



**ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ  
ΔΗΜΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ**

**ΔΣ65901122020**

## **ΠΡΑΚΤΙΚΟ**

Συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Κ.Ε.Δ.Ε.  
της 1<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2020

Στην Αθήνα σήμερα, 1 Δεκεμβρίου 2020, ημέρα Τρίτη και ώρα 11:00, συνήλθε, κατά τα προβλεπόμενα στις από 11 Μαρτίου 2020 (Α' 55) και 14 Μαρτίου 2020 (Α' 64) Πράξεις Νομοθετικού Περιεχομένου, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν, τις, σε εφαρμογή αυτών, εγκυκλίου και τον Κανονισμό Λειτουργίας του Δ.Σ. της ΚΕΔΕ, σε συνεδρίαση, διά τηλεδιάσκεψης, το Διοικητικό Συμβούλιο της Κ.Ε.Δ.Ε., ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της, κ. Δημητρίου Παπαστεργίου, Δημάρχου Τρικκαίων και υπό την προεδρία του.

Κατά τη συνεδρίαση παρέστησαν οι Δήμαρχοι: Αναστασιάδης Φίλιππος Παγγαίου, Αποστολόπουλος Ηλίας Παπάγου-Χολαργού, Ερωτόκριτος Μιχαήλ Ηρωικής Νήσου Κάσου, Ιωακειμίδης Γεώργιος Νίκαιας-Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Κακαλή Μαρία Αγίου Ευστρατίου, Καλογιάννης Απόστολος Λαρισσαίων, Κάρναβος Δημήτριος Καλλιθέας, Κουκάς Κωνσταντίνος Μυκόνου, Κουκοδήμος Κωνσταντίνος Κατερίνης, Κυρίζογλου Λάζαρος Αμπελοκήπων-Μενεμένης, Κωνσταντέλλος Γρηγόριος Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης, Λυμπέρης Ιωάννης Ήλιδας, Μελετίου Νικόλαος Ασπροπύργου, Παπαναστασίου Γιώργος Αγρινίου, Τσιρογιάννης Χρήστος Αρταίων, Υδραίου Μερώπη-Σπυριδούλα Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, Χρυσάφης Αλέξανδρος Σερρών και οι Δημοτικοί Σύμβουλοι: Δημαρχόπουλος Χαράλαμπος Ξάνθης, Καφαντάρης Δημήτριος Πύλου-Νέστορος, Μαυραγάνης Αλέξιος Βριλλησίων, Μουράτογλου Ιωάννης Έδεσσας, Μπαρμπάκος Ευάγγελος Καλλιθέας, Μπίρμπας Δημήτριος Αιγάλεω, Τεντόμας Χρήστος Αθηναίων, Τσιάμης Ιωάννης Ορχομενού, Τσιαντής Δημήτριος Λίμνης Πλαστήρα, Τσιμπανάκος Δημήτριος Βόλου.

Απόντες οι Δήμαρχοι: Μαλούτας Λάζαρος Κοζάνης, Μπακογιάννης Κώστας Αθηναίων και ο Δημοτικός Σύμβουλος Δομοκού Τζιαχρήστας Δημήτριος.

Στη συνεδρίαση, επίσης, παρευρίσκονται ο κ. Π. Ζυγούρης, Νομικός Σύμβουλος της ΚΕΔΕ και η κα Θ. Αλεξίου, Δικηγόρος της ΚΕΔΕ.

