

## ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

### «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ»

#### Πακέτο Εργασίας 1 – Ανάλυση Κατάστασης Κινητικότητας

#### ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ



ΑΝΑΔΟΧΟΣ:  
ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. /  
ΚΟΣΜΑΣ Σ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2022

---

«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ  
ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ»

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1 – Ανάλυση Κατάστασης Κινητικότητας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΣΤΑΔΙΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Έκδοση 0	ΜΑΪΟΣ 2022	Στάδιο Α'	Πακέτο Εργασίας 1	Αρχική υποβολή
Έκδοση 1	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2022	Στάδιο Α'	Πακέτο Εργασίας 1	Επανυποβολή βάσει του υπ' Α.Π. 22424/ 28-07-2022 εγγράφου του Δήμου Αγίου Δημητρίου

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	1
1.1	Συμβατικά .....	1
1.2	Αντικείμενο Μελέτης.....	1
1.3	Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη .....	7
1.4	Εργασίες συλλογής στοιχείων.....	10
1.5	Ομάδα μελέτης .....	11
2.	ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.....	12
2.1	Φορέας Εκπόνησης.....	12
2.2	Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ .....	12
2.3	Δημιουργία Ιστοσελίδας .....	13
2.4	Συγκρότηση Δικτύου Φορέων .....	14
2.5	Κείμενο Αρχικού Συμφώνου Συμμετοχής .....	15
2.6	Αξιοποίηση Εθνικού, Περιφερειακού και Τοπικού Πλαισίου .....	18
2.6.1	Εθνικό Επίπεδο .....	18
2.6.2	Περιφερειακό Επίπεδο .....	35
2.6.3	Τοπικό Επίπεδο.....	42
3.	ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.....	79
3.1	Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.....	79
3.1.1	Χρονοδιάγραμμα του Σ.Β.Α.Κ.....	79
3.1.2	Σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών.....	91
3.1.2.1	Ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων .....	91
3.1.2.2	Μεθοδολογία Συμμετοχής Εμπλεκόμενων Φορέων και Πολιτών.....	94
3.2	Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης (Πηγές πληροφορίας και Δεδομένων).....	117
3.2.1	Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης.....	117
3.2.2	Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά στοιχεία.....	121
3.2.3	Υφιστάμενες χρήσεις γης .....	133
3.2.4	Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (6χλμ. ακτίνα).....	145
3.2.5	Βασικό Οδικό Δίκτυο Αττικής.....	146
3.2.6	Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει ΓΠΣ .....	146
3.2.7	Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει Πραγματικής Λειτουργίας.....	148
3.2.8	Δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων – Δίκτυο εξυπηρέτησης πεζή μετακίνησης (Βαδισιμότητα) .....	149
3.2.8.1	Δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.....	149
3.2.8.2	Δίκτυο εξυπηρέτησης πεζή μετακίνησης (Βαδισιμότητα) .....	155
3.2.8.2.1	Η έννοια της βαδισιμότητας – Walkability/ Εισαγωγή - Ορισμοί.....	155
3.2.8.2.2	Πλάτος Πεζοδρομίων .....	164
3.2.8.2.3	Ποιοτική κατάσταση Πεζοδρομίων.....	165
3.2.8.2.4	Εμπόδια επί των Πεζοδρομίων .....	165
3.2.8.2.5	Πεζόδρομοι .....	166
3.2.8.2.6	Ράμπες ΑΜΚ.....	166
3.2.8.2.7	Οδεύσεις Τυφλών.....	166
3.2.9	Κοινόχρηστοι χώροι.....	167
3.2.10	Δημόσια Συγκοινωνία (ΜΜΜ).....	169
3.2.11	Ταξί.....	174

3.2.12	Στάθμευση .....	174
3.2.13	Τροχαία Συμβάντα .....	188
3.2.14	Ανάλυση Ερωτηματολογίων.....	190
3.2.15	Μετρήσεις και έρευνες για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης	191
3.2.15.1	Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας ...	191
3.2.15.2	Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων από την ομάδα έργου (έτους 2022) .....	193
3.2.15.3	Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. (έτους 2016) .	234
3.2.15.4	Μετρήσεις Επιβίβασης / Αποβίβασης σε Λεωφορεία Δημοτικής Συγκοινωνίας	235
3.3	Μελέτη Προέλευσης – Προορισμού ΟΑΣΑ (2006).....	242
3.4	Υποβολή σχετικών χαρτών .....	245
3.5	1 <sup>η</sup> Διαβούλευση .....	246
3.6	Ανάλυση SWOT (Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών) .....	250
3.6.1	Ανάλυση SWOT Δήμου Αγίου Δημητρίου .....	250
3.6.2	Γενικά .....	252
3.6.3	Πλεονεκτήματα - Strengths .....	253
3.6.4	Αδυναμίες - Weaknesses .....	254
3.6.5	Ευκαιρίες - Opportunities .....	255
3.6.6	Απειλές - Threats .....	256
3.6.7	Συγκεντρωτικά στοιχεία ανάλυσης SWOT .....	257
3.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ .....	258
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....		262
Παράρτημα I:	Αλληλογραφία .....	263
Παράρτημα II:	Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. (έτους 2016) 264	
Παράρτημα III:	Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019) .....	265
Παράρτημα IV:	Παρουσιάσεις Σεμιναρίου .....	266
α)	Παρουσίαση κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου .....	266
β)	Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη.....	266
Παράρτημα V:	Παρουσιάσεις Διαβούλευσης.....	267
α)	Παρουσίαση κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου .....	267
β)	Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη.....	267

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Πρωτογενής Κατανάλωση Ενέργειας για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου (2009).....	49
Πίνακας 2-2: Κατανάλωση Ενέργειας - Μεταφορές.....	50
Πίνακας 2-3: Κατανάλωση Ενέργειας – Δημοτικός Στόλος Οχημάτων.....	51
Πίνακας 2-4: Εκπομπές CO <sub>2</sub> για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου (2009).....	51
Πίνακας 2-5: Κοινόχρηστοι Χώροι.....	53
Πίνακας 2-6: Πρόβλεψη Μείωσης Εκπομπών CO <sub>2</sub> για το έτος 2020.....	54
Πίνακας 2-7: Στοιχεία Στόλου Οχημάτων για τα Έτη 2009 και 2015.....	55
Πίνακας 2-8: Κατανάλωση Ενέργειας και Εκπομπές CO <sub>2</sub> για τα Έτη 2009 και 2015.....	60
Πίνακας 2-9: Τελική Κατανάλωση Ενέργειας και εκπομπές CO <sub>2</sub> για το Δήμο Αγ. Δημητρίου έτους 2015 (ΜΕΙ).....	60
Πίνακας 2-10: Μεταβολές % μεταξύ έτους 2015 και έτους 2009 ( ΒΕΙ και Επικαιροποιημένο).....	61
Πίνακας 2-11: Έκθεση σε θόρυβο με βάση δείκτη L <sub>den</sub> .....	65
Πίνακας 2-12: Έκθεση σε θόρυβο με βάση δείκτη L <sub>night</sub> .....	65
Πίνακας 2-13: Περιοχές που εξετάζονται αρχικά ως ήσυχες.....	66
Πίνακας 2-14: Κατανάλωση ενέργειας στις υποδομές και τα οχήματα του Δήμου Αγίου Δημητρίου, 2017.....	71
Πίνακας 2-15: Κατανάλωση οχημάτων του Δήμου Αγίου Δημητρίου, 2018-2019.....	72
Πίνακας 2-16: Σταθμοί φόρτισης για Ι.Χ. ΑμεΑ, ΤΑΞΙ, Φ/Ε και Τουριστικά Λεωφορεία.....	78
Πίνακας 3-1: Μόνιμος και Πραγματικός (De Facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες).....	121
Πίνακας 3-2: Μόνιμος και Πραγματικός (de facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 των Δήμων της ΠΕ Νοτίου Τομέα Αθηνών.....	123
Πίνακας 3-3: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες).....	124
Πίνακας 3-4: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	125
Πίνακας 3-5: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Αγίου Δημητρίου με βάση το φύλο (2011).....	125
Πίνακας 3-6: Πλήθος νοικοκυριών και μελών αυτών στον Δήμο Αγίου Δημητρίου (2011).....	128
Πίνακας 3-7: Κατανομή πλήθους νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό των αυτοκινήτων στον Δήμο Αγίου Δημητρίου (2011).....	129
Πίνακας 3-8: Κατανομή πλήθους νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης στον Δήμο Αγίου Δημητρίου (2011).....	130
Πίνακας 3-9: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Αγίου Δημητρίου κατά κατάσταση απασχόλησης - Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός (2011).....	131
Πίνακας 3-10: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Αγίου Δημητρίου κατά επάγγελμα (2011).....	132
Πίνακας 3-11: Πίνακας σχολείων Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	137
Πίνακας 3-12: Πίνακας με τις παιδικές χαρές του Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	140
Πίνακας 3-13: Πίνακας με Πλατείες του Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	141
Πίνακας 3-14: Πίνακας με τα Πάρκα του Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	141
Πίνακας 3-15: Πίνακας με τα Πάρκα του Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	141
Πίνακας 3-16: Πίνακας με τα Πάρκα Σκύλων του Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	141
Πίνακας 3-17: Πίνακας κτιρίων Υγείας και Πρόνοιας Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	143
Πίνακας 3-18: Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής επέμβασης.....	145
Πίνακας 3-19: Μη Διαμορφωμένοι Πεζόδρομοι, οι οποίοι είναι θεσμοθετημένοι με ΦΕΚ.....	149
Πίνακας 3-20: Διαμορφωμένοι Πεζόδρομοι με ΦΕΚ.....	152
Πίνακας 3-21: Διαμορφωμένοι Πεζόδρομοι, μη θεσμοθετημένοι.....	153
Πίνακας 3-22: Διαμορφωμένοι Οδοί.....	153
Πίνακας 3-23: Οφέλη από βελτιωμένη βαδισιμότητα.....	157
Πίνακας 3-24: Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά Οδών Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	162
Πίνακας 3-25: Πλήθος πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους.....	164
Πίνακας 3-26: Ποσοστά εμποδίων.....	165
Πίνακας 3-27: Χαρακτηρισμένοι και υλοποιημένοι κοινόχρηστοι χώροι.....	167
Πίνακας 3-28: Χαρακτηρισμένοι, μη υλοποιημένοι κοινόχρηστοι χώροι.....	168
Πίνακας 3-29: Χαρακτηρισμένοι, μη αποκτημένοι και μη υλοποιημένοι κοινόχρηστοι χώροι.....	168
Πίνακας 3-30: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση Λεωφορειακών Γραμμών (ΟΣΥ) για το έτος 2019.....	169
Πίνακας 3-31: Στάσεις ΟΑΣΑ με τηλεματική.....	170
Πίνακας 3-32: Προσφορά Θέσεων Στάθμευσης Ζώνης 1 (Κέντρο Δήμου).....	174
Πίνακας 3-33: Συνολική ζήτηση στάθμευσης (νόμιμα και παράνομη) στην περιοχή απογραφών.....	183
Πίνακας 3-34: Απογραφή στάθμευσης ανά οδικό τμήμα.....	185

Πίνακας 3-35: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων σ τον Δήμο Αγίου Δημητρίου, έτη 2012-2019.	188
Πίνακας 3-36: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Αγίου Δημητρίου, έτη 2012-2019.....	189
Πίνακας 3-37: Τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Αγίου Δημητρίου, έτη 2012-2019.....	190
Πίνακας 3-38: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Αγίου Δημητρίου, έτη 2012-2019.	190
Πίνακας 3-39: Θέσεις Σταθμών ΚΔΚ.....	191
Πίνακας 3-40: Κυκλοφοριακοί φόρτοι τυπικής καθημερινής σε επιλεγμένες θέσεις του ΚΔΚ, Μάρτιος και Νοέμβριος 2018, 2019, 2020 και 2021.....	192
Πίνακας 3-41:Κυκλοφοριακοί φόρτοι τυπικής καθημερινής σε επιλεγμένες θέσεις του ΚΔΚ.....	192
Πίνακας 3-42: Εξεταζόμενοι Κόμβοι και Ημερομηνίες & Ώρες Μετρήσεων.....	193
Πίνακας 3-43: Απογραφές επιβίβασης αποβίβασης στη Γραμμή Α της Δημοτικής Συγκοινωνίας.....	237
Πίνακας 3-44: Απογραφές επιβίβασης αποβίβασης στη Γραμμή Β της Δημοτικής Συγκοινωνίας.....	240
Πίνακας 3-45: Κατανομή μέσου μετακίνησης στον Δήμο Αγίου Δημητρίου.....	242
Πίνακας 3-46: Δήμοι προορισμού με προέλευση τον Δήμο Αγίου Δημητρίου.....	243

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2-1: Ιστοσελίδα Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	13
Εικόνα 2-2: Έγγραφο Πρόσκληση για τη Συγκρότηση του Δικτύου Φορέων.....	14
Εικόνα 2-3: Σύμφωνο Συμμετοχής και Υποστήριξης Φορέων.....	16
Εικόνα 2-4: Γ.Π.Σ. Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	48
Εικόνα 2-5: Υφιστάμενη κατάσταση, δείκτης $L_{den}$ .....	63
Εικόνα 2-6: Υφιστάμενη κατάσταση, δείκτης $L_{night}$ .....	64
Εικόνα 2-7: Περιοχή ΑΔ2 (Ασύρματος).....	67
Εικόνα 2-8: Περιοχή ΑΔ3 (Ρέμα Πικροδάφνης).....	67
Εικόνα 2-9: Περιοχή ΑΔ4 & ΑΔ5 (Ρέμα Πικροδάφνης).....	67
Εικόνα 2-10: Περιοχή ΑΔ6 (Ρέμα Πικροδάφνης).....	67
Εικόνα 3-1: Ο νέος κύκλος εκπόνησης του ΣΒΑΚ.....	80
Εικόνα 3-2: Επιλογές αντίδρασης (reaction) σε δημοσίευση ή σχόλιο στο Facebook.....	112
Εικόνα 3-3: Παράδειγμα διαδικτυακής ψηφοφορίας στο Facebook (επιλογή προτιμώμενης εποχής) με τη χρήση των εικονιδίων αντίδρασης.....	112
Εικόνα 3-4: Χωροταξική ένταξη του Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	117
Εικόνα 3-5: Ανάπλαση Λ. Αγίου Δημητρίου.....	118
<b>Εικόνα 3-6: Κεντρικές Χρήσεις</b> .....	135
Εικόνα 3-7: Βοτανικός Κήπος.....	138
Εικόνα 3-8: Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής.....	139
<b>Εικόνα 3-9: Ρέμα Πικροδάφνης</b> .....	140
Εικόνα 3-10: Πάρκο Ασυρμάτου στον Άγιο Δημήτριο.....	142
Εικόνα 3-11: Πλατεία Δημοκρατίας.....	142
Εικόνα 3-12: Δημοτικό Στάδιο Αγίου Δημητρίου.....	144
Εικόνα 3-13: Γ.Π.Σ. Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	147
Εικόνα 3-14: Ποδηλατόδρομος επί της οδού Άρτης.....	154
Εικόνα 3-15: Προσωρινός ποδηλατόδρομος περιμετρικά του πάρκου Ασυρμάτου.....	154
Εικόνα 3-16: Ποδηλατόδρομος επί της οδού Άρτης (Λήψη από Αγίου Δημητρίου).....	154
Εικόνα 3-17: Περιοχή ανάλυσης δικτύου πεζοδρομίων.....	163
Εικόνα 3-18: Γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Αγίου Δημητρίου.....	169
Εικόνα 3-19: Δίκτυο Δημοτικών Γραμμών Α & Β Αγίου Δημητρίου.....	172
Εικόνα 3-20: Σταθμός Μετρό «Δάφνη».....	173
Εικόνα 3-21: Σταθμός Μετρό «Άγιος Δημήτριος».....	173
Εικόνα 3-22: Σταθμός Μετρό «Ηλιούπολη».....	173
Εικόνα 3-23: Μελέτη Ελεγχόμενης Στάθμευσης – Πρόταση Θέσεων Ελεγχόμενης Στάθμευσης Κεντρικής Περιοχής Αγ. Δημητρίου (Ζώνη 1).....	179
Εικόνα 3-24: Μελέτη Ελεγχόμενης Στάθμευσης – Περιοχή Σταθμού Μετρό «Άγιος Δημήτριος».....	180
Εικόνα 3-25: Μελέτη Ελεγχόμενης Στάθμευσης – Περιοχή Σταθμού Μετρό “Ηλιούπολη”.....	182
Εικόνα 3-26: Περιοχή απογραφών στάθμευσης.....	183
Εικόνα 3-27: Φόρτοι πρωινής αιχμής οδικού δικτύου Δήμου Αγίου Δημητρίου.....	234
Εικόνα 3-28: Διεξαγωγή $1^{15}$ Διαβούλευσης.....	247
Εικόνα 3-29: Συμμετοχή στην $1^{11}$ Διαβούλευση.....	247

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2-1: % Ποσοστό Πρωτογενούς Κατανάλωσης Ενέργειας για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου (2009)	50
Διάγραμμα 2-2: % Ποσοστό Εκπομπών CO <sub>2</sub> για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου (2009)	51
Διάγραμμα 2-3: Κατανάλωση Καυσίμων για τον Δημοτικό Στόλο Οχημάτων στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)	55
Διάγραμμα 2-4: Κατανάλωση Καυσίμων (Οδικές Μεταφορές πλην Δημοτικού Στόλου) στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)	56
Διάγραμμα 2-5: Εξέλιξη Κατανάλωσης Βενζίνης για Οδική Χρήση στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)	57
Διάγραμμα 2-6: Εξέλιξη Κατανάλωσης Πετρελαίου Κίνησης για Οδική Χρήση στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)	57
Διάγραμμα 2-7: Εξέλιξη Κατανάλωσης Υγραερίου για Οδική Χρήση στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)	58
Διάγραμμα 2-8: Εξέλιξη Κατανάλωσης Φυσικού Αερίου για Οδική Χρήση στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)	58
Διάγραμμα 2-9: Εξέλιξη Κατανάλωσης Ηλεκτρικής Ενέργειας στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)	59
Διάγραμμα 2-10: Κατανάλωση ενέργειας Δήμου Αγίου Δημητρίου, 2017	71
Διάγραμμα 3-1: Βασικές δραστηριότητες της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ	95
Διάγραμμα 3-2: Ευκαιρίες εμπλοκής των πολιτών και των φορέων κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ	96
Διάγραμμα 3-3: Εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, ανάλογα με τη φάση εκπόνησής του	97
Διάγραμμα 3-4: Σημεία στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ που προτείνονται δράσεις δια ζώσης συμμετοχής	100
Διάγραμμα 3-5: Ομάδες συμμετεχόντων στη διαδικασία εκπόνησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας και τα βασικά χαρακτηριστικά τους	102
Διάγραμμα 3-6: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Νοτίου Τομέα Αθηνών & Δήμου Αγίου Δημητρίου	122
Διάγραμμα 3-7: Ποσοστιαία κατανομή του μόνιμου πληθυσμού (2011) των Δήμων της Π.Ε Νοτίου Τομέα Αθηνών	123
Διάγραμμα 3-8: Ηλικιακή Κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Αγίου Δημητρίου (2011)	126
Διάγραμμα 3-9: Ποσοστιαία κατανομή του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Αγίου Δημητρίου ανάλογα με το φύλο (2011)	126
Διάγραμμα 3-10: Ηλικιακή κατανομή των αρρένων του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Αγίου Δημητρίου (2011)	127
Διάγραμμα 3-11: Ηλικιακή κατανομή των θηλέων του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Αγίου Δημητρίου (2011)	127
Διάγραμμα 3-12: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Αγίου Δημητρίου ανάλογα με το πλήθος των μελών τους (2011)	128
Διάγραμμα 3-13: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Αγίου Δημητρίου ανάλογα με το πλήθος των αυτοκινήτων (2011)	129
Διάγραμμα 3-14: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Αγίου Δημητρίου ανάλογα με το πλήθος των θέσεων στάθμευσης (2011)	130
Διάγραμμα 3-15: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Αγίου Δημητρίου ανάλογα με την κατάσταση απασχόλησης - Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός (2011)	131
Διάγραμμα 3-16: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Αγίου Δημητρίου ανάλογα με το επάγγελμα (2011)	132
Διάγραμμα 3-17: Ποσοστό Πλάτους Πεζοδρομίων	164
Διάγραμμα 3-18: Ποσοστό κατάστασης πεζοδρομίων	165
Διάγραμμα 3-19: Συσσώρευση (%) Περιοχής Αγ. Δημητρίου – Λουκή Ακρίτα - Κλεάρχου	175
Διάγραμμα 3-20: Ποσοστό σταθμευόντων οχημάτων ανά περίοδο στάθμευσης Περιοχής Αγ. Δημητρίου – Λουκή Ακρίτα - Κλεάρχου	175
Διάγραμμα 3-21: Κατανομή θέσεων στάθμευσης	176
Διάγραμμα 3-22: Συσσώρευση (%) Περιοχής Αγ. Δημητρίου – Λυσάνδρου – Κλεάρχου - Καράμπαμπα	176
Διάγραμμα 3-23: Ποσοστό σταθμευόντων οχημάτων ανά περίοδο στάθμευσης Περιοχής Αγ. Δημητρίου – Λυσάνδρου – Κλεάρχου - Καράμπαμπα	176
Διάγραμμα 3-24: Κατανομή θέσεων στάθμευσης	177

Διάγραμμα 3-25: Συσσώρευση (%) Περιοχής Αγ. Δημητρίου – Ηροδότου – Κλεάρχου – Φειδίου.....	177
Διάγραμμα 3-26: Ποσοστό σταθμευόντων οχημάτων ανά περίοδο στάθμευσης Περιοχής Αγ. Δημητρίου – Ηροδότου – Κλεάρχου – Φειδίου.....	177
Διάγραμμα 3-27: Κατανομή θέσεων στάθμευσης.....	178
Διάγραμμα 3-28: Συσσώρευση Στάθμευσης.....	181
Διάγραμμα 3-29: Ωριαία (Υφιστάμενη) Συσσώρευση Στάθμευσης.....	182
Διάγραμμα 3-30: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας σ τον Δήμο Αγίου Δημητρίου (2012-2019).....	189
Διάγραμμα 3-31: Απογραφές επιβίβασης αποβίβασης στη Γραμμή Α της Δημοτικής Συγκοινωνίας.....	239
Διάγραμμα 3-32: Απογραφές επιβίβασης αποβίβασης στη Γραμμή Β της Δημοτικής Συγκοινωνίας.....	241

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ (συνοδεύουν το παρόν Παραδοτέο)**

<i>α/α</i>	<i>ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ</i>	<i>ΚΛΙΜΑΚΑ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ</i>
1	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Γ.Π.Σ.	1:5.000	X.1
2	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Υφιστάμενης Λειτουργίας	1:5.000	X.2
3	Χρήσεις Γης & Αστικές Υποδομές	1:5.000	X.3
4	Πόλοι Έλξης	1:25.000	X.4
5	Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)	1:5.000	X.5
6	Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς εντός του Δήμου Αγίου Δημητρίου	1:5.000	X.6
7	Ακτίνες Επιρροής Αστικής Συγκοινωνίας	1:5.000	X.7
8	Αναπλάσεις	1:5.000	X.8
9	Πλάτος Οδοστρώματος	1:5.000	X.9
10	<b>Χάρτης Κυκλοφοριακών Φόρτων Αγίου Δημητρίου</b>	<b>1:5.000</b>	<b>X.10</b>



## 1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### 1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με την από 30/11/2021 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 31434/2021, ΑΔΑΜ: 21ΣΥΜΝ009637772 2021-11-30) ανατέθηκε από τη Δήμαρχο Αγίου Δημητρίου **Μαρία Ανδρούτσου** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.» και «ΚΟΣΜΑΣ Σ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ», η υπηρεσία με τίτλο «**Παροχή υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου για την υποστήριξη των υπηρεσιών στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ**».

Το παρόν τεύχος αποτελεί **τμήμα της εν λόγω, συνολικής μελέτης και αφορά στο Πακέτο Εργασίας 1 (Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας)**.

### 1.2 Αντικείμενο Μελέτης

Η παρούσα σύμβαση αφορά την παροχή υπηρεσιών Συμβούλου για την εκπόνηση στρατηγικού σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας της αστικής περιοχής του Δήμου και την παροχή υψηλής ποιότητας βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών είτε πρόκειται μετακίνηση μέσα στην ίδια την αστική περιοχή του Δήμου είτε αφορά σε διερχόμενη κίνηση από το δίκτυο του Δήμου, σύμφωνα με την υπ' αρ. 79/2020 τεχνική μελέτη.

Τα Σ.Β.Α.Κ. αναδεικνύονται ως μια νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να αναπτύσσουν και υλοποιούν στρατηγικές αστικής κινητικότητας στη βάση εμπειριστατωμένων αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης. Το Σ.Β.Α.Κ. είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέεται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και την περίμετρό της. Τα Σ.Β.Α.Κ. έχουν στόχο να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που: εξασφαλίζουν προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους βελτιώνουν την προστασία και την ασφάλεια των μετακινουμένων μειώνουν τη ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας αυξάνουν την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Τα παραδοτέα είναι ως ακολούθως:

## ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

### 1.1 Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 3.1: Προσδιορισμός των πηγών πληροφοριών και τη συνεργασία με τους κατόχους των δεδομένων)

Πριν ληφθούν αποφάσεις σχετικές με μελλοντικές πολιτικές, είναι σημαντικό να γνωρίζουμε την παρούσα κατάσταση. Στις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, η γνώση αυτή είναι συχνά πολύ αποσπασματική και ελλιπής. Όπως και τα κομμάτια ενός παζλ, τα δεδομένα και οι πληροφορίες πρέπει να τεθούν μαζί, προκειμένου να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση. Η

διεξαγωγή μιας καλής ανάλυσης προϋποθέτει τον προσδιορισμό των δεδομένων που απαιτούνται (για την ανάλυση όλων των πτυχών του ΣΒΑΚ), των πληροφοριών που είναι διαθέσιμες και των ελλείψεων που υπάρχουν. Ένας διεξοδικός έλεγχος των δεδομένων, η άριστη επικοινωνία με τους κατόχους τους και η αμοιβαία ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ φορέων μπορεί να βοηθήσει στο να ξεπεραστούν οι ελλείψεις.

## 1.2 Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 3.2: Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών (όλων των τρόπων κινητικότητας)

Μια καλή ανάλυση της κινητικότητας λειτουργεί ιδιαίτερα βοηθητικά στον προσδιορισμό κατάλληλων μέτρων/πολιτικών και παρέχει την απαραίτητη βάση για την εκτίμηση του βαθμού επίτευξης των στόχων τους στο μέλλον. Η ανάλυση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο περιεκτική, αλλά και διαχειρίσιμη εάν λάβουμε υπ' όψιν τους δοσμένους πόρους. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί η σωστή ανάλυση όλων των δικτύων μεταφορών, των μέσων μεταφοράς και των βασικών πτυχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά θα πρέπει να αποφευχθεί η κατανάλωση πολύ χρόνου και πόρων αναλύοντας διεξοδικά δεδομένα ή σσωνος συσχέτισης με βασικά ζητήματα της πόλης. Οπουδήποτε κρίνεται χρήσιμο, η διαδικασία σχεδιασμού θα μπορούσε να βασιστεί στα αποτελέσματα που έχουν προκύψει από ήδη υφιστάμενα σχέδια και στρατηγικές, ενώ πρόσθετες μετρήσεις και καταγραφές για τον προσδιορισμό δεικτών ή την τεκμηρίωση προτεινόμενων μέτρων θα μπορούσαν να γίνουν και σε επόμενα βήματα, εάν αυτό απαιτηθεί από τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

## ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

### 2.1 Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων

#### 2.1.1 Πιθανά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 4.1: Ανάπτυξη σεναρίων)

Τα εναλλακτικά σενάρια, όπως τίθενται σε αυτό το σημείο, αφορούν κυρίως μακροσκοπικά σενάρια ανάπτυξης της περιοχής του ΣΒΑΚ και γενικές κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθήσει και να εξειδικεύσει στη συνέχεια το ΣΒΑΚ με τις προτάσεις του. Τα σενάρια αυτά θα μπορούσαν να συνοδεύονται από γενικούς δείκτες για τη χρήση των διαφορετικών μέσων μεταφοράς και ευρύτερους στόχους σχετικά με την τοπική ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής.

#### 2.1.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Επικρατέστερο σενάριο

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 4.2: Διαβούλευση σεναρίων με πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς)

Η διαβούλευση των διαφορετικών σεναρίων και των αποτελεσμάτων αυτών με πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς αποτελεί το πρώτο βήμα προς ένα ευρέως αποδεκτό όραμα κινητικότητας. Η παρουσίαση διαφορετικών μελλοντικών καταστάσεων και η συνεκτίμησή αυτών θα δημιουργήσει μία κοινή αντίληψη των επιλογών για το μέλλον. Συμβάλλει, επίσης, στη συνειδητοποίηση των αλληλεξαρτήσεων και των συμβιβασμών μεταξύ διαφόρων πολιτικών και τομέων, της πολυπλοκότητας των στρατηγικών αποφάσεων, που πρέπει να ληφθούν, και τους κινδύνους, που θα αντιμετωπιστούν.

## 2.2 Πακέτα Μέτρων

### 2.2.1 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Λίστα μέτρων

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 7.1: Δημιουργία και αξιολόγηση εκτενούς καταλόγου μέτρων σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη)

Η αξιολόγηση και η επιλογή των μέτρων στοχεύει στον εντοπισμό των πλέον κατάλληλων και οικονομικά αποδοτικών μέτρων για την επίτευξη του οράματος και των σκοπών/προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο του βήματος, θα πρέπει να δημιουργηθεί μία μακρά και περιεκτική λίστα βασισμένη στην ειδική κατάρτιση του αναδόχου, στις ιδέες/προτάσεις των ενδιαφερομένων μερών και του κοινού, στην εμπειρία άλλων πόλεων, καθώς και στην ευρύτερη βιβλιογραφία.

Για να επιτευχθεί ένα σύνολο αποτελεσματικών μέτρων που ανταποκρίνονται ρεαλιστικά στους διαθέσιμους πόρους και στις τοπικές συνθήκες, πρέπει να διεξαχθεί με διαφάνεια αξιολόγηση όλων των επιλογών, που περιλαμβάνονται στον εκτενή κατάλογο. Η αξιολόγηση αυτή θα καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα όσον αφορά στη συμβολή των μέτρων στους σκοπούς/προτεραιότητες, αλλά και με κριτήριο την αποδοχή και την αξιοποίηση των διαθέσιμων κονδυλίων. Ειδικά σε περιόδους περιορισμένων πόρων, είναι ζωτικής σημασίας να επιτευχθεί ο μέγιστος δυνατός αντίκτυπος γι' αυτούς που δαπανώνται.

### 2.2.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 7.2: Καθορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων)

Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μόνο περιορισμένο αντίκτυπο μπορούν να έχουν, ενώ αντίθετα τα συνεκτικά και καλά σχεδιασμένα πακέτα μέτρων μπορούν να μεγιστοποιήσουν τα αποτελέσματά τους. Ένα πακέτο μέτρων συνδυάζει διαφορετικά μέτρα, ώστε να συμβάλλει περισσότερο αποτελεσματικά στους σκοπούς/προτεραιότητες και να αυξήσει την αποδοχή τους. Για να προσδιοριστούν τα πιο χρήσιμα πακέτα μέτρων πρέπει να διερευνηθούν και να δοκιμαστούν διάφοροι τρόποι ομαδοποίησης. Προκειμένου να αποφευχθεί η πρόταση μη ρεαλιστικών έργων, να επικυρωθούν οι καινοτόμες ιδέες και να εξασφαλιστεί η σχέση κόστους-ωφέλειας, είναι απαραίτητη μία λεπτομερής εκτίμηση των επιπτώσεων από τα βασικά μέτρα και τα πακέτα των μέτρων, συχνά χρησιμοποιώντας τυποποιημένες μεθόδους, όπως η πολυκριτηριακή ανάλυση και η ανάλυση κόστους-οφέλους.

### 2.2.3 Πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 7.3: Παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων)

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Οι αποτελεσματικές διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθούν την πόλη να μαθαίνει μέσα από τις εμπειρίες της, να προσαρμόζει και να βελτιώνει διαρκώς τον σχεδιασμό της. Η αξιολόγηση μετά την εφαρμογή συμβάλλει στην τεκμηρίωση της αποτελεσματικότητας του ΣΒΑΚ και των μέτρων του, κάτι το οποίο είναι απαραίτητο για τη μακροπρόθεσμη επιτυχία του, καθώς επιτρέπει στους υπευθύνους για τη λήψη των αποφάσεων να δικαιολογήσουν το πού δαπανήθηκαν τα χρήματα και να αποφύγουν μελλοντικά λάθη. Η διαφανής υποβολή της έκθεσης απολογισμού συνεπάγεται τη διασφάλιση ότι τα αποτελέσματα της αξιολόγησης τροφοδοτούν ξανά τον δημόσιο διάλογο. Ενώ οι στρατηγικοί δείκτες και οι στόχοι έχουν ήδη οριστεί νωρίτερα, εδώ αναπτύσσονται οι δείκτες σε επίπεδο μέτρων και συμφωνούνται λεπτομερέστερα οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης.

---

## ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

---

### 3.1 Σχέδιο Δράσης

#### 3.1.1 Ενέργειες

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 8.1: Περιγραφή όλων των δράσεων)

Οι πληροφορίες έχουν ήδη συγκεντρωθεί στο προηγούμενο στάδιο της επιλογής των μέτρων, όπου τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων καθορίστηκαν, επελέγησαν και περιγράφηκαν σε γενικές γραμμές και συζητήθηκαν και επικυρώθηκαν με τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους. Στη βήμα αυτό το ΣΒΑΚ προχωρά σε περισσότερη λεπτομέρεια και αναλύει τα μέτρα σε δράσεις. Ορίζεται πώς θα διεξαχθεί τι, πού και πότε κατά τη φάση υλοποίησης.

#### 3.1.2 Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 8.2: Εντοπισμός πηγών χρηματοδότησης και αξιολόγηση των οικονομικών δυνατοτήτων)

Ετοιμάζεται ένα πλήρες σχέδιο χρηματοδότησης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα και οι δράσεις που προσδιορίστηκαν σε προηγούμενο βήμα, είναι οικονομικά συμφέροντα και βιώσιμα. Αυτό ξεκινά με τον εντοπισμό όλων των διαθέσιμων πόρων χρηματοδότησης, καθώς και με την αξιολόγηση της ικανότητας των οργανισμών που εμπλέκονται στο ΣΒΑΚ να έχουν πρόσβαση σε αυτούς και να τους λάβουν. Κατά τον εντοπισμό πιθανών πηγών χρηματοδότησης για μέτρα κινητικότητας θα πρέπει να αξιολογηθεί ένα ευρύ φάσμα επιλογών. Πέραν των διαθέσιμων πηγών -όπως οι δημοτικοί πόροι, τα τέλη, οι περιφερειακές, εθνικές και κοινοτικές χρηματοδοτήσεις κτλ.- θα πρέπει επίσης να αξιολογηθούν νέες και εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης.

#### 3.1.3 Προτεραιότητες, καθήκοντα και χρονοδιάγραμμα

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 8.3: Συμφωνία για τις προτεραιότητες, τις ευθύνες και το χρονοδιάγραμμα)

Όταν ένα τελικό σύνολο δράσεων έχει επιλεγεί και περιγραφεί, το επόμενο βήμα είναι να προσδιοριστούν αρμοδιότητες, προτεραιότητες και ένα χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Αυτό απαιτεί στενό συντονισμό και συζήτηση μεταξύ όλων των φορέων, που έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και στην εφαρμογή των δράσεων.

#### 3.1.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 8.4: Εξασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης)

Για να διευκολυνθεί η αποτελεσματική εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ευρεία πολιτική και δημόσια στήριξη καθ' όλη τη διαδικασία σχεδιασμού μέτρων και δράσεων -και αρκετά νωρίτερα πριν την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ. Μετά τη συμμετοχή των πολιτών στην ανάπτυξη των μέτρων και των πακέτων μέτρων, οι προγραμματισμένες δράσεις θα πρέπει να κοινοποιούνται δημοσίως, παρέχοντας στους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους την ευκαιρία να παρέχουν ανατροφοδότηση πριν ληφθούν οι τελικές αποφάσεις. Στην ιδανική περίπτωση, συμμετέχουν ενεργά στη συμφωνία των δράσεων και αισθάνονται ότι είναι «το δικό τους» ΣΒΑΚ με τα «δικά τους» μέτρα και δράσεις και συνειδητοποιούν έτσι τον ρόλο τους στη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής για όλους.

## 3.2 Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση του ΣΒΑΚ

### 3.2.1 Σχέδιο συν-χρηματοδότησης

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 9.1: Ανάπτυξη οικονομικού σχεδίου και συμφωνία καταμερισμού κόστους)

Η υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας απαιτεί ένα σταθερό οικονομικό πλάνο, το οποίο ορίζει πώς θα χρηματοδοτηθούν οι δράσεις του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων των αναλυτικών εκτιμήσεων κόστους και των χρηματοδοτικών πηγών, που προσδιορίστηκαν σε προηγούμενα βήματα. Όσον αφορά στη λειτουργική περιοχή μιας πόλης, η χρηματοδότηση θα πρέπει να προέρχεται από διάφορες δημοτικές, περιφερειακές, εθνικές, ιδιωτικές και πολυμερείς πηγές.

### 3.2.2 Διασφάλιση ποιότητας

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 9.2: Ολοκλήρωση και διασφάλιση της ποιότητας του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»)

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι προηγούμενες συμφωνίες αντικατοπτρίζονται επαρκώς στο τελικό έγγραφο, το σχέδιο εγγράφου θα πρέπει να εξεταστεί εσωτερικά από τον φορέα υλοποίησης και από σημαντικούς εξωτερικούς φορείς. Πριν από την έγκριση και τη δημοσίευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στο επίκεντρο τίθεται η διασφάλιση υψηλής ποιότητας και η οριστικοποίησή του για την περαιτέρω εφαρμογή και διάδοσή του. Σε αυτό το βήμα, οι τελευταίες διορθώσεις και βελτιώσεις θα πρέπει να προηγούνται του τελικού προς έκδοση εγγράφου.

### 3.2.3 Τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ

Το τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να συνοψίζει με εύληπτο, οπτικοποιημένο και προσιτό στον απλό πολίτη τρόπο όσα προηγήθηκαν κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, εστιάζοντας κυρίως στο πως συγκεκριμένα προβλήματα που εντοπίστηκαν στη φάση της ανάλυσης αντιμετωπίζονται μέσα από τη δέσμη προτάσεων που οριστικοποιήθηκε. Ταυτόχρονα θα πρέπει να υπάρχει σύντομη, αλλά σαφής αναφορά στους δείκτες αξιολόγησης και το Σχέδιο Δράσης. Το τελικό έγγραφο του ΣΒΑΚ θα πρέπει να έχει μια έκταση 50-100 σελίδων, συμπεριλαμβανομένων όλων των εικόνων, σχεδίων και γραφημάτων και να συνταχθεί στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα (σε σύνοψη).

## ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Προϋπόθεση για την παραγωγή των παραδοτέων του ΠΕ 4 είναι η δημιουργία «ταυτότητας του έργου» από τον Ανάδοχο. Ο Ανάδοχος οφείλει να παρέχει τουλάχιστον τρία εναλλακτικά σενάρια. Η ταυτότητα του έργου θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται σε όλα τα ακόλουθα παραδοτέα και θα μπορεί να προσαρμοστεί σε τυχόν άλλες χρήσεις που δεν είναι στις υποχρεώσεις του Αναδόχου, όπως website banner, rpts, reports cover κλπ. Δεν ζητούνται επιστολόχαρτα, επαγγελματικές κάρτες και άλλες εφαρμογές που δεν προκύπτουν από τις ανάγκες του Έργου.

#### 4.1. Σχεδιασμός Ενημερωτικών Φυλλάδιων (2)

Θα πρέπει να σχεδιαστούν δύο διακριτά φυλλάδια για την υποβοήθηση της επικοινωνίας του ΣΒΑΚ:

α) εισαγωγικό φυλλάδιο που θα ενημερώνει τους πολίτες και τους φορείς για το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ και τους τρόπους συμμετοχής του στην εκπόνησή του

β) φυλλάδιο με τις αρχικές προτάσεις της Ομάδας Έργου του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενημερωθούν οι πολίτες και οι φορείς και να προσέλθουν στις διαδικασίες διαβούλευσης να υποβάλλουν τα σχόλιά τους για την οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ.

Ενδεικτικές προδιαγραφές: Διπλής όψης, τρίπτυχο Α3.

#### 4.2. Σχεδιασμός Roll-up Banner (1)

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να δημιουργήσει από την αρχή εκπόνησης του ΣΒΑΚ ένα Roll up banner στο οποίο θα παρουσιάζονται με πλήρως οπτικοποιημένο τρόπο οι στόχοι και το αντικείμενο του ΣΒΑΚ, το οποίο θα χρησιμοποιείται σε όλες τις δημόσιες δράσεις του ΣΒΑΚ.

Ενδεικτικές διαστάσεις: 800-1000 x 2000-2200 mm.

#### 4.3. Σχεδιασμός τελικού Τεύχους Διαβούλευσης (1 GR, 1 EN)

Θα πρέπει να σχεδιαστούν δύο τεύχη:

α) ένα τεύχος 50 σελίδων στα ελληνικά

β) ένα τεύχος 20 περίπου σελίδων στα αγγλικά όπου θα παρουσιάζεται μια σύνοψη του ΣΒΑΚ με πλήρως οπτικοποιημένο και κατανοητό τρόπο, έτσι ώστε ο απλός πολίτης να αποκτήσει μια αρκετά καλή εικόνα του περιεχομένου και των στόχων του.

### ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

#### 5.1. Δημιουργία και διαχείριση social media (facebook group)

Ο Ανάδοχος καλείται να δημιουργήσει ειδικές σελίδες για τα ΣΒΑΚ στα πλέον δημοφιλή μέσα κοινωνικής δικτύωσης, έτσι ώστε να προωθούνται με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο τα κατάλληλα μηνύματα και ενημερώσεις στην τοπική κοινωνία, με έμφαση στις νέες ηλικίες.

Ταυτόχρονα, στις υποχρεώσεις του Αναδόχου εντάσσεται και η δημιουργία σχετικού φόρουμ αδιαμεσολάβητης ανταλλαγής απόψεων των πολιτών με τη χρήση των εργαλείων που προσφέρουν τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να μεριμνά για την ανάρτηση δημοσιεύσεων στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης για κάθε ΣΒΑΚ καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης, έτσι ώστε η τοπική κοινωνία να πληροφορείται αδιάλειπτα για την εξέλιξη του ΣΒΑΚ και να διατηρείται το ενδιαφέρον της αμείωτο.

#### 5.2. Ανάπτυξη και διαχείριση ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού

Ο Ανάδοχος καλείται να δημιουργήσει διακριτή ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ, στην οποία θα αναρτώνται όλες οι αναγκαίες πληροφορίες και υλικό που απαιτείται για την εκπαίδευση και ενημέρωση των πολιτών, για την πληροφόρησή τους σχετικά με τα παραδοτέα του ΣΒΑΚ καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησής του και θα τους δίδεται η δυνατότητα να σχολιάζουν με κάθε δυνατό τρόπο και να συμμετέχουν σε διαδικτυακές έρευνες και “δημοψηφίσματα”. Είναι σημαντικό η

ιστοσελίδα αυτή να είναι προσιτή και ελκυστική στον απλό πολίτη, να μπορεί να χρησιμοποιηθεί με κάθε είδους ψηφιακό μέσο ανάγνωσης και λειτουργικό σύστημα και να διαθέτει προωθημένα εργαλεία συμμετοχής του κοινού αποπνέοντας σύγχρονο τρόπο σχεδιασμού και καινοτόμο προσέγγιση. Η πλατφόρμα θα πρέπει να διαθέτει blog και να συνδέεται ή να ενσωματώνει τις σελίδες στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης που θα δημιουργηθούν. Επίσης, θα πρέπει να διαθέτει περιβάλλον ενσωμάτωσης ψηφιακού ερωτηματολογίου και δυνατότητες πληθοπορισμού γεωχωρικών δεδομένων. Ο υποψήφιος Ανάδοχος θα πρέπει να προσκομίσει σχετικές άδειες χρήσης για τα ψηφιακά εργαλεία που θα χρησιμοποιήσει και να παραπέμψει σε ενεργούς συνδέσμους στο διαδίκτυο, όπου τα εργαλεία αυτά χρησιμοποιούνται με επιτυχία.

## ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ

### **6.1. Διοργάνωση ανοικτών εκδηλώσεων διαβούλευσης (4)**

Ο Ανάδοχος θα αναλάβει τη διοργάνωση και τον συντονισμό των τεσσάρων εκδηλώσεων διαβούλευσης κάθε ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτό θα διαμορφώσει την ατζέντα, θα συντάξει τη σχετική πρόσκληση προς τους αρμόδιους φορείς, θα σχεδιάσει την αφίσα, ενώ θα προσδιορίσει όλα τα υλικά που θα πρέπει να περιέχονται στον φάκελο κάθε συμμετέχοντα.

Ο Ανάδοχος θα αναλάβει την αποστολή προσκλήσεων και την επικοινωνία με τους ενδιαφερόμενους μέσω email (υπενθυμιστικά μηνύματα, ενημέρωση σχετικά με την εκδήλωση).

Ο υποψήφιος θα πρέπει να λάβει υπόψη του ότι οι εκδηλώσεις αυτές ενδέχεται να εκτελεστούν σε συνθήκες COVID-19.

### **6.2. Διοργάνωση ειδικών δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού με ομάδες στόχου (2)**

Κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, η Αναθέτουσα αρχή θα υποδείξει στον Ανάδοχο την ανάγκη εκτέλεσης δύο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού με συγκεκριμένες ομάδες στόχου, στις οποίες επιθυμεί να δώσει μεγαλύτερη έμφαση. Τέτοιες ομάδες δύναται να είναι οι μαθητές, οι ηλικιωμένοι, οι γυναίκες, οι πολίτες στα όρια της φτώχειας, οι μετανάστες, οι πρόσφυγες, οι επαγγελματίες μιας περιοχής, εργαζόμενοι στον κλάδο των μεταφορών κτλ. Η μεθοδολογία εκπόνησης των δράσεων θα πρέπει να αναπτυχθεί από τον υποψήφιο στην Τεχνική του Προσφορά, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δράσεις αυτές θα αφορούν περιορισμένο αριθμό ατόμων, ενδέχεται να εκτελεστούν σε συνθήκες COVID και δεν θα πρέπει να ακολουθούν τα συνήθη πρότυπα των ανοικτών εκδηλώσεων που διοργανώνονται στον Δήμο, αλλά να εμβαθύνουν στην ουσιαστική ανταλλαγή απόψεων και στη συν-δημιουργία (co-creation) λύσεων, βάσει των αναγκών και των επιθυμιών των συγκεκριμένων ομάδων.

### **1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη**

Για την εκπόνηση του παρόντος ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- «Εθνική Χωρική Στρατηγική»
- «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών»
- «Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών και την υλοποίηση των σχετικών υποδομών»
- Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)

- «Εθνική Στρατηγική Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών 2015-2025»
- Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030
- «Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025»
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021 – 2027»
- «Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου 2021-2025»
- Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο (ΕΣΠ) 2020 – 2030
- Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»
- Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030
- «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (2014 - 2021)»
- «Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής (2021 - 2027) »
- «Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αττικής (ΠΠΑ) (2021 - 2025)»
- «Περιφερειακό Σχέδιο για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής (ΠΕΣΠΚΑ)»
- «ΓΠΣ Δήμου Αγίου Δημητρίου»
- «Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) – Έκδοση 2.0»
- «Αξιολόγηση Περιβαλλοντικού Θορύβου στο Πλαίσιο Εφαρμογής της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης & Σερρών. Μελέτη Μ.5 – Νότια Αθήνα»
- «Συμπλήρωση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Διευθέτησης Ρέματος Πικροδάφνης»
- «Μελέτη Χάραξης και Υλοποίησης Δικτύου Ποδηλατοδρόμων στον Δήμο Αγίου Δημητρίου Αττικής»
- «Έλεγχος Στάθμευσης και Αναθεώρηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Αγίου Δημητρίου»
- «Βιοκλιματική Αναβάθμιση Πλατείας Αλ. Παναγούλη & Γύρω Χώρου»
- «Περιβαλλοντική Αναβάθμιση – Ανάπλαση της Περιοχής “Μεσονήσι”»
- «Περιβαλλοντική Αναβάθμιση – Ανάπλαση Τμημάτων Οδών Περιξ Σταθμού Μετρό Αγίου Δημητρίου»
- «Μελέτη Ελεγχόμενης Στάθμευσης»
- «Διαμόρφωση Κόμβου Οδών Πλουτάρχου- Ασημακοπούλου- Κατσίμπα»
- «Μελέτη τροποποιήσεων- βελτιώσεων στη διαπλάτυνση της Λεωφόρου Αγ. Δημητρίου και προσαρμογή της με τις εκατέρωθεν οδούς»
- «Ανάπλαση Ρέματος Πικροδάφνης (από Λεωφ. Βουλιαγμένης έως εκβολή)»
- «Οδός Άρτης – Διαμόρφωση Οδού και Ποδηλατοδρόμου»
- «Μελέτη Οδικής Ασφάλειας για την Πρόσβαση των Μαθητών στα Σχολεία»



- «Μελέτη Δημοτικής Συγκοινωνίας»,
- «Δημιουργία Ασφαλών Σχολικών Δακτυλίων – Διαμορφώσεις Πεζοδρομίων και Διαβάσεων»
- «Οδός Κολοκοτρώνη (από Στρ. Παπάγου μέχρι Όθωνος) – Ανακατασκευή Οδού και Πεζοδρομίων»
- «Οδός Πριάμου – Διαμόρφωση Οδού – Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων»
- «Θέσεις Στάθμευσης ΑΜΕΑ»
- «Ανάπλαση Πάρκου Ελευθερίου Βενιζέλου (Ασύρματος), Ο.Τ. 923 Δήμου Αγίου Δημητρίου, Οδοί: Φιλικής Εταιρίας – Μεσσηνίας – Ασυρμάτου - Ελπίδος»
- «Οδός Ασυρμάτου (από Ελπίδος μέχρι Αιτωλικού) – Διαμόρφωση Οδού και Κυκλοφοριακή Ρύθμιση»
- «Προσχέδιο Δικτύου Ποδηλατοδρόμων»
- «Περιοχή Σταθμού Μετρό “Ηλιούπολη” – Ελεγχόμενη Στάθμευση Κατοίκων και Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις»
- «Κόμβος Λ. Βουλιαγμένης & Αγ. Βασιλείου – Προσχέδιο Κυκλοφοριακής Ρύθμισης»
- «Οδός Σουλίου – 7ο Δημοτικό Σχολείο – Ενίσχυση της Σήμανσης στην Πρόσοψη του Σχολείου»
- «Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι και Διαβάσεις Πεζών – Πρόταση για Εγκατάσταση Ηχητικών Διατάξεων σε Υφιστάμενους Σηματοδότες και Εγκατάσταση Νέων»
- «Προσωρινή Λωρίδα Ποδηλάτων Περιμετρικά του Πάρκου Ασυρμάτου – Προσωρινή Κυκλοφοριακή Ρύθμιση - Σήμανση»
- «Περιοχή Σταθμού Μετρό “Άγιος Δημήτριος” – Ελεγχόμενη Στάθμευση Κατοίκων»
- «Πρόταση Θέσεων “Εξυπνων” Διαβάσεων»
- «Ανάπλαση Οδών Μακρυγιάννη (από Αγ. Κων/νου & Ελένης μέχρι Ασπροποτάμου) και Κασιμίττα (από Παπαδήμα μέχρι Μακρυγιάννη)»
- «Οδός Ασημακοπούλου – Ανάπλαση Οδού με Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων και Ποδηλατόδρομο»
- «Λεωφόρος Αγίου Δημητρίου και Οδός Κ. Καραμανλή – Από Σταθμό Μετρό Δάφνη μέχρι 25ης Μαρτίου – Ανάπλαση Οδού και Πεζοδρομίων»
- «Πάρκο Ελ. Βενιζέλου (Ασύρματος) – Περιμετρικές Οδοί και Εγκάρσιες Προσβάσεις»
- «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)»
- Λοιπές, σχετικές με το ΣΒΑΚ, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες
- Στατιστικά στοιχεία από απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

#### 1.4 Εργασίες συλλογής στοιχείων

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την ενημέρωση των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων. Η ομάδα μελέτης διεξήγαγε απογραφές και μετρήσεις των κυκλοφοριακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, καθώς και έρευνες με χρήση ερωτηματολογίου για τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων.

Πιο αναλυτικά ο ανάδοχος υλοποίησε τις ακόλουθες μετρήσεις και έρευνες:

- Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε δώδεκα (12) διασταυρώσεις του Δήμου, που καθορίστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν μια τυπική καθημερινή.
- Απογραφές στάθμευσης σε κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου που καθορίστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι απογραφές έγιναν για μία τυπική καθημερινή.
- Απογραφή δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς: γραμμές, διαδρομές, στάσεις, αφετηρίες-τέρματα, κλπ.
- Καταγραφή τροχαίων ατυχημάτων στον Δήμο Αγίου Δημητρίου.

## 1.5 Ομάδα μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc (Eng), MSc (Fin), <b>Ανάδοχος Μελέτης – Κοινός Εκπρόσωπος</b>
Κοσμάς Αναγνωστόπουλος,	Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος - Πολεοδόμος Msc, <b>Ανάδοχος Μελέτης – Αναπληρωτής Εκπρόσωπος</b>
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαίλη,	Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Κυριακή Μαυρογεώργη,	Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Βασίλειος Μαραγκουδάκης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Λυμπεράκη,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Γεωργία Προμπονά,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών
Ζωή Χριστοφόρου,	Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος MSc, PhD
Χρήστος Γιολλάσης,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, PhD
Μαρία Καλαντζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ, Πολεοδόμος – Χωροτάκτρια ΜΔΕ ΕΜΠ, MSc LSE
Κατερίνα Νικολοπούλου,	Πολιτική Επιστήμων, Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ματίνα Μελά,	Απόφοιτη Τμήματος Δημοσιογραφίας & Μ.Μ.Ε., ΑΠΘ
Εύα Φιλανθρωποπούλου	Ψυχοθεραπεύτρια, Πιστοποιημένη Εκπαιδεύτρια Ενηλίκων
Ελένη Καραπάνου	Μηχανικός Πληροφορικής

## 2. ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

### 2.1 Φορέας Εκπόνησης

Φορέας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι ο Δήμος Αγίου Δημητρίου.

### 2.2 Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 32185/07.12.2021 έγγραφο του Δήμου Αγίου Δημητρίου, η ομάδα εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Αγίου Δημητρίου απαρτίζεται από τα ακόλουθα άτομα:

Η παρακολούθηση της εκτέλεσης της Σύμβασης και η διοίκηση αυτής θα διενεργηθεί από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου (Ο.Ε.Δ.) για την εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ., η οποία έχει οριστεί με απόφαση Δημάρχου περί ομάδας υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με α.π. 239/07-01-2021 και α.π.29007/08-11-2021 (τα οποία παρατίθενται στο Παράρτημα Ι), αποτελούμενη από:

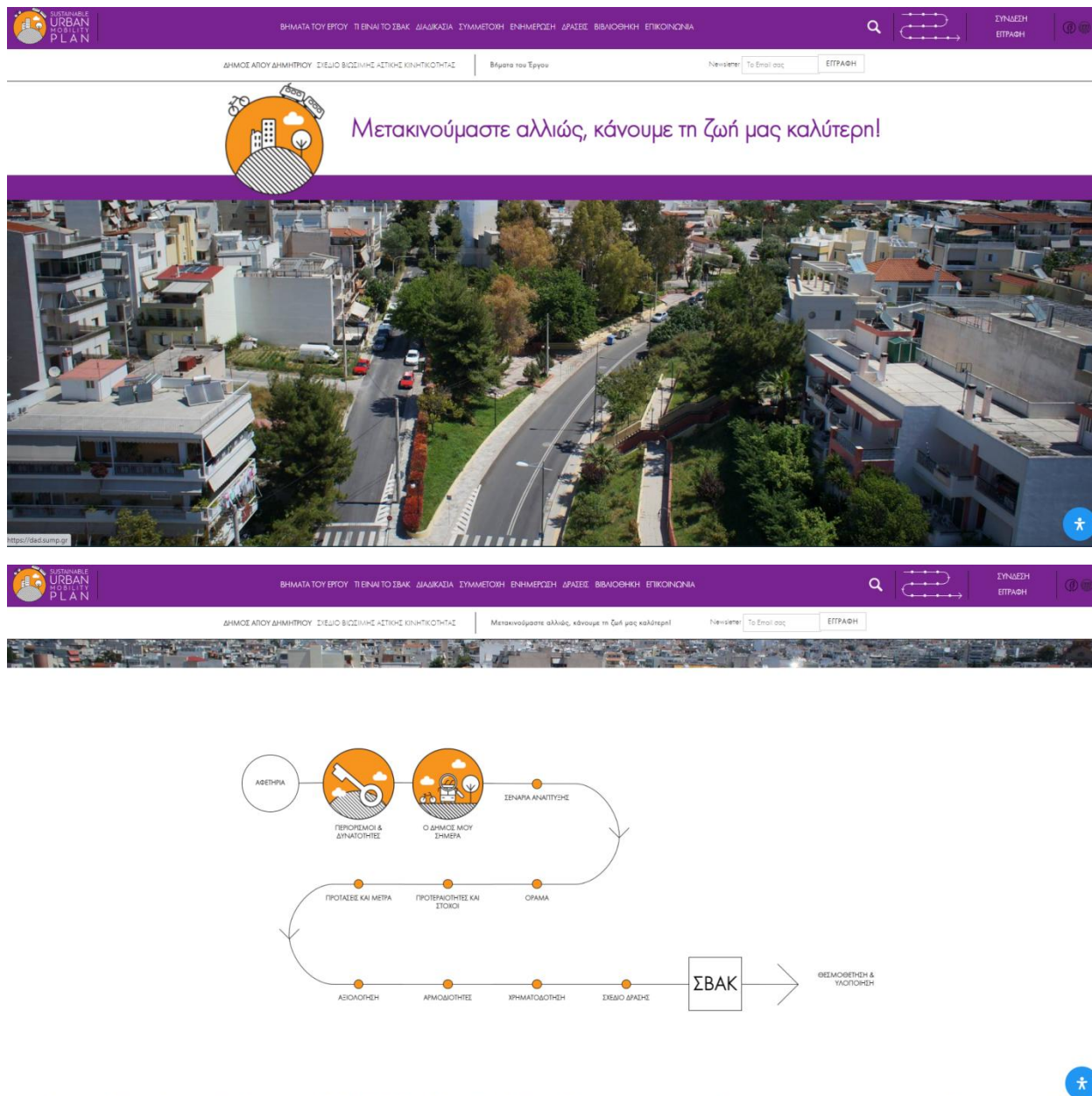
1. Όλγα Βλάχου, τηλ.2132007736, e-mail: [ovlachou@dad.gr](mailto:ovlachou@dad.gr) με αναπληρωματικό μέλος τον κ. Γεώργιο Αδαμόπουλο, τηλ.2132007747, e-mail: [gadamopoulos@dad.gr](mailto:gadamopoulos@dad.gr)
2. Βασιλική Κοτρωνάκη, τηλ. 2132007744, e-mail: [vkotronaki@dad.gr](mailto:vkotronaki@dad.gr)
3. Ιωάννη Νικολαΐδη, τηλ. 6974 830180 , e-mail: [i.nikolaidis@ymail.com](mailto:i.nikolaidis@ymail.com) (τεχνικά θέματα, συγκοινωνιακά, κυκλοφοριακά)
4. Αρετή Προβατά, τηλ. 2132007705, e-mail: [aprovata@dad.gr](mailto:aprovata@dad.gr) (θέματα Δημοσίων σχέσεων και επικοινωνίας).

Το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης εργασιών και υποβολής παραδοτέων αναφέρεται στο άρθρο 3 της σύμβασης και παρακαλούμε για την εμπρόθεσμη παράδοση αυτών.

Το έγγραφο του Δήμου Αγίου Δημητρίου για τη σύσταση ομάδας εργασίας παρουσιάζεται στον ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.

### 2.3 Δημιουργία Ιστοσελίδας

Έχει δημιουργηθεί ιστοσελίδα (<https://dad.sump.gr/>) για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον Ν. 4727/2020 (Α΄ 184).



**Εικόνα 2-1: Ιστοσελίδα Δήμου Αγίου Δημητρίου**

## 2.4 Συγκρότηση Δικτύου Φορέων

Ο φορέας εκπόνησης, ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 14366/23.05.2022 έγγραφό της έκανε έγγραφη πρόσκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο Δίκτυο Φορέων.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

**ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Πληροφορίες : *Όλγα Βλάχου*  
Τηλέφωνο : 213 2007736  
E-mail : [ovlachou@dad.gr](mailto:ovlachou@dad.gr)

Ψηφιακά  
υπογεγραμμένο  
από  
ΣΠΗΛΙΟΣ  
ΔΙΑΒΟΛΙΤΣΗΣ  
23.05.2022 13:07:36

Άγιος Δημήτριος, 23/05/2022  
Α. Π.: 14366  
Ωρα: 13:07:28

Προς: Πίνακα Αποδεκτών

Κοινοτ.: 1. Γραφείο Δημάρχου  
2. Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών  
3. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

**Θέμα : Πρόσκληση συμμετοχής στο δίκτυο φορέων για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΣΒΑΚ Δήμου Αγίου Δημητρίου**

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Αγίου Δημητρίου ξεκίνησε πρόσφατα την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, τη ενεργειακή απόδοση της πόλης, καθώς και την καθημερινότητα των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών. Ταυτόχρονα δίνει έμφαση σε ζητήματα ασφάλειας, πρόσβασης σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου, μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας και άμβλυνσης των συγκρούσεων των χρήσεων γης.

Στο παρόν στάδιο επιδιώκεται η σύσταση του Δικτύου Φορέων του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίου Δημητρίου. Για το λόγο αυτό σας παρακαλούμε να ορίσετε και ακολούθως να μας γνωστοποιήσετε τον εκπρόσωπο του Φορέα σας που θα εκπροσωπεί το Φορέα σας στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίου Δημητρίου.

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

**Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ  
& ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΣΒΑΚ**

**ΣΠΗΛΙΟΣ ΔΙΑΒΟΛΙΤΣΗΣ**

**Εικόνα 2-2: Έγγραφο Πρόσκληση για τη Συγκρότηση του Δικτύου Φορέων**

Μέχρι την υποβολή του παρόντος κανένας φορέας δεν έχει δηλώσει συμμετοχή στο Δίκτυο.

## 2.5 Κείμενο Αρχικού Συμφώνου Συμμετοχής

Η Ομάδα έργου ακολούθησε όλες τις διαδικασίες του Ν.4784/21 και αφού συνέταξε το σύμφωνο συμμετοχής (βλ. παρακάτω), το ανήρτησε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.:

### ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΦΟΡΕΩΝ

#### ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Οι κάτωθι υπογράφοντες φορείς, εμπλεκόμενοι ή ενδιαφερόμενοι σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι μετακινήσεις κατοίκων, εργαζομένων, επισκεπτών και προϊόντων στον Δήμο Αγίου Δημητρίου, δηλώνουμε τα παρακάτω:

- 1. Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργατικά** για την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίου Δημητρίου και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, προκειμένου το ΣΒΑΚ της πόλης μας να εξασφαλίσει και να ικανοποιήσει παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις γενικούς άξονες, στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, πάντα σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου μας και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:
  - Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
  - Εφαρμογή των βέλτιστων περιβαλλοντικά λύσεων
  - Εφαρμογή των βέλτιστων οικονομικά λύσεων
- 2. Συντονιστής** ορίζεται ο Δήμος Αγίου Δημητρίου μέσω της Δημάρχου του.
- 3. Κάθε ένας από τους υπογράφοντες φορείς ορίζει εκπρόσωπο** ως φαίνεται στον συνημμένο πίνακα και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- 4. Ο συντονιστής Δήμος** μπορεί, κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει **συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς** με τους οποίους θα ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων, επικαιροποιώντας τον αντίστοιχο πίνακα. Περαιτέρω, μπορεί και οφείλει να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.
- 5. Ειδικότερα**, ο σχεδιασμός τον οποίο οι υπογράφοντες φορείς καλούνται να υποστηρίξουν, αποβλέπει σε ένα σύστημα κινητικότητας που θα:
  - Είναι φιλικό στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη, απρόσκοπτη πρόσβαση για όλους και για τις επόμενες γενεές.
  - Συμβάλλει παράλληλα και με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Δήμου, τονώνοντας την ελκυστικότητά του και την ποιότητα του οικιστικού του περιβάλλοντος.
  - Οδηγεί στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων, αξιοποιώντας τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και ελαχιστοποιώντας τις κάθε είδους επιπτώσεις στις χρήσεις γης και στα επίπεδα θορύβου.
  - Ενισχύει την κοινωνική συνοχή και την οδική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.
  - Συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη και θα ενισχύει την τοπική οικονομία, εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
  - Βελτιστοποιεί την σχέση κόστους-οφέλους των διαφόρων υπηρεσιών και υποδομών.

**«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ  
ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ»  
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1 – Ανάλυση Κατάστασης Κινητικότητας**

---

- Είναι οικονομικά προσιτό και θα στοχεύει σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης κάθε είδους σχετικών υπηρεσιών εφόσον αυτό απαιτείται για την βιωσιμότητά τους (πχ. δημόσια συγκοινωνία), λειτουργώντας δίκαια και αποδοτικά.
- Προωθεί μορφές ήπιας κινητικότητας και λύσεις συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.
- Αξιοποιεί κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους προς όφελος του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών τους.

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων βασίστηκε σε υπόδειγμα της Ομάδας Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με αντικείμενο τα ΣΒΑΚ.*

**ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΕΣ ΦΟΡΕΙΣ**

<b>ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ</b>	<b>ΟΝΟΜΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ</b>	<b>ΥΠΟΓΡΑΦΗ</b>
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		

**Εικόνα 2-3: Σύμφωνο Συμμετοχής και Υποστήριξης Φορέων**



Η διαδικασία υπογραφών δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί, ωστόσο έχουν υπογράψει οι ακόλουθοι φορείς:

- Εξωραϊστικός και Επιμορφωτικός Σύλλογος Περιοχής Ανθέων Δήμου Αγ. Δημητρίου
- ΠΕΖΗ | Κίνηση για την προστασία των δικαιωμάτων των πεζών
- ΠοδηλαΤΤΙΚΗ Κοινότητα
- Πολιτιστικός και Εξωραϊστικός Σύλλογος +οικία "Άγιος Σπυρίδωνας"
- Α.Σ.Ε. Θησέας Αγ. Δημητρίου
- Αδελφότητα Απανταχού Κρασιτών Αθηνών
- Δημοτική Παράταξη «Πρωτοβουλία Αγ. Δημητρίου»
- Σωματείο Εργαζομένων Δήμου Αγ. Δημητρίου
- Ένωση Αρκάδων Αγ. Δημητρίου
- Σύλλογος Ηλείων Αγ. Δημητρίου
- Σύλλογος Απανταχού Αναφαίων Αγ. Δημητρίου
- Παλλεσβιακός Σύλλογος Αγ. Δημητρίου
- Πολιτιστικός – Εξωραϊστικός - Οικολογικός Σύλλογος Ασύρματος

## 2.6 Αξιοποίηση Εθνικού, Περιφερειακού και Τοπικού Πλαισίου

### 2.6.1 Εθνικό Επίπεδο

Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες:

- «Εθνική Χωρική Στρατηγική», 2016
- «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών», Ιούνιος 2019
- «Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών και την υλοποίηση των σχετικών υποδομών», Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Σεπτέμβριος 2017
- Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)
- «Εθνική Στρατηγική Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών 2015-2025», Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, Μάρτιος 2015
- Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030
- «Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025», Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Νοέμβριος 2014
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021 – 2027», Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Δεκέμβριος 2020
- «Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου 2021-2025», Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ), Δεκέμβριος 2020
- Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο (ΕΣΠ) 2020 – 2030
- Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»
- Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030

Ακολουθεί περιγραφή του αντικειμένου και των κυριότερων σημείων των ως άνω μελετών.

#### **✚ «Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025», Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Νοέμβριος 2014**

Το ΣΠΕΜ καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των Μεταφορών της Χώρας για την Περίοδο 2014 – 2025 και καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριες μεταφορές), όλους τους τύπους μεταφοράς (επιβάτες, εμπορεύματα) και γεωγραφικά όλες τις περιφέρειες της χώρας. Επίσης, καλύπτει - σε σχέση με τον προγραμματισμό των υποδομών μεταφορών - τη συμβολή στον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» σύμφωνα με τον Κανονισμό Διευρωπαϊκών Δικτύων, περιλαμβάνοντας:

- Τις προτεραιότητες για επενδύσεις στο βασικό (core network) και στο αναλυτικό δίκτυο (comprehensive network) των ΔΕΔΜ, όπου σχεδιάζονται επενδύσεις από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) και λοιπά χρηματοδοτικά εργαλεία.
- Τις επενδύσεις σε δευτερεύουσα διασυνδεσιμότητα.

Επίσης, καλύπτονται οι συνδέσεις των καθορισμένων κόμβων των ΔΕΔ-Μ και οι συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών των γειτονικών χωρών. Το ΣΠΕΜ περιέχει ειδική ανάλυση για όλα τα μεταφορικά μέσα.

Παράλληλα το ΣΠΕΜ καλύπτει την περιφερειακή διάσταση ανάπτυξης των μεταφορών υποδομών στον Ελληνικό χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες/ προτεραιότητες των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων της χώρας. Οι προτάσεις του ΣΠΕΜ αποτελούν υποσύνολο των προτάσεων των Ρυθμιστικών Σχεδίων των Περιφερειών και εκείνων των ευρύτερων αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Τέλος, το Στρατηγικό Πλαίσιο λαμβάνει υπόψη τη συνολική επίδραση του τομέα των Μεταφορών στον ενεργειακό τομέα και περιλαμβάνει μέτρα για την προώθηση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας, την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών και την αντιμετώπιση διοικητικών και τεχνικών προβλημάτων ειδικότερα σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό.

Ο ορίζοντας σχεδιασμού του ΣΠΕΜ ορίζεται σαν «μεσοπρόθεσμος» και συμπίπτει με το έτος 2025.

Οι στρατηγικοί στόχοι της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2025 διατυπώνονται ως εξής:

- Δημιουργία ενός «συνεκτικού» Συστήματος Μεταφορών το οποίο επιτυγχάνει συνολική βελτίωση της προσιτότητας επί μέρους περιοχών - Περιφερειών και άρση της απομόνωσης και των σημείων συμφόρησης.

Η δομή του συνολικού δικτύου αξιοποιεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε μεταφορικού μέσου και εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες συμπληρωματικότητάς τους. Επιδιώκεται η προσέγγιση ολοκλήρωσης των «βασικών» ΔΕΔ-Μ και η υλοποίηση των απολύτως απαραίτητων «αναλυτικών» ΔΕΔ-Μ προκειμένου να εξασφαλισθεί η «συνεκτικότητα» του συνολικού συστήματος.

- Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες του Συστήματος Μεταφορών και διασφάλιση ασφαλούς, ομαλής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας επί μέρους δικτύων και συστημάτων.
- Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας και ανάδειξη της χώρας σε περιφερειακό κόμβο μεταφορών. Ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών.
- Ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (αιεφορία) του Μεταφορικού Συστήματος με ιδιαίτερη έμφαση εντός των αστικών συγκροτημάτων. Βελτιστοποίηση χρήσης φυσικών πόρων.
- Εκμετάλλευση στο μέγιστο δυνατό βαθμό των τεχνολογικών εξελίξεων στις τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.
- Βελτίωση, στους διοικητικούς και οργανωτικούς τομείς των συστημάτων σχεδιασμού, ανάπτυξης και λειτουργίας των μεταφορικών δικτύων και συστημάτων.

Οι προτεραιότητες πολιτικής του ΣΠΕΜ που εξασφαλίζουν την επίτευξη των τεθέντων στόχων έχουν αναλυτικά ως εξής:

- Στήριξη πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στα ΔΕΔ-Μ.

Η πρόοδος ολοκλήρωσης των ΔΕΔ-Μ όλων των υποσυστημάτων αποτελεί προτεραιότητα όλων των κρατών – μελών της ΕΕ. Αποτελεί επομένως προτεραιότητα υψηλού βαθμού για το ΣΠΕΜ η προσπάθεια ολοκλήρωσης του βασικού δικτύου και επίτευξης της μεγαλύτερης δυνατής προόδου σε σχέση με το αναλυτικό δίκτυο (με τις απαιτούμενες προσαρμογές λόγω του ορίζοντα αναφοράς του - έτος 2025).

- Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας.

Η συγκεκριμένη πολιτική αποσκοπεί στη δημιουργία και στην ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία ελκυστικού σιδηροδρομικού δικτύου ώστε να αυξηθεί το μεταφορικό του έργο (επιβατικό και εμπορευματικό). Κρίσιμα στοιχεία υλοποίησης της πολιτικής αυτής αποτελούν η μείωση των χρόνων διαδρομής και των χρονοαποστάσεων εξυπηρέτησης με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας (κόστους μεταφοράς) όπως επίσης και τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας μεταφοράς (σταθμοί διαλογής, εμπορευματικά κέντρα, συνοριακοί σταθμοί τόσο από πλευράς υποδομών όσο και από πλευράς σχετικών διαδικασιών, διαλειτουργικότητα κλπ).

- Ενίσχυση της περιφερειακής προσβασιμότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ.

Κύρια επιδίωξη πολιτικής είναι η προέκταση και η συμπλήρωση του ενιαίου συστήματος διακίνησης επιβατών με απώτερη βεβαίως επιδίωξη την προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της οικονομικής ανάπτυξης χωρίς αποκλεισμούς σε τοπική και περιφερειακή κλίμακα. Πιο συγκεκριμένα, οι ειδικότερες πολιτικές είναι οι εξής:

- Λειτουργική αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών οδικών συνδέσεων.
  - Ανάπτυξη αναγκαίων υποδομών στους ήδη υπάρχοντες λιμένες και αεροδρόμια για την ενδυνάμωση των συνδυασμένων μεταφορών και σύνδεση αυτών με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο.
  - Βελτίωση της σύνδεσης της ενδοχώρας κάθε Περιφέρειας με τα εθνικά και διεθνή εμπορικά, παραγωγικά και αστικά κέντρα.
  - Συνδέσεις οικιστικών κέντρων και τουριστικών, πολιτιστικών και παραγωγικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και διευρωπαϊκούς άξονες.
  - Μείωση χρόνου μετακίνησης των ευπαθών γεωργικών προϊόντων.
- Απαλοιφή των σημείων συμφόρησης

Η πολιτική αυτή συνεπάγεται τη μείωση των καθυστερήσεων με την αύξηση της χωρητικότητας.

Η πολιτική αυτή αφορά κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα – όπου παρατηρούνται οι σημαντικότερες καθυστερήσεις – αλλά και σε ειδικά σημεία των υπεραστικών δικτύων. Η αύξηση της χωρητικότητας είναι δυνατόν να επιτευχθεί με τη χρήση κατάλληλων υποδομών αλλά κατά προτεραιότητα με μέτρα διαχείρισης τα οποία θα εξασφαλίσουν ότι εξαντλούνται πλήρως οι δυνατότητες των υπαρχουσών υποδομών.

- Ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και προαγωγή βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Η πολιτική αυτή εκφράζεται κυρίως μέσω της λήψης μέτρων και υλοποίησης επενδύσεων ώστε να μειωθούν οι βλαβερές εκπομπές αερίων ρύπων και ο θόρυβος που δημιουργείται από τις μετακινήσεις, να βελτιωθεί η περιβαλλοντική επίδοση των συστημάτων μεταφορών και να προωθηθεί η χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Πιο συγκεκριμένα, η γενικότερη πολιτική αναλύεται επί μέρους ως εξής:

- Λήψη μέτρων με στόχο τη μείωση της συνολικά χρησιμοποιούμενης ενέργειας στις μεταφορές και την προώθηση πηγών ενέργειας που συνδέονται με μηδενικές ή χαμηλές εκπομπές άνθρακα.
  - Ολοκλήρωση ηλεκτροκίνησης στο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και εισαγωγή της στο μέγιστο εφικτό βαθμό και στο αναλυτικό δίκτυο.
  - Περιβαλλοντική βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας.
  - Λήψη μέτρων και πραγματοποίηση επενδύσεων στα αεροδρόμια της χώρας για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία τους, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία από τον θόρυβο.
  - Προώθηση επενδύσεων αστικών μαζικών μεταφορών (κυρίως με επεκτάσεις στα μέσα σταθερής τροχιάς) και αναδιοργάνωση του συστήματος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM) με στόχο τη μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων.
  - Διαμόρφωση πρόσφορων συνδέσεων με MMM μεταξύ των αστικών πληθυσμιακών συγκεντρώσεων και των χώρων συγκεντρώσεων δραστηριοτήτων.
  - Δράσεις και έργα υποστήριξης μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο στα (μεγάλα ιδίως) αστικά συγκροτήματα.
  - Ενσωμάτωση κριτηρίων βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στη χωροθέτηση εγκαταστάσεων (π.χ. στη χωροθέτηση σχολικών εγκαταστάσεων).
- Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών και προώθηση της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα.

Η ανάπτυξη της χρήσης τεχνολογικών καινοτομιών και τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών στον τομέα των μεταφορών συμβάλλουν στην αποδοτικότερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη κυκλοφορία των ατόμων ή των εμπορευμάτων. Οι επί μέρους σχετικές πολιτικές αναλύονται ως εξής:

- Ανάπτυξη συστημάτων για την παροχή πληροφοριών σε απευθείας σύνδεση και σε πραγματικό χρόνο σε όλους τους εμπλεκόμενους στη μεταφορική διαδικασία.

- Συντονισμός υπηρεσιών μεταξύ όλων των επιβατικών μέσων μεταφορών, π.χ. συντονισμός υπηρεσιών μέσω ενοποιημένων συστημάτων εισιτηρίων και συντονισμός υπηρεσιών μεταξύ μέσων και παρόχων συγκοινωνιακού έργου.
- Διασφάλιση της χωρικής συνοχής μέσω της ενίσχυσης ισότιμης δυνατότητας για πρόσβαση και μετακίνηση του συνόλου των πολιτών.

Οι μεταφορές πρέπει να είναι διαθέσιμες σε όλους. Η συγκεκριμένη πολιτική εξειδικεύεται ως εξής:

- Άρση της απομόνωσης και ενίσχυση της προσπελασιμότητας σε ορεινές, παραμεθόριες, απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές με τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών (λιμένων, αεροδρομίων, οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και υδατοδρομίων).
- Δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα μεταφορών των ανθρώπων με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.
- Εξασφάλιση ασφαλούς και ποιοτικής λειτουργίας των δικτύων και υποδομών μεταφορών και συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού. Βελτίωση διοικητικών διαδικασιών του τομέα μεταφορών.
  - Βελτίωση της λειτουργίας και της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών και ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην οδική ασφάλεια, λόγω του μεγάλου αριθμού και της σοβαρότητας των τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και στην προσαρμογή στις υπάρχουσες κοινοτικές και κανονιστικές απαιτήσεις για τη λειτουργία και διαχείριση των αερομεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών κλπ.
  - Μέτρα για βελτίωση διοικητικών και οργανωτικών διαδικασιών, τόσο σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης όσο και σε επίπεδο λοιπών εμπλεκόμενων φορέων.
  - Προώθηση της χρήσης ιδιωτικών κεφαλαίων και γενικότερα δυναμικότερη και εκτενέστερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη και τη λειτουργία του μεταφορικού συστήματος. Μείωση γραφειοκρατικών εμποδίων.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ενδεικτικά ορισμένοι δείκτες που προτείνονται για να χρησιμοποιηθούν στην παρακολούθηση του ΣΠΕΜ, ανά περιβαλλοντικό τομέα και σε άμεση σχέση με τους θεματικούς τομείς του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ).

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ
Βιοποικιλότητα	<ul style="list-style-type: none"><li>• Περιοχές Δικτύου Natura που καταλαμβάνονται από μεγάλα έργων υποδομών</li><li>• Εγγύτητα έργων μεταφορών σε προστατευόμενες περιοχές</li></ul>
Αέρας	<ul style="list-style-type: none"><li>• Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας</li><li>• Μεταβολή εκπομπών CO από έργα υποδομών μεταφορών</li><li>• Μεταβολή εκπομπών NOx από έργα υποδομών μεταφορών</li><li>• Μεταβολή παραγόμενων σωματιδίων PM10 από έργα υποδομών μεταφορών</li></ul>
Κλίμα	<ul style="list-style-type: none"><li>• Μεταβολή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου</li></ul>

<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ</b>	<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ</b>
Θόρυβος	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % πληθυσμού που εκτίθεται σε επίπεδα θορύβου μεγαλύτερα των οριακών τιμών</li> </ul>
Τοπίο – Αστικό Περιβάλλον	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση της βιωσιμότητας και της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος</li> <li>• Βαθμός αποκατάστασης τοπίου κατά την υλοποίηση έργων μεταφορικών υποδομών και συνοδών έργων</li> <li>• Αριθμός προστατευόμενων τοπίων που επηρεάζονται από έργα υποδομών μεταφορών</li> </ul>

Οι προτεραιότητες της Περιφέρειας, όσον αφορά την Αττική, συνοψίζονται στην προώθηση των επενδύσεων σε όλα τα μέσα μεταφοράς και στις αστικές συγκοινωνίες δεδομένου ότι η περιφέρεια περιλαμβάνει την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας όπου είναι συγκεντρωμένες οι κυριότερες διεθνείς πύλες της χώρας. Οι προτεινόμενες για την περιφέρεια παρεμβάσεις, που βρίσκονται σε συμφωνία με το περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού, καλύπτουν κυρίως επενδύσεις στον προαστιακό σιδηρόδρομο, στο δίκτυο μετρό και τραμ, σε σημαντικά οδικά έργα και σε λιμενικές υποδομές. Η σύγκριση των προτάσεων της Περιφέρειας με τα περιεχόμενα του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας καταδεικνύει ότι οι προτάσεις της αποτελούν υποσύνολο των περιλαμβανομένων στο Ρυθμιστικό Σχέδιο.

#### **✚ «Εθνική Χωρική Στρατηγική», 2016**

Για τη βιώσιμη ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου, το Υπουργικό Συμβούλιο διαμορφώνει Εθνική Χωρική Στρατηγική. Η Εθνική Χωρική Στρατηγική αποτελεί κείμενο αρχών και περιλαμβάνει βασικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης, τους βασικούς άξονες, τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους χωρικής ανάπτυξης στο επίπεδο της Γενικής Κυβέρνησης και των επιμέρους φορέων της, καθώς και τα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις για την υλοποίηση της επιδιωκόμενης ανάπτυξης. Ειδικότερα, η Εθνική Χωρική Στρατηγική μπορεί να περιλαμβάνει τους βασικούς άξονες για όλο το φάσμα των θεμάτων που καλύπτουν όλα τα επίπεδα σχεδίων και ιδίως για:

- Τη βιώσιμη ανάπτυξη και δικτύωση του εθνικού χώρου.
- Τη διάρθρωση και δομή του αστικού και οικιστικού δικτύου της χώρας.
- Τη διάρθρωση των παραγωγικών τομέων.
- Την πολιτική γης και αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας.
- Τη χωρική διάρθρωση των δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος, καθώς και τη χωρική κατανομή των υποδομών γνώσης και καινοτομίας.

#### **✚ «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών», Ιούνιος 2019**

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) αποτελεί το ολοκληρωμένο πλαίσιο για το μακροπρόθεσμο σχεδιασμό των Μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, έχοντας ως ορίζοντα το έτος 2037. Μεταξύ των θεματικών ενοτήτων του επιχειρησιακού σχεδιασμού του ΕΣΣΜ που ενδιαφέρουν περισσότερο την αστική κινητικότητα είναι:

- Υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών που καλύπτουν όλες τις διαδρομές υπεραστικών λεωφορείων (ΚΤΕΛ), σιδηροδρόμου, αεροπλοΐας και ακτοπλοΐας.
- Σύνολο 34.399 χλμ. στρατηγικών δρόμων, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών αξόνων εκτός της ελληνικής επικράτειας.
- Διασφάλιση περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, με ετήσια μείωση κατά 17,5% των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών και καθαρής μείωσης 300.000 τόνων CO<sub>2</sub> ετησίως έως το 2037.
- Μείωση στα λειτουργικά κόστη οχήματος ως αποτέλεσμα των βελτιώσεων του οδικού δικτύου, που θα οδηγήσει με μεγαλύτερες μέσες ταχύτητες και μετατόπιση της οδικής κυκλοφορίας σε άλλους τρόπους μεταφοράς.
- Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών.
- Δημιουργία ενιαίου πλαισίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
- Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών, μεταξύ άλλων και σε διεθνές επίπεδο.
- Αύξηση μέτρου προσβασιμότητας βάσει πληθυσμού κατά 90% για τις σιδηροδρομικές γραμμές και 3% για τις οδικές μεταφορές.
- Ενίσχυση διαπεριφερειακής και διεθνούς συνδεσιμότητας.
- Διασφάλιση ασφάλειας και προστασίας, καθώς για το 2037 εκτιμάται μείωση κατά 12% στον συνολικό αριθμό οδικών ατυχημάτων και κατά 11,6% στον αριθμό θυμάτων.

✚ **«Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών και την υλοποίηση των σχετικών υποδομών», Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Σεπτέμβριος 2017**

Το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής καθορίζει και εξειδικεύει τις απαιτούμενες λεπτομέρειες εφαρμογής και τις τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται για την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές και την κατασκευή των σχετικών υποδομών.

Στα εναλλακτικά καύσιμα περιλαμβάνονται: το υγραέριο κίνησης (LPG), τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο κίνησης, το υδρογόνο και η ηλεκτρική ενέργεια.

➤ **Ηλεκτρισμός:** Η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου σε αστικές, ημιαστικές και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές. Στην κατεύθυνση αυτή, δημιουργήθηκε και λειτουργεί ήδη το πρόγραμμα «Κινούμαι ηλεκτρικά». Βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη η διαδικασία αιτήσεων, για την επιδότηση αγοράς ή μακροχρόνιας μίσθωσης ηλεκτρικού οχήματος και την αγορά ηλεκτρικού δικύκλου, τρίκυκλου ή ποδηλάτου. Έως το 2025 στόχος της Ελλάδας αποτελεί να κυκλοφορούν 8.000 ηλεκτρικά οχήματα και το 2030 ο αριθμός να ανέβει στα 15.000 οχήματα καθώς και στα 90 ηλεκτροκίνητα λεωφορεία δημοσίων συγκοινωνιών. Η συνολική Δημόσια Δαπάνη της δράσης είναι 45.800.000 ευρώ. Βασικός στόχος του προγράμματος είναι:

- Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης,
- Η ανανέωση του στόλου επαγγελματικών οχημάτων,



- Η ανανέωση επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ) με ταυτόχρονη υποχρεωτική απόσυρση παλαιού οχήματος, και
- Η ανάπτυξη «έξυπνων» οικιακών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.

Το 2019 κυρώθηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) (ΦΕΚ 4893/Β/31.12.2019), το οποίο συνιστά το Στρατηγικό Σχέδιο για τα θέματα του Κλίματος και της Ενέργειας και περιλαμβάνει έναν αναλυτικό οδικό χάρτη για την επίτευξη συγκεκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030:

- Ορίζει συγκεκριμένο στόχο ώστε το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος 2030 να ανέρχεται στο 30%. Ο στόχος αυτός, σε συνδυασμό με τον αναθεωρημένο στόχο για τη συμμετοχή των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας σε τουλάχιστον 35% μέχρι το έτος 2030, θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, **αναμένεται αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα και στροφή στην ηλεκτροκίνηση στο άμεσο μέλλον**. Ο ρυθμός αύξησης, ωστόσο, θα εξαρτηθεί από τα διαφορετικά κίνητρα και τις πολιτικές που θα ακολουθούν τα διάφορα σενάρια εξέλιξης στην Ελλάδα.

- **Φυσικό Αέριο:** Σημαντικές προσπάθειες γίνονται για την ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων με φυσικό αέριο. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαπραγματεύεται με τη Δ/ση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής DG Move και με τη Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, χρηματοδοτήσεις μέσω του άξονα της επιτροπής Clean Transport, με στόχο την ανανέωση σημαντικού ποσοστού του στόλου των αστικών λεωφορείων, τόσο για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, όσο και για τις υπόλοιπες αστικές περιοχές της χώρας (αστικά ΚΤΕΛ).
- **Υδρογόνο:** Δεν προβλέπεται στα επόμενα χρόνια η προώθηση του υδρογόνου ως καύσιμο στις μεταφορές. Τόσο η τεχνολογία οχημάτων με χρήση υδρογόνου όσο και οι υποδομές για την υποστήριξη της χρήσης υγραερίου βρίσκονται ακόμα σε πολύ αρχικό στάδιο εφαρμογής παγκοσμίως. Για το λόγο αυτό στη παρούσα φάση, δεν θα εξεταστεί η χρήση υδρογόνου στις μεταφορές.
- **Βιοκαύσιμα:** Η υφιστάμενη στρατηγική στον τομέα των βιοκαυσίμων δεν περιλαμβάνει υποχρεώσεις ή κίνητρα για την προώθηση των αυτούσιων βιοκαυσίμων στην τελική κατανάλωση προς χρήση στις μεταφορές. Τα βιοκαύσιμα διατίθενται σε μείγμα με προϊόντα διύλισης αργού πετρελαίου από τις υφιστάμενες υποδομές διάθεσης προϊόντων διύλισης.

#### Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)

Τον Ιούνιο του 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Η απόφαση αυτή φαίνεται σημαντικά αισιόδοξη λόγω των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια. Ενδεικτικά, η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη εκπονήσει μελέτη,

σύμφωνα με την οποία προγραμματίζεται η εγκατάσταση 1.448 φορτιστών σε δημόσιους χώρους στις πόλεις και 300-340 ταχυφορτιστών στο εθνικό οδικό δίκτυο, επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες ακόμη και αυξημένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Επιπλέον, πρόσφατα δημοσιεύθηκε ο **Νόμος 4710/2020** (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020) «**Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις.**». Στο άρθρο 17 του Ν.4710/20 προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), από τους Δήμους, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 62 του Ν.4710/20 με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

Σε συνέχεια των ως άνω, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 (ΦΕΚ 4380Β/05.10.2020) απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων ΣΦΗΟ». Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 17 του Ν.4710/20 οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι, Δήμοι πρωτεύουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι (βάσει του Ν. 3852/2010), εκπονούν υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ έως την 31.03.2021, ενώ οι Δήμοι που δεν ανήκουν στις ανωτέρω κατηγορίες υποχρεούνται να εκπονήσουν ΣΦΗΟ έως την 31.03.2022.

#### ✚ «Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου 2021-2025», Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ), Δεκέμβριος 2020

Σύμφωνα με τον Ν.4001/2011 (ΦΕΚ Α' 179/22.08.2011), Άρθρο 127, σχετικά με τις αρμοδιότητες του Διαχειριστή του Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΔΔΗΕ), ο ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη, τη λειτουργία και τη συντήρηση, υπό οικονομικούς όρους, του ΕΔΔΗΕ ώστε να διασφαλίζεται η αξιόπιστη, αποδοτική και ασφαλής λειτουργία του, καθώς και η μακροπρόθεσμη ικανότητά του να ανταποκρίνεται σε εύλογες ανάγκες ηλεκτρικής ενέργειας. Το Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου (ΣΑΔ) του ΔΕΔΔΗΕ περιλαμβάνει Έργα Επενδύσεων για την επόμενη τετραετία, για τις γραμμές Υψηλής, Μέσης και Χαμηλής Τάσης, καθώς και με τα συστήματα διαχείρισης της ζήτησης, λαμβάνοντας τη δέουσα μέριμνα για το περιβάλλον και την ενεργειακή αποδοτικότητα.

Βασικοί στόχοι του ΣΑΔ είναι :

- Σημαντικά έργα ή μέτρα ενίσχυσης, ανάπτυξης ή μεταβολής βασικών χαρακτηριστικών του Δικτύου, όπως:
  - ✓ Η εγκατάσταση νέων ή η επέκταση/αναβάθμιση υφιστάμενων υποσταθμών (Υ/Σ) υψηλής τάσης (ΥΤ) προς μέση τάση (ΜΤ) και η κατασκευή νέων γραμμών ΥΤ του Δικτύου.
  - ✓ Η διασύνδεση Μη Διασυνδεδεμένων Νησιών μεταξύ τους ή με το Διασυνδεδεμένο Δίκτυο ή με το Σύστημα, η ενίσχυση και η αντικατάσταση υφιστάμενων διασυνδέσεων.
  - ✓ Η αλλαγή της Ονομαστικής Τάσης τμημάτων του Δικτύου.
  - ✓ Η ανάπτυξη μέτρων και συστημάτων διαχείρισης της ζήτησης.

- Η ανάπτυξη συστημάτων τηλεμέτρησης.
- Η ανάπτυξη σημαντικών συστημάτων για την εποπτεία, τον έλεγχο και τη διαχείριση του Δικτύου, καθώς και τη συλλογή πληροφοριών για τη λειτουργία του, όπως ενδεικτικά συστήματα τηλεποπτείας και τηλεχειρισμών στοιχείων του Δικτύου, συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών, συστήματα παρακολούθησης διαστάσεων Ποιότητας Ενέργειας, και η συγκρότηση Κέντρων Ελέγχου Δικτύου Διανομής (ΚΕΔΔ)
- Η συνοπτική αποτύπωση των έργων μικρής κλίμακας (επαναληπτικού χαρακτήρα), όπως έργα επεκτάσεων, αναβαθμίσεων, ενισχύσεων, βελτιώσεων, μετατοπίσεων, ανακαινίσεων κ.λπ., τα οποία προβλέπονται κυρίως για τη σύνδεση νέων Χρηστών και την εξυπηρέτηση των υφισταμένων, καθώς και έργα αισθητικής αναβάθμισης του Δικτύου κατά το άρθρο 112 του ΚΔΔ.
- Συγκεκριμένα έργα και μέτρα που στοχεύουν ειδικότερα στη βελτίωση της Ποιότητας Ενέργειας, την αύξηση της οικονομικότητας του Δικτύου και τη μείωση των απωλειών ενέργειας.

#### ✚ «Εθνική Στρατηγική Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών 2015-2025», Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, Μάρτιος 2015

Η Εθνική Στρατηγική για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών – ΕΣΜ (Intelligent Transport Systems – ITS) περιγράφει τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των ΕΣΜ στην Ελλάδα για τη δεκαετία 2015-2025, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν τα μέγιστα δυνατά οφέλη για τις μεταφορές και για τη χώρα. Ο κύριος στόχος της Εθνικής Στρατηγικής είναι να εντοπίσει τις σχετικές ελλείψεις και να παρουσιάσει τις ανάγκες της Ελλάδας, να καθορίσει το όραμα για το μέλλον της προώθησης και εφαρμογής των ΕΣΜ και να ορίσει ένα σύνολο αρχών που θα πρέπει να εφαρμόζονται. Οι λύσεις ΕΣΜ, βοηθούν στην υλοποίηση σημαντικών αναπτυξιακών στόχων, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών, της προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και της μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις μεταφορές. Τα ΕΣΜ, επιτυγχάνουν αυτούς τους στόχους μέσω:

- της διαχείρισης της ζήτησης για μετακινήσεις.
- της υποστήριξης αποδοτικών και «καθαρών» περιβαλλοντικά επιλογών μεταφοράς.
- της βέλτιστης αξιοποίησης της υφιστάμενης χωρητικότητας των δικτύων και των υποδομών μεταφορών.

Τα ΕΣΜ μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην ασφάλεια, στην κινητικότητα και στην προστασία του περιβάλλοντος. Καλύτερα ενημερωμένοι ταξιδιώτες, προηγμένα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, υπηρεσίες εντοπισμού θέσης, συνεργατικά συστήματα καθώς και δυναμική δρομολόγηση και ευρεία διάδοση των πληροφοριών που καθίστανται διαθέσιμες μέσω των ΕΣΜ, μπορούν να βελτιώσουν τη ροή της κυκλοφορίας, να ελαχιστοποιήσουν τα ποσοστά ατυχημάτων και τις εκπομπές ρύπων, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ασφάλειας και αυξημένα επίπεδα αποδοτικότητας σε σχέση με τους διαθέσιμους πόρους. Επομένως, τα ΕΣΜ συνεισφέρουν στη συνολική βελτιστοποίηση του συστήματος μεταφορών προς βιώσιμες κατευθύνσεις που ανταποκρίνονται στις περιβαλλοντικές στοχεύσεις, ενώ παράλληλα ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα και συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη.

Τα ΕΣΜ μπορούν να επιτύχουν τα παραπάνω παρέχοντας μειωμένους χρόνους μετακίνησης, εξοικονόμηση περιττών οχηματο-χιλιομέτρων, μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των ατυχημάτων. Αυτά μεταφράζονται σε μειωμένο κόστος για ολόκληρη την παραγωγική αλυσίδα και τις οικονομικές δραστηριότητες. Τα οφέλη αυτά

αναμένεται να είναι ιδιαίτερως σημαντικά στις συνδυασμένες μεταφορές, με απορρέουσες ευεργετικές επιπτώσεις στο νησιωτικό χώρο και τις διασυνοριακές μετακινήσεις. Καθώς ωριμάζουν, τα ΕΣΜ αναμένεται να καταστούν περισσότερο αποτελεσματικά, με περαιτέρω θετικές επιπτώσεις στην παραγωγικότητα και την εθνική οικονομία.

Μέσα από την εφαρμογή των ευφυών συστημάτων μεταφορών στην Ελλάδα αναμένεται να επιτευχθούν:

- Καλύτερες, ολοκληρωμένες και απρόσκοπτες μετακινήσεις.
- Περισσότερο ανταγωνιστικές και ενεργειακά αποδοτικές μεταφορές.
- Οικονομίες κλίμακας (μέσω της εξοικονόμησης και της στοχευμένης διάθεσης πόρων).
- Καλύτερη συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα των απομακρυσμένων και νησιωτικών περιοχών.
- Αύξηση της απασχόλησης μέσα από τη δημιουργία νέων, πράσινων θέσεων εργασίας.
- Καλύτερη πληροφόρηση των χρηστών για τις μετακινήσεις, τις συνθήκες και το κόστος μεταφοράς.
- Διασύνδεση των μεταφορικών μέσων για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων και τη μείωση των καθυστερήσεων.
- Μείωση των ατυχημάτων.
- Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής μέσω των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας.
- Βιωσιμότητα και ελκυστικότητα των Δημόσιων Συγκοινωνιών.
- Βιωσιμότητα πόλεων και γενικά αστικών περιοχών με έξυπνα και φιλικά προς το περιβάλλον ολοκληρωμένα δίκτυα μεταφορών.
- Βιώσιμη ανάπτυξη και επέκταση των Ελληνικών εταιριών που ασχολούνται με θέματα ΕΣΜ, τόσο σε Εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Αμεσότερη επέμβαση των μονάδων διάσωσης σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος.
- Διευκόλυνση των επιχειρήσεων του εμπορευματικού κλάδου, μέσω της παροχής έξυπνων λύσεων για την οργάνωση και τη βελτίωση της απόδοσης των μεταφορικών υπηρεσιών.
- Εξοικονόμηση πόρων και μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, μέσα από τη μείωση του χρόνου μετακίνησης, των διανυόμενων αποστάσεων και της αντίστοιχης κατανάλωσης καυσίμου.

#### **✚ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021 – 2027», Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Δεκέμβριος 2020**

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027», αφορά κυρίως σε παρεμβάσεις στο βασικό και στο αναλυτικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ –M) της χώρας καθώς και δράσεις που προάγουν τη βιώσιμη πολυτροπική αστική κινητικότητα (παρεμβάσεις σε μέσα σταθερής τροχιάς καθώς και σε ανανέωση στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, λοιπές παρεμβάσεις τοπικής κλίμακας), στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 για μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων ΤΠΕ. Οι βασικές προτεραιότητες του Ε.Π. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ διατυπώνονται ως ακολούθως:

- Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων).
- Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών.
- Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών.
- Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς.

Οι κύριες ανάγκες που θα καλυφθούν στο ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ είναι:

#### Οδικές μεταφορές:

Για τις οδικές μεταφορές, ως βασικός στόχος του Ε.Π. τίθεται η κατά προτεραιότητα υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ, με τις εξής προτεραιότητες:

- Υλοποίηση/ αναβάθμιση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ που ενισχύουν τη «συνεκτικότητα» του οδικού και του συνολικού συστήματος ΔΕΔ-Μ όλων των Περιφερειών, σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις της περιόδου 2014-2020 (Πάτρα – Πύργος, Παράκαμψη Χαλκίδας – Ψαχνών, κ.α.).
- Ολοκλήρωση/ αναβάθμιση διασυνοριακών συνδέσεων, όπου αυτό απαιτείται.
- Αξιοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφορών.
- Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον.

Θα επιδιωχθεί, επίσης, η ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας με:

- Βελτίωση της συνδεσιμότητας των Περιφερειών (πρωτεύουσες Νομών, διοικητικά κέντρα κλπ) και υλοποίηση / αναβάθμιση των συνδέσεων με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας.

Σε σχέση με την **οδική ασφάλεια** είναι απαραίτητες εστιασμένες παρεμβάσεις βελτίωσης σε επικίνδυνα τμήματα του εθνικού (αναλυτικό ΔΟΔ που δεν έχει αναβαθμισθεί) καθώς και ενίσχυσης της αποτελεσματικής πρόληψης και αντιμετώπισης/διαχείρισης των ατυχημάτων και των επιπτώσεών τους σε όλη τη χώρα. Ως στόχοι του Ε.Π. για την οδική ασφάλεια τίθενται οι:

- Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.
- Επιλεγμένες αποδοτικές παρεμβάσεις ενίσχυσης της πρόληψης και αντιμετώπισης/διαχείρισης των ατυχημάτων και των επιπτώσεών τους στο πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων.

#### Σιδηροδρομικές μεταφορές:

Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ως κεντρικός στόχος της Περιόδου 2021-2027 τίθεται η προώθηση της ολοκλήρωσης του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ της χώρας ως βασικού, αξιόπιστου, σύγχρονου και διαλειτουργικού δικτύου του εθνικού συστήματος μεταφορών με τις εξής προτεραιότητες:

- Ολοκλήρωση του κύριου σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας) σε συνέργεια με την CEF II.
- Εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του ΠΑΘΕ/Π και ολοκλήρωση της προσαρμογής του στο ERTMS (European Rail Traffic Management System) και στο ETCS (European Train Control System).
- Αναβάθμιση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου και κατασκευή νέων κλάδων (ανατολική σιδηροδρομική Εγνατία και διακλαδώσεων με τους λιμένες Καβάλας και Αλεξανδρούπολης) σύμφωνα με την ιεράρχηση του αρμόδιου Υπουργείου Πολιτικής ΥΠΥΜΕ.
- Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό και Προαστιακός).

#### Θαλάσσιες μεταφορές:

Για τις θαλάσσιες μεταφορές, ως στόχοι του Ε.Π. τίθενται η υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε λιμάνια του ΔΕΔ-Μ που βελτιώνουν τις υφιστάμενες υποδομές και ανωδομές, με στόχο τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των νησιών και έμφαση στη διασύνδεση μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα, σύμφωνα με την ιεράρχηση των αρμόδιων Υπουργείων Πολιτικής ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ. Ειδικότερα, ως στόχοι τίθενται:

- Παρεμβάσεις σε λιμένες του ΔΕΔ-Μ και αναβάθμιση/εκσυγχρονισμός των προσφερόμενων υπηρεσιών.
- Βελτίωση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Σε σχέση με την **ασφάλεια της ναυσιπλοΐας**, ως στόχος του Ε.Π. τίθεται η βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και συστημάτων / μέσων έρευνας και διάσωσης.

#### Αεροπορικές μεταφορές:

Στις αεροπορικές μεταφορές θα συνεχίζουν να είναι απαραίτητες οι παρεμβάσεις για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιακών συστημάτων για ικανοποίηση των απαιτήσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Σε σχέση με την **ασφάλεια της αεροναυτιλίας**, ως στόχος του Ε.Π. τίθεται η υλοποίηση οριζόντιων παρεμβάσεων περαιτέρω βελτίωσης της ασφάλειας αεροναυτιλίας μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιακών συστημάτων για ικανοποίηση των απαιτήσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, παρεμβάσεων αποκατάστασης περιβάλλοντος χώρου και εγκατάστασης συστημάτων προσέγγισης, αναβάθμισης Η/Μ εγκαταστάσεων και φωτισήμανσης, εξοπλισμού και αυτοματισμού συστημάτων αεροναυτιλίας.

Στην ΠΠ 2021-2027, από το CEF II (Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη») για τις μεταφορές πρόκειται να διατεθούν περίπου 25,81 δις €. Τα 11,29 δις € θα διατεθούν μέσω του Φακέλου Συνοχής. Για την Ελλάδα η ποσόστωση (αμοτα) θα ανέρχεται σε περίπου 932 εκατ. € Κοινοτικής Συνδρομής.

Για την αξιοποίηση των εν λόγω πόρων προτεραιότητα θα δοθεί σε ώριμα σιδηροδρομικά έργα υποδομών επί του βασικού και αναλυτικού ΔΕΔ-Μ της χώρας, σύμφωνα με στους σχετικούς

κανόνες επιλεξιμότητας του CEFII και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για εμπροσθοβαρή δέσμευση και αξιοποίηση των πόρων της quota του CEFII για την Ελλάδα.

Έμφαση μπορεί, επίσης, να δοθεί σε συγχρηματοδότηση soft παρεμβάσεων που υποστηρίζουν τη λειτουργία των σιδηροδρομικών δικτύων και των θαλάσσιων διαδρόμων (Motorways of the Sea), την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στις μεταφορές, τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, κ.α.. Ενδεικτικά αναφέρονται :

### 1. Σε σιδηροδρομικά έργα

- ⇒ Διαλειτουργικές εφαρμογές τηλεματικής για επιβάτες (TAP) και εμπορευματικές μεταφορές (TAF).
- ⇒ Παροχή διασυννοριακών υπηρεσιών (πληροφορίες ή / και έκδοση εισιτηρίων) μέσω των προτύπων TAP .

### 2. Σε οδικά έργα

- ⇒ Ανάπτυξη ασφαλών και προστατευόμενων χώρων στάθμευσης φορτηγών κι επαγγελματικών οχημάτων κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ δικτύου στην Ελλάδα σε συμμόρφωση με τον κατ 'εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 885/2013.
- ⇒ Ανάπτυξη σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων.
- ⇒ Ανάπτυξη του εξοπλισμού έξυπνων SMART ταχογράφων στο κεντρικό δίκτυο όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014.

### 3. Σε λιμενικά έργα

- ⇒ Κατασκευή εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων και λεωφορείων εντός των λιμένων.
- ⇒ Προμήθεια κινητής υποδομής ανεφοδιασμού LNG για τους TEN –Τ λιμένες.
- ⇒ Εγκαταστάσεις Cold Ironing (ηλεκτροδότησης) και Electric Bunkering (Battery Swapping) για τα ελλιμενιζόμενα πλοία.
- ⇒ Δημιουργία κεντρικού συστήματος ενεργειακής διαχείρισης και τηλεμετρικής παρακολούθησης του ενεργειακού ίχνους των λιμένων.
- ⇒ Δημιουργία κεντρικού συστήματος αποθήκευσης ενέργειας, ώστε να ενσωματώνονται όλες οι πηγές ενέργειας (ανανεώσιμες και άλλες) με στόχο τη χρήση τους από τους λιμένες για σκοπούς ηλεκτροδότησης και ηλεκτροφόρτισης.

## ✚ Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»

Το Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας περιλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό σύνολο μεταρρυθμίσεων και επενδύσεων που διαρθρώνεται σε τέσσερις (4) Δέσμες προτάσεων: Πράσινη Μετάβαση, όπου το 37,5% του συνολικού κόστους κατανέμεται σε δράσεις για το κλίμα, Ψηφιακός Μετασχηματισμός, Απασχόληση-Δεξιότητες-Κοινωνική Συνοχή και Ιδιωτικές επενδύσεις και μετασχηματισμός της οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα, για κάθε πυλώνα ξεχωριστά υπογραμμίζονται τα εξής:

### 1. Πράσινη Μετάβαση

Άξονας 1.1. - Μετάβαση σε νέο ενεργειακό μοντέλο φιλικό στο περιβάλλον.

Άξονας 1.2. - Ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος της χώρας και χωροταξική μεταρρύθμιση.

Άξονας 1.3. - Μετάβαση σε ένα πράσινο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών.

- Μερίδιο 30% των ηλεκτρικών οχημάτων στην εγχώρια αγορά, με 8.000 σημεία φόρτισης, έως το 2030.

Άξονας 1.4. - Αειφόρος χρήση των πόρων, ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και διατήρηση της βιοποικιλότητας.

## 2. Ψηφιακός Μετασχηματισμός

Άξονας 2.1. - Συνδεσιμότητα για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις, το κράτος.

Άξονας 2.2. - Ψηφιακός μετασχηματισμός του κράτους.

Άξονας 2.3. - Ψηφιακός μετασχηματισμός των επιχειρήσεων.

## 3. Απασχόληση-Δεξιότητες-Κοινωνική Συνοχή

Άξονας 3.1. - Αύξηση των θέσεων εργασίας και προώθηση της συμμετοχής στην αγορά εργασίας.

Άξονας 3.2. - Ενίσχυση των ψηφιακών δυνατοτήτων της εκπαίδευσης και εκσυγχρονισμός της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Άξονας 3.3. - Ενίσχυση της προσβασιμότητας, της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας του συστήματος υγείας.

Άξονας 3.4. - Αύξηση της πρόσβασης σε αποτελεσματικές και χωρίς αποκλεισμούς κοινωνικές πολιτικές.

## 4. Ιδιωτικές επενδύσεις και μετασχηματισμός της οικονομίας

Άξονας 4.1. - Φορολογικά εργαλεία πιο φιλικά για την ανάπτυξη και βελτίωση της φορολογικής διοίκησης.

Άξονας 4.2. - Εκσυγχρονισμός της δημόσιας διοίκησης

Άξονας 4.3. - Βελτίωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος δικαιοσύνης

Άξονας 4.4. - Ενίσχυση του χρηματοπιστωτικού τομέα και των κεφαλαιαγορών

Άξονας 4.5. - Προώθηση της έρευνας και της καινοτομίας

Άξονας 4.6. - Εκσυγχρονισμός και βελτίωση της ανθεκτικότητας κύριων κλάδων οικονομίας της χώρας

Άξονας 4.7. - Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και προώθηση ιδιωτικών επενδύσεων και εξαγωγών

## 🚩 Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030

Η Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη θέτει τις βάσεις για τη μετάβαση σε ένα νέο υπόδειγμα Δίκαιης, Βιώσιμης και Χωρίς Αποκλεισμούς Ανάπτυξης. Παρουσιάζει επίσης πολιτικές και μεταρρυθμίσεις που αντιμετωπίζουν το αναπτυξιακό έλλειμμα της χώρας ενσωματώνοντας ταυτόχρονα τον ολιστικό και βιώσιμο τρόπο σχεδιασμού που ορίζεται στους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) και τις δεσμεύσεις που απορρέουν από τη Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή. Στα πλαίσια της Βιώσιμης και Δίκαιης Ανάπτυξης σημειώνονται οι ακόλουθες προτεραιότητες:

- Προώθηση μιας ανταγωνιστικής, καινοτόμου και βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης.
- Προαγωγή της πλήρους απασχόλησης και της αξιοπρεπούς εργασίας για όλους.
- Αντιμετώπιση της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού και διασφάλιση της καθολικής πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες υγείας.



- Μείωση κοινωνικών και περιφερειακών ανισοτήτων και εξασφάλιση ίσων ευκαιριών για όλους.
- Προώθηση μιας υψηλής ποιότητας και χωρίς αποκλεισμούς εκπαίδευσης.
- Ενίσχυση της προστασίας και ορθολογικής διαχείρισης του φυσικού κεφαλαίου ως βάση για κοινωνική ευημερία και μετάβαση σε μία κλιματικά ουδέτερη οικονομία.
- Οικοδόμηση αποδοτικών, αξιόπιστων και διάφανων θεσμών.
- Ενίσχυση και προώθηση ανοιχτών, συμμετοχικών και δημοκρατικών διαδικασιών και συμπράξεων.

Η Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή, η οποία θεσμοθετήθηκε με το Ν. 4414/2016 έχει 10ετή ορίζοντα, καθορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές για την αύξηση της κλιματικής ανθεκτικότητας της χώρας σε 15 τομείς τρωτότητας: Γεωργία - Κτηνοτροφία, Δασικά Οικοσυστήματα, Βιοποικιλότητα - Οικοσυστήματα, Υδατοκαλλιέργειες, Αλιεία, Υδάτινοι πόροι, Παράκτιες Ζώνες, Τουρισμός, Ενέργεια, Υποδομές-Μεταφορές, Υγεία, Δομημένο Περιβάλλον, Εξορυκτική Βιομηχανία, Πολιτιστική Κληρονομιά, Ασφαλιστικός Τομέας. Τα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ) εξειδικεύουν και ιεραρχούν τα μέτρα προσαρμογής σε περιφερειακό επίπεδο.

#### ✚ Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο (ΕΣΠ) 2020 – 2030

Η Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο προσβλέπει στην ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου -που αποτελεί βασικό πυλώνα της βιώσιμης κινητικότητας μαζί με τη δημόσια συγκοινωνία και το περπάτημα- αφενός για τη βελτίωση της υγείας των πολιτών, τη μείωση αέριων ρύπων και θορύβου και αφετέρου για την ανάδειξη των ποιοτικών χαρακτηριστικών του δημόσιου χώρου των πόλεων και οικισμών της χώρας. Οι βασικοί στόχοι της Εθνικής Στρατηγικής για το Ποδήλατο είναι:

- Η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου για τις μετακινήσεις των πολιτών από το 2020 έως το 2030.
- Η αύξηση της μετακίνησης ποδηλάτου σε συνδυασμό με άλλα μέσα.
- Η ένταξη των συστημάτων ποδηλάτου κοινής χρήσης στο μεταφορικό σύστημα των πόλεων.
- Η χρήση ποδηλάτων για μεταφορά εμπορευμάτων μικρού βάρους σε μικρές αποστάσεις.
- Η ενίσχυση του ποδηλατικού τουρισμού.
- Η ανάδειξη του ποδηλάτου ως κατάλληλου οικονομικού μέσου για καθημερινή μετακίνηση, για άθληση και αναψυχή.
- Η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.
- Η παροχή κινήτρων και υποστήριξη της τεχνογνωσίας για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου στον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα.

#### ✚ Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας εναρμονίζεται τόσο με την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Οδικής Ασφάλειας όσο και με το Σχέδιο Δράσης των Ηνωμένων Εθνών για τη 2η δεκαετία οδικής ασφάλειας, που έχουν θέσει ως στόχο τη μείωση του αριθμού των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών, **κατά 50%** έως το 2030, με έτος βάσης το 2019. Το Στρατηγικό

Σχέδιο αποτελεί το μέσο πραγματοποίησης ενός νέου φιλόδοξου οράματος που στοχεύει στην εξάλειψη των ατυχημάτων με θανάτους και τραυματισμούς μέσω επιμέρους ρεαλιστικών στόχων. Βασίζεται στην ανάπτυξη και εφαρμογή της ασφαλούς κινητικότητας και θα υλοποιηθεί μέσω της αξιοποίησης καινοτόμων τεχνολογιών. Ανάμεσα στις κύριες προτεραιότητες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό της δομής του Στρατηγικού Σχεδίου είναι:

- Η χάραξη εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας.
- Η δημιουργία νέου συστήματος εξέτασης υποψήφιων οδηγών.
- Η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Ασφάλειας
- Η δεσμευτική εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για Δήμους άνω των 30.000 κατοίκων με υποχρεωτικές δράσεις οδικής ασφάλειας.
- Η παρακολούθηση γενικών και ενδιάμεσων στόχων οδικής ασφάλειας.
- Η διασφάλιση και κατανομή απαιτούμενων πόρων για την υλοποίηση των προγραμμάτων και δράσεων οδικής ασφάλειας.
- Ο συντονισμός και ο έλεγχος όλων των φορέων υλοποίησης των προγραμμάτων και δράσεων.
- Ο συντονισμός επικοινωνίας και κοινών δράσεων των συναρμόδιων φορέων.
- Η δημιουργία συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των προγραμμάτων και δράσεων.

## 2.6.2 Περιφερειακό Επίπεδο

Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες:

- «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (2014 - 2021)»
- «Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής (2021 - 2027) »
- «Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αττικής (ΠΠΑ) (2021 - 2025)»
- «Περιφερειακό Σχέδιο για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής (ΠΕΣΠΚΑ)»

Ακολουθεί περιγραφή του αντικειμένου και των κυριότερων σημείων των ως άνω μελετών.

### Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (2014 - 2021)

Οι κατευθύνσεις για τον Δήμο Αγίου Δημητρίου σε σχέση με την υπόλοιπη Περιφέρεια της Αττικής καθορίζονται από τον υπερκείμενο σχεδιασμό σύμφωνα με το «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες Διατάξεις» (Ν. 4277/2014, Φ.Ε.Κ. 156/Α/01.08.2014).

Το νέο ΡΣΑ περιλαμβάνει στόχους, κατευθύνσεις, προτεραιότητες και μέτρα για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, τα οποία για τον Δήμο Αγίου Δημητρίου εξειδικεύονται ως εξής:

- Ως προς τη χωροταξική οργάνωση, ο Δήμος ανήκει στη Χωρική Υποενοότητα Νότιας Αθήνας, όπου:
  - Διατηρείται ο χαρακτήρας της οποίας διατηρείται ως περιοχή κυρίως κατοικίας, αλλά και τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον έλεγχο των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, προς την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των συγκρούσεων χρήσεων γης, κυρίως όσον αφορά την κατοικία και την αναψυχή. Προωθείται η καλύτερη δικτύωση της Υποενοότητας και η χωροθέτηση υποδομών υγείας, περίθαλψης και πρόνοιας.
- Ως προς το οικιστικό δίκτυο, το οποίο διαμορφώνεται στη βάση των αρχών της ισόρροπης ανάπτυξης και συμπληρωματικότητας, χαρακτηρίζεται ως Δημοτικό Κέντρο.
- Ως προς την οργάνωση αξόνων και πόλων ανάπτυξης , συγκροτείται και ενισχύεται πλέγμα αναπτυξιακών αξόνων και πόλων με στρατηγικό χαρακτήρα. Το πλέγμα των αναπτυξιακών αξόνων διαρθρώνεται ως εξής:
  - Αναπτυξιακούς Άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας: α) ο Άξονας Λ. Βουλιαγμένης, από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη.

➤ Ως προς την Οργάνωση του Συστήματος Μεταφορών, στο Κύριο Οδικό Δίκτυο Αττικής:

Ως προς το Κύριο Οδικό Δίκτυο Αττικής εξειδικεύονται για τον Δήμο τα εξής (Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παραγρ. 4):

- Δευτερεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας:
  - Λ. Βουλιαγμένης (βορείως σύνδεσης με Δυτική Περιφερειακή Υμηττού)

Για τα Δίκτυα Δημόσιας Συγκοινωνίας:

- ο Το πρωτεύον δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας αποτελείται από μέσα σταθερής τροχιάς διαθέτει υψηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά και έχει κυρίως ακτινικό ανάπτυγμα ως προς τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά, υποστηρίζοντας παράλληλα τα διαδημοτικά κέντρα ευρείας ακτινοβολίας του Λεκανοπεδίου Αθήνας και της Αττικής. (Άρθρο 30, Παραγρ. 2.α).
- ο Το δευτερεύον δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας έχει χαρακτήρα συμπληρωματικό και τροφοδοτικό ως προς το πρωτεύον και αποτελείται από γραμμές τρόλεϊ και λεωφορείων. Η συμπληρωματική λειτουργία του ως προς το πρωτεύον δίκτυο αφορά και ένα βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών που καθορίζεται και επικαιροποιείται από τον ΟΑΣΑ, εξυπηρετώντας με γραμμές κορμού διαδρόμους που δεν καλύπτονται εισέτι από μέσα σταθερής τροχιάς. (Άρθρο 30, Παραγρ. 2.β)

Όσον αφορά στην Πολιτική στάθμευσης (Άρθρο 30, Παραγρ. 5), βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής στάθμευσης είναι:

α) Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των δήμων και σε κρίσιμες περιοχές και περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης. Κατά προτεραιότητα εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους των περιοχών.

β) Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του πρωτεύοντος δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης.

γ) Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές. Αναπροσαρμογή του θεσμικού πλαισίου (ν. 4067/2012) στην κατεύθυνση διαμόρφωσης αντίστοιχων χώρων είτε σε ανωδομή, μέσω μετατροπής ή αντικατάστασης ακινήτων, είτε υπόγεια.

δ) Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό.

ε) Καθορισμός χώρων στάσης και στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, με πρωτοβουλία των εμπλεκόμενων δήμων σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και τον Οργανισμό Αθήνας.

στ) Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων.

Σχετικά με τις Παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα, για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας οι προτεραιότητες είναι οι εξής:

α) Ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.

β) Συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, συγκοινωνιακού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

γ) Επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρομών αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές συγκοινωνιακές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.

δ) Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπλασης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου.

ε) Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς.

στ) Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος.

➤ Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παράγραφος 2ε

- Δίκτυο Μετρό: Ίλιον (ανταπόκριση με τη γραμμή (ε) του Προαστιακού) – Ανθούπολη – Κέντρο Αθήνας – Ελληνικό – Γλυφάδα (Γραμμή 2)

- Δίκτυο Λεωφορειακών Γραμμών Ταχείας Διέλευσης σε αποκλειστικό Διάδρομο (Ταχείς Λεωφορειόδρομοι/ BRT, με δυνατότητα μετεξέλιξης τους σε ΜΣΤ): Ο άξονας «Ελληνικό (ανταπόκριση με μετρό) – Λεωφ. Βουλιαγμένης – Βούλα – Βάρη – Κορωπί – Διεθνής Αερολιμένας «Ελ. Βενιζέλος»» θα εξεταστεί στο πλαίσιο διερεύνησης εναλλακτικών λύσεων για τη βέλτιστη διασύνδεση Πόλου Ελληνικού – Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

➤ Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παράγραφος 3, Αμαξοστάσια και επισκευαστικές βάσεις

- Αστικά Λεωφορεία (ΕΘΕΛ): Ελαιώνας (Πέτρου Ράλλη), Βοτανικός, Θριάσιο Πεδίο (πλησίον ΟΔΔΥ), Ρέντης (πλησίον Village Center), Άνω Λιόσια, Ανθούσα, Ελληνικό και Άγιος Δημήτριος

➤ Ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών (Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παράγραφος 6), τμήματα των αξόνων πρώτης προτεραιότητας του εν λόγω δικτύου διέρχονται περιμετρικά του Δήμου Αγίου Δημητρίου. Ειδικότερα τα τμήματα αυτά είναι κατά μήκος της οδού Ομήρου και στη συνέχεια της Λ. Βουλιαγμένης προς το δυτικό όριο με τους Δήμους Δάφνης- Υμηττού και Ηλιούπολης και των Λ. Παπαναστασίου, Αίνου και τοπικών οδών στο ανατολικό όριο με τους Δήμους Δάφνης- Υμηττού και Ν. Σμύρνης.

## ✚ Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής (2021 - 2027)

Οι Στόχοι Πολιτικής του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής (2021 – 2027) είναι οι εξής:

**Στόχος Πολιτικής 1:** Μια πιο ανταγωνιστική και έξυπνη Ευρώπη μέσω της προώθησης του καινοτόμου και έξυπνου οικονομικού μετασχηματισμού καθώς και της περιφερειακής ψηφιακής διασυνδεσιμότητας.

**Στόχος Πολιτικής 2:** Μια πιο πράσινη, χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, μεταβατική προς την οικονομία μηδενικών εκπομπών άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη μέσω της προώθησης της καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων και της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

### Προτεραιότητες

- **P2.1:** Προώθηση της ενεργειακής αποδοτικότητας σε δημόσια/ δημοτικά κτίρια και υποδομές τοπικής σημασίας και προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- **P2.5:** Προστασία, βελτίωση και ανάδειξη του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος μέσω προώθησης πράσινων δράσεων και ενίσχυσης των υποδομών της τοπικής αυτοδιοίκησης
- **P2.6:** Βελτίωση των αστικών λειτουργιών και διασυνδέσεων μέσω της προώθησης των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

### Εμβληματικές δράσεις:

- Παρεμβάσεις για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Πράσινες υποδομές σε τοπικό επίπεδο και δίκτυα ήπιας κυκλοφορίας

**Στόχος Πολιτικής 3:** Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας.

### Προτεραιότητες

- **P3.1:** Βελτίωση της προσβασιμότητας των πολιτών και αύξηση της οδικής ασφάλειας στο περιφερειακό και τοπικό οδικό δίκτυο
- **P3.2:** Ενίσχυση και επέκταση των βιώσιμων, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή και έξυπνων μεταφορικών δικτύων για την αναβάθμιση της τοπικής και υπερτοπικής οδικής και θαλάσσιας συνδεσιμότητας της Αττικής

### Εμβληματικές δράσεις:

- Ολοκλήρωση των έργων επέκτασης του λιμένος Πειραιά για την εξυπηρέτηση της Κρουαζιέρας
- Υλοποίηση έργων περιφερειακής, επαρχιακής και διαδημοτικής οδοποιίας (ενδεικτικά: Ολοκλήρωση Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών Θηβών, Σύνδεση ΔΥΤΙΚΗΣ Περιφερειακής Αιγάλεω, Δροσιά - Διόνυσος - Ν. Μάκρη)
- Παρεμβάσεις για την αύξηση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και άρσης επικινδυνότητας εντός αστικού ιστού
- Παρεμβάσεις αναβάθμισης περιφερειακών λιμένων της Αττικής

**Στόχος Πολιτικής 4:** Μια πιο κοινωνική Ευρώπη χωρίς αποκλεισμούς, μέσω της υλοποίησης του Ευρωπαϊκού Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων

**Στόχος Πολιτικής 5:** Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της, μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης όλων των τύπων των εδαφικών περιοχών και τοπικών πρωτοβουλιών

#### Προτεραιότητες

- Π5.1 Προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης μέσα από τη συνέχιση υλοποίησης των εγκεκριμένων ΟΧΕ/ΒΑΑ της ΠΠ 2014-2020, και τις ενδεχόμενες αναγκαίες προσαρμογές στις στρατηγικές και στις περιοχές παρέμβασης
- Π5.2 Παρεμβάσεις ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης σε επιλεγμένες χωρικές ενότητες της Αττικής (εκτός ΒΑΑ) με μοναδικά ειδικά χαρακτηριστικά και ανάγκες (πολιτισμός, τουρισμός, περιβάλλον, άμβλυση επιπτώσεων πανδημίας, ενίσχυση του παραγωγικού περιβάλλοντος και της κοινωνικής συνοχής)
- Π5.3 Παρεμβάσεις ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης σε επιλεγμένους θεματικούς άξονες, αλυσίδες αξίας και χωρικές ενότητες της μητροπολιτικής περιοχής
- Π5.4 Ολοκληρωμένες χωρικές παρεμβάσεις στο νησιωτικό σύμπλεγμα της Αττικής

#### **✚ Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αττικής (ΠΠΑ) (2021 - 2025)**

Το όραμα της στρατηγικής της Περιφέρειας Αττικής για την περίοδο 2021 – 2025 καταγράφεται ως εξής:

“Η αναβάθμιση της Περιφέρειας Αττικής, στην κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική της διάσταση, ως μια δυναμική Περιφέρεια με αυξημένο εθνικό και διεθνή ρόλο, με βασικούς αναπτυξιακούς καταλύτες την πολιτιστική της ταυτότητα, την παραγωγή και ενσωμάτωση καινοτομίας, τη νέα επιχειρηματικότητα και το τοπικό παραγωγικό και κοινωνικό κεφάλαιο.”

Το αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Αττικής συνίσταται στην ανταπόκριση στις απειλές, στην αξιοποίηση ευκαιριών που της παρουσιάζονται και στην περαιτέρω ανάπτυξη των δυνατοτήτων της. Για την προσέγγιση του οράματος η Περιφέρεια Αττικής καλείται στο τέλος της περιόδου 2021-2025 να έχει προωθήσει τα παρακάτω:

1. Να συνδυάζει καταλλήλως την αναπτυξιακή συνεισφορά όλων των παραγωγικών τομέων, να ενσωματώνει τη συμβολή τους στη συνολική ανταγωνιστικότητα, να αυξήσει την εξωστρέφεια και την ενσωμάτωση καινοτομίας και να έχει επιτύχει σε σημαντικό βαθμό την ομογενοποίηση του οικονομικού και κοινωνικού της χώρου.
2. Να έχει επιτύχει ένα αξιόλογο επίπεδο διατηρησιμότητας της ανάπτυξης και να έχει ενσωματώσει τις απαιτήσεις της πράσινης ανάπτυξης στην οικονομική δραστηριότητα και στη χρήση του χώρου.
3. Να συνδυάζει με επιτυχία και στο καταλληλότερο μίγμα, τον στρατηγικό ρόλο των περιφερειακών μηχανισμών, τη συχνή επέκταση της επιχειρηματικότητας, την παραγωγική κινητοποίηση των ενδογενών χρηματοδοτικών πόρων και την προσέλκυση εξωτερικών επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής έντασης γνώσης, στην κατεύθυνση της έξυπνης ανάπτυξης.

4. Να διασφαλίσει την προστασία του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και την περαιτέρω ανάδειξη του υψηλής αξίας πολιτιστικού αποθέματος με έξυπνους τρόπους, σε διασύνδεση με τους παραγωγικούς τομείς.
5. Να ενισχύσει το πλέγμα προστασίας του κοινωνικού της ιστού στους τομείς της απασχόλησης, της υγείας, της εκπαίδευσης και της κοινωνικής ένταξης.

Κατευθυντήριες Αρχές για τον σχεδιασμό της στρατηγικής της Περιφέρειας Αττικής αποτελούν:

- Η αξιοποίηση όλων των τοπικών πόρων και δυνατοτήτων
- Ο σεβασμός των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Η υιοθέτηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων.
- Η ισόρροπη ανάπτυξη των Περιφερειακών Ενοτήτων.
- Η προώθηση της ενεργούς συμμετοχής των πολιτών.
- Η ανάπτυξη σχέσεων εργασίας με τοπικούς φορείς.

Η στρατηγική της Περιφέρειας Αττικής για την περίοδο 2021-2025 περιλαμβάνει τους ακόλουθους επιμέρους Ειδικούς Αναπτυξιακούς Στόχους:

⇒ Έξυπνη Ανάπτυξη

⇒ Πράσινη Ανάπτυξη:

Οι Εδικοί Αναπτυξιακοί Στόχοι είναι:

- I. Προώθηση των αρχών και εφαρμογών της κυκλικής οικονομίας
- II. Προστασία και ανάδειξη των περιβαλλοντικών πόρων και της φυσικής κληρονομιάς
- III. Ανάπτυξη υποδομών και συστημάτων προστασίας και πρόληψης
- IV. Προώθηση της πράσινης επιχειρηματικότητας και του ενεργειακού μετασχηματισμού
- V. