχέδιο δεν χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ., όπως π.χ. η παροχή Τεχνικής Υποστήριξης προς τον Φορέα Εκπόνησης.