Αφού διαπιστώθηκε η απαρτία του Σώματος και γενομένης συζητήσεως, πάρθηκε η παρακάτω απόφαση:

### **Απόφαση 659<sup>η</sup>**

**ΘΕΜΑ:** Παρατηρήσεις επί του σχεδίου 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 Διοικητικό Συμβούλιο άκουσε εισήγηση από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Χωροταξίας, Υποδομών και Δικτύων, κ. Κ. Κουκοδήμο, σχετικά με το ανωτέρω

σχέδιο νόμου και αφού έλαβε γνώση του κειμένου με τις παρατηρήσεις, ύστερα από διαλογική συζήτηση,

### **Αποφασίζει ομόφωνα**

Εγκρίνει τις παρατηρήσεις επί του σχεδίου 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», οι οποίες επισυνάπτονται, με την επισήμανση ότι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) έχουν να αντιμετωπίσουν πρωτίστως κυκλοφοριακά και όχι πολεοδομικά θέματα.

Οι ρυθμίσεις που θα αποδώσουν δημόσιο χώρο στους πολίτες, στα ποδήλατα, στα έξυπνα Μέσα Μαζική Μεταφορά και λιγότερα αυτοκίνητα, πρέπει να λειτουργήσουν για όλους τους Δήμους της χώρας.

Επίσης, στην πρώτη φάση εκπόνησης των ΣΒΑΚ συμμετείχαν 150 Δήμοι και προτείνεται να ληφθεί μέριμνα έτσι ώστε όλοι οι Δήμοι να έχουν πρόσβαση σε αντίστοιχες μελέτες στο μέλλον.

.....  
ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
Ο Γενικός Γραμματέας της Κ.Ε.Δ.Ε.

  
Δημήτριος Καφαντάρης  
Δημοτικός Σύμβουλος Πύλου-Νέστορος

Ο Γενικός Διευθυντής της Κ.Ε.Δ.Ε.

  
Ιωάννης Καραγιάννης

## Εισήγηση

του Προέδρου της Επιτροπής

Χωροταξίας, Υποδομών και Δικτύων

κ.Κωνσταντίνου Κουκοδήμου, Δημάρχου Κατερίνης

### **Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:**

**«Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα και άλλες διατάξεις»**

Πρόκειται για Σχέδιο Νόμου για τα ΣΒΑΚ, τις Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και για τη Μικροκινητικότητα. Ένας νόμος για τις Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας είναι δικαιολογημένο να αναφέρεται και στη Μικροκινητικότητα. Η τελευταία περιλαμβάνει φυσικά το ποδήλατο, καθώς και πατίνια (*e-scooters*), τροχοπέδιλα (*rollers*), τροχοσανίδες (*skate boards*), αυτοεξισορροπούμενα οχήματα (*Segway κ.λπ.*), μηχανοκίνητα μονόκυκλα κ.ά. Τα δυο πιο μεγάλα τους προσόντα, είναι ότι καταναλώνουν πολύ λίγο χώρο και ότι, όσα από αυτά χρησιμοποιούν κινητήρα είναι ηλεκτρικά, προσόντα εξαιρετικά σημαντικά για τις πυκνοκατοικημένες ελληνικές πόλεις, με στενούς κορεσμένους δρόμους που επιπλέον παγιδεύουν τους ρύπους. Ως προς τα ΣΒΑΚ, αυτό το σχέδιο νόμου αφορά κυρίως τη διαδικασία εκπόνησης και έγκρισής τους.

Ήδη πολλές δεκάδες δήμαρχοι γνωρίζουν πολύ καλά τα ΣΒΑΚ, διότι εκπονούνται στις πόλεις τους με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο, ενώ κάποια λίγα εξ' ιδίων πόρων.

Το γεγονός ότι η Ελλάδα, όπως και οι περισσότερες πόλεις των υπόλοιπων Ευρωπαϊκών χωρών, έχει γίνει το πεδίο μιας σημαντικής εκστρατείας, ανατρεπτικής του υφιστάμενου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού καθεστώτος, είναι εντυπωσιακό.

### → **Οι στόχοι των ΣΒΑΚ**

Πράγματι οι πόλεις, με διαφορετικές από τις μέχρι σήμερα προτεραιότητες, επιχειρούν μέσω των Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, να υποκαταστήσουν όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις με αυτοκίνητο από άλλες με δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα. Συγκεκριμένα στόχοι τους είναι:

- η μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων και δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας γειτονιών
- Συνύπαρξη ποδηλάτου - αυτοκινήτου
- η δημιουργία νέων δημόσιων χώρων και η διεύρυνση υφισταμένων με πεζοδρομήσεις στην περίμετρό τους (π.χ. γύρω από πλατείες),
- η πιο αποτελεσματική και πιο δίκαιη ανακατανομή του οδικού χώρου στους διάφορους χρήστες του (ιδίως παιδιά, ηλικιωμένους, ανάπηρους και ποδηλάτες που έχουν αναγκαστεί να απομακρυνθούν από τον δρόμο),
- ο περιορισμός των ταχυτήτων,

- η απόδοση σημαντικότερου ρόλου στο Περπάτημα, στο Ποδήλατο και στη Δημόσια Συγκοινωνία, δηλαδή στους τρεις πυλώνες της Βιώσιμης Κινητικότητας, με παράλληλη συρρίκνωση του ρόλου του αυτοκινήτου. Από την επόμενη δεκαετία ένας τέταρτος πυλώνας, εξαιρετικά σημαντικός, θα είναι και το κοινής χρήσης αυτοκίνητο, μικρό όχημα 'δημόσιας συγκοινωνίας', με επιβάτες αλλά χωρίς οδηγό.
- Η ενίσχυση της 'οικονομίας της κοινής χρήσης', που αν και για αυτήν υπάρχουν ακόμη πολλές επιφυλάξεις, βρίσκεται προ των πυλών. Αποτελεί τη μοναδική απάντηση στην ανεπάρκεια οδικού χώρου και γενικότερα φυσικών πόρων του πλανήτη.

Αν και η επίτευξη των παραπάνω στόχων προϋποθέτει πολλή δουλειά σε έργα και σε εκστρατείες ευαισθητοποίησης είναι επίσης εντυπωσιακό ότι τόσοι πολλοί δήμαρχοι συναίνεσαν να δοκιμαστεί η πόλη τους από αυτή τη με πολλές προκλήσεις αλλά ενδιαφέρουσα περιπέτεια των ΣΒΑΚ. Προφανώς αυτό οφείλεται στο ότι και στον τόπο μας, με κάποια καθυστέρηση είναι αλήθεια, συνειδητοποιούνται το μέγεθος της απειλής από την κλιματική απορρύθμιση, όπως και από τις επιπτώσεις του αυτοκινήτου στην υγεία, την οικονομία, την ασφάλεια, το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής.

#### → **Περί της χρηματοδότησης των ΣΒΑΚ**

Οι δημοτικές αρχές που εκπονούν ή εκπόνησαν ΣΒΑΚ είχαν δίκιο που το αποφάσισαν γιατί επωφελήθηκαν της χρηματοδότησης του Πράσινου Ταμείου, ενώ τώρα που το Σχέδιο Νόμου καθιστά την εκπόνηση ΣΒΑΚ υποχρεωτική, χρηματοδότηση δεν προβλέπεται. Υποχρεώνονται να εκπονήσουν ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το Άρθρο 1, κάθε πόλη μεγαλύτερη των 30.000 κατοίκων, κάθε δήμος που βρίσκεται στις δύο μητροπόλεις Αθήνας και Θεσσαλονίκης (περιοχές αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ) ανεξαρτήτως μεγέθους πληθυσμού, καθώς και το σύνολο των Περιφερειών. Οφείλουν να ξεκινήσουν μέσα σε έναν χρόνο από τη δημοσίευση του νέου νόμου. Θα διαθέσουν αναγκαστικά πολύ περισσότερα χρήματα από αυτά που έδωσε ή θα δώσει στους πρώτους 165 το Πράσινο Ταμείο, διότι αποδείχτηκε ότι ήταν απολύτως ανεπαρκή για το μελετητικό έργο που σε κάθε πόλη έπρεπε να γίνει. Δεδομένης μάλιστα και της τραγικής οικονομικής κατάστασης των περισσότερων εταιρειών μελετών, στους διαγωνισμούς κατατέθηκαν τόσο μεγάλες εκπτώσεις ώστε κάποιες φορές η ποιότητα μερικών παραδοτέων να είναι αμφίβολη.

Οι δημοτικές αρχές γνωρίζουν ότι τα ΣΒΑΚ απλώς καταγράφουν και προσανατολίζουν τις μελέτες που θα πρέπει μετά από αυτά να εκπονηθούν, για τις οποίες, όπως και για τις αντίστοιχες υλοποιήσεις, θα απαιτηθούν μεγάλα κονδύλια. Το μόνο παρήγορο είναι ότι έχοντας εκπονήσει ΣΒΑΚ μια πόλη διαθέτει τη βασική προϋπόθεση για να διεκδικήσει χρηματοδοτήσεις.

#### → **Θα υπάρξει αντιπαλότητα μεταξύ Περιφερειών και Δήμων;**

**Με τον νέο νόμο υποχρεώνονται να εκπονήσουν λοιπόν ΣΒΑΚ και οι Περιφέρειες.** Είναι σωστό, διότι έτσι πιθανότατα θα καλυφτεί η συνολική επιφάνεια της επικράτειας, έστω και αν κάποιος δήμος καθυστερήσουν. Παράλληλα γίνεται η υπόθεση ότι και οι δήμοι, τους οποίους το Πράσινο Ταμείο έχει δεσμευτεί να χρηματοδοτήσει, οφείλουν και αυτοί να τηρήσουν την παραπάνω προθεσμία του ενός έτους για την έναρξη των μελετών. Σε κάθε χώρα αρχικά, αλλά και στην Ευρώπη στο σύνολό της, η κινητοποίηση και τα έργα για τη βιώσιμη κινητικότητα δεν μπορεί να

είναι αποσπασματικά, με κενά ανάμεσα σε περιοχές ή περιφέρειες. Η μάχη απέναντι στην κλιματική απορρύθμιση πρέπει να δοθεί με ολοκληρωμένους βηματισμούς.

**Δεν υπάρχει μέχρι σήμερα εμπειρία στις Περιφέρειες από την εκπόνηση ΣΒΑΚ επομένως ούτε παραδείγματα συνεργασίας τους με δήμους για αυτό το θέμα.**

Αρα θα πρέπει να αναμένεται ότι κάποιες διαφορετικές προσεγγίσεις μεταξύ δήμων και περιφερειών δεν θα αποφευχθούν, διότι το σχέδιο νόμου δεν κάνει σαφές ποιες είναι οι αρμοδιότητες του κάθε βαθμού αυτοδιοίκησης σε σχέση με το ΣΒΑΚ. Μάλλον οι επικαλύψεις προτάσεων για τους ίδιους χώρους θα είναι σοβαρές.

Πώς είναι δυνατόν η περιφέρεια, όπως θα ήταν λογικό, να σχεδιάσει τη μεγάλη εικόνα, ερήμην των δήμων που περιλαμβάνει; Οι μικρές εικόνες του κάθε δήμου ενδέχεται να προκαταλάβουν, αν τα ΣΒΑΚ τους προηγηθούν, τον περιφερειακό σχεδιασμό ή αντίστροφα, όταν μια περιφέρεια σπεύσει πρώτη, θα είναι αυτή που θα δεσμεύσει τους τοπικούς σχεδιασμούς. Ο συντονισμός είναι απαραίτητος αλλά και δύσκολος, και θα πρέπει να γίνει τόσο σε πολιτικό όσο και σε τεχνικό επίπεδο, έστω και από διαφορετικούς μελετητές. Αν Δήμοι και Περιφέρειες ξεκινήσουν τα ΣΒΑΚ ετεροχρονισμένα πώς θα εξασφαλιστεί η συνεργασία; Ποιος θα καθορίσει τους όρους της; Αν περιορίζονταν οι περιφέρειες μόνο στο συγκοινωνιακό δίκτυο της αρμοδιότητάς τους, κάτι τέτοιο δεν θα ήταν πολύ φτωχό ως ΣΒΑΚ του Β' βαθμού Αυτοδιοίκησης;

#### → Το πολεοδομικό διακύβευμα

Οι δημοτικές αρχές γνωρίζουν πολύ καλά πως η πολεοδομία αποτελεί την άμεση πηγή και καθορίζει την ανάπτυξη και την ένταση των κυκλοφοριακών ροών.

Κάθε χρήση γης είναι συγχρόνως πομπός και μαγνήτης που παράγει και προσελκύει μετακινήσεις προς άλλες χρήσεις γης. Η θέση τους καθορίζει τη γεωγραφία της ανάπτυξής τους.

Οι δημοτικές αρχές γνωρίζουν επίσης το πόσο σημαντική είναι η γειτονιά που σχηματίζεται ανάμεσα στις μεγάλες ροές της πόλης. Η γειτονιά αποτελεί πυρήνα ποιότητας ζωής και εστία κοινωνικοποίησης. Η ταυτότητά της είναι ενός χώρου χωρίς διαμπερείς ροές και κυκλοφορία. Χωροταξία και Πολεοδομία δεν αποτελούν αρμοδιότητα του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα στελέχη του στερούνται της αναγκαίας εμπειρίας αξιολόγησης αναλύσεων και προτάσεων του ΣΒΑΚ για τέτοια εξαιρετικά σημαντικά θέματα που επηρεάζουν καθοριστικά τις μετακινήσεις, όπως οι επιλογές μέσου, η μορφή ανάπτυξής τους στον χώρο και η έντασή τους.

**Ωστόσο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο όνομα της απλούστευσης των διαδικασιών, παρακάμπτοντας το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έχει επωμιστεί τα ΣΒΑΚ, αυτό είναι ο επισπεύδων του σχεδίου νόμου και στη συνέχεια θα είναι ο αποκλειστικός διαχειριστής.**

Η μεγάλη ανατροπή που επιφέρουν τα ΣΒΑΚ στις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, οι οποίες μετά από αυτά στερούνται λόγο ύπαρξης, είναι ότι αφητηρία τους είναι η απάντηση στο ερώτημα τι ταυτότητα και τι μορφή επιθυμούν οι κάτοικοι για την αυριανή πόλη. Πρόκειται για ένα καθαρά πολεοδομικό ερώτημα. Με όσα προβλέπει το σχέδιο νόμου τέτοιο ερώτημα δεν τίθεται, η Πολεοδομία υποτιμάται, τα ΣΒΑΚ ακρωτηριάζονται σε βαθμό που να οδηγούνται σε λάθος κατευθύνσεις.

**Η συνεργασία μεταξύ των δύο Υπουργείων είναι απαραίτητη διότι χωρίς αυτήν οι μελλοντικοί σχεδιασμοί του ενός ή του άλλου ίσως ακύρωναν ΣΒΑΚ που θα**

**είχαν ολοκληρωθεί.**

#### → **Η συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών**

Στις προϋποθέσεις για την επιτυχία των μελετών ΣΒΑΚ προηγούνται η αλλαγή νοοτροπίας και η ενίσχυση του ρόλου του πολίτη στα κοινά. Τα τεχνικά ζητήματα έπονται. Είναι κυρίως προϋποθέσεις πολιτικής και αυτό έχει να κάνει τόσο με τους ίδιους τους πολίτες όσο και με τους κυβερνώντες. Με τη συμμετοχή του στον σχεδιασμό ο πολίτης ενημερώνεται, ευαισθητοποιείται και έτσι υποδέχεται συναινετικά και υποστηρίζει αλλαγές πρωτόγνωρες για μια ελληνική πραγματικότητα εξαρτημένη από το αυτοκίνητο. Η συμμετοχή των κατοίκων στους σχεδιασμούς αποτελεί βασική πολιτική προϋπόθεση των ΣΒΑΚ. Αυτή είναι και η μεγάλη πρόκληση που έθεσαν ως τώρα τα ΣΒΑΚ στις δημοτικές αρχές. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε αυτό το κεφάλαιο υπάρχουν πολλά περιθώρια τα πράγματα να γίνουν πολύ καλύτερα. Δήμοι, Περιφέρειες, αρμόδια Υπουργεία καλούνται να παίξουν αποτελεσματικά τον διευθύνοντα πολιτικό ρόλο τους, καθοδηγώντας, εμπνέοντας και ενθαρρύνοντας τους πολίτες να συμμετέχουν. Έτσι η κλιμακική απορρύθμιση θέτει επί τάπητος το ζήτημα της τοπικής δημοκρατίας. Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση αποτελούν προαπαιτούμενο, έτσι ώστε κάθε πολίτης ξεχωριστά να λειτουργεί πιο υπεύθυνα απέναντι στη δική του κοινωνία και στον πλανήτη γενικότερα. Αν η πολιτεία πάψει να διστάζει και θέσει ζητήματα όπως οι ανάγκες

- ✓ περιορισμού χρήσης του αυτοκινήτου με παράλληλη επιλογή μέσων που καταναλώνουν λιγότερο χώρο,
- ✓ απόδοσης περισσότερου χώρου στον δρόμο για πεζούς, ποδηλάτες και πράσινο, αφαιρώντας τον αναγκαστικά από την κυκλοφορία και τη στάθμευση του αυτοκινήτου, ιδιαίτερα στα ιστορικά κέντρα,
- ✓ μείωσης των ταχυτήτων και μετατροπής των περιοχών κατοικίας σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με έμφαση στον σχηματισμό θωρακισμένων απέναντι στην κυκλοφορία γειτονιών, με συνθήκες που να ευνοούν την ελεύθερη βίωση του δημόσιου χώρου, τη συνάντηση και τη συλλογική παρουσία, τότε θα έχει διαμορφώσει συνθήκες που θα ενθαρρύνουν τον πολίτη να βγει από το περιθώριο και θα τον πείθουν ότι η γνώμη του μετρά, διότι η πόλη του είναι δική του υπόθεση.

Προφανώς δεν θα λείψουν οι αντιδράσεις. Πολλοί επιλέγουν την 'εύκολη' στάση που είναι η υπεράσπιση της κατάστασης στην οποία έχουν προσαρμοστεί και συνηθίσει, διότι αισθάνονται λανθασμένα με αυτήν πιο ασφαλείς, έστω και αν είναι συνδεδεμένη με προβλήματα και κόστος. Δύσκολα προτιμούν το άγνωστο, δεν έχουν βοηθηθεί να φαντάζονται το διαφορετικό. Ωστόσο δεν απουσιάζουν τα καλά παραδείγματα, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό. Είναι γνωστά στις δημοτικές αρχές και είναι πολύ σημαντικό αυτές, αξιοποιώντας τα μέσα επικοινωνίας που διαθέτουν, να τα παρουσιάζουν στους κατοίκους.

#### → **Επικύρωση του ΣΒΑΚ από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και πιθανές εμπλοκές**

Σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 2 του σχεδίου νόμου *‘το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και της φάσης ανάπτυξης του κύκλου ΣΒΑΚ’*. Στη συνέχεια αν συμφωνήσει τα εγκρίνει.

Η παραπάνω παράγραφος δεν είναι καθόλου σαφής. 'Εξέταση της περάτωσης των επιμέρους ενεργειών' της μελέτης σημαίνει απλώς εξέταση της πληρότητας του φακέλου χωρίς έλεγχο επί της ουσίας των μέτρων που αποφασίστηκαν, ή μήπως εξέταση της όλης διαδικασίας εκπόνησης της μελέτης και των αποτελεσμάτων της ως συνεπών και επαρκών για την επίτευξη των στόχων των ΣΒΑΚ; Θα αξιολογείται λοιπόν το κατά πόσον η υλοποίηση των συγκεκριμένων μέτρων είναι ικανή να κάνει την πόλη να λειτουργεί με λιγότερα αυτοκίνητα, με πιο πολλή δημόσια συγκοινωνία περπάτημα και ποδήλατο; Όμως ποιος εγγυάται ότι θα υλοποιηθούν τα μέτρα αυτά στο σύνολό τους και όχι τα μισά ή με μεγάλες διαφοροποιήσεις; Ποιος θα παρακολουθεί τη φάση υλοποίησης;

Το άρθρο 10 ορίζει ότι *'αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης των ΣΒΑΚ είναι το τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατά την κείμενη νομοθεσία'*. Κανονικά *'παρακολούθηση και αναθεώρηση'* αναφέρονται στην περίοδο των υλοποιήσεων. Όμως η εποπτεία του υπουργείου ενώ έχει νόημα για την κατάρτιση στερείται νοήματος για την παρακολούθηση, αφού η παρακολούθηση γίνεται από το υπουργείο το οποίο δεν γίνεται να εποπτεύει τον εαυτό του. Τι εννοεί το σχέδιο νόμου;

Σοβαρό πρόβλημα θα τεθεί αν η 'εξέταση της περάτωσης των επιμέρους ενεργειών' έχει για ένα Δήμο αρνητικό αποτέλεσμα. Η συμβατική του σχέση με τους μελετητές θα έχει κλείσει και θα χρειάζεται νέα σύμβαση για να καλυφτούν πρόσθετες δράσεις, όμως από πού θα προέλθει η χρηματοδότηση; Το πρόβλημα αυτό αφορά ακόμη και εκείνους τους Δήμους που ολοκλήρωσαν το ΣΒΑΚ πολύ πριν ψηφιστεί ο νέος νόμος.

## Παράρτημα

Οι Δήμοι πρέπει να γνωρίζουν ότι για να επιτύχουν τους στόχους του ΣΒΑΚ δεν θα πρέπει να παρακολουθούν παθητικά την εκπόνησή του αλλά να συμμετέχουν με δράσεις και αποφάσεις όπως:

### **1. Εκπαίδευση των μαθητών μέσω προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής**

Έμφαση θα πρέπει να δίνεται στην οδική ασφάλεια, στη γνώση της ιστορίας της πόλης και του σημερινού πλούτου της, στις προτεραιότητες ως προς την επιλογή των τρόπων μετακίνησης σε συνάρτηση με την προστασία του περιβάλλοντος.

### **2. Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών για τη βιώσιμη κινητικότητα και την ενεργή και ασφαλή μετακίνηση μέσω των εναλλακτικών του αυτοκινήτου μέσων (ποδήλατο, περπάτημα, δημόσια συγκοινωνία). Ενθάρρυνσή τους να συμμετέχουν στους σχεδιασμούς για το αύριο της πόλης.**

### **3. Συγκρότηση ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.**

Η ομάδα εργασίας αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη τμημάτων και υπηρεσιών του φορέα εκπόνησης. Σε αυτήν δύναται να συμμετέχουν αιρετά στελέχη των ΟΤΑ α' ή β' βαθμού.

Η ομάδα εργασίας μπορεί να συνεπικουρείται στο έργο της από στελέχη του δικτύου φορέων και από εμπειρογνώμονες ή εξωτερικούς συνεργάτες, κατά προτίμηση μηχανικούς με ειδικότητα συγκοινωνιολόγου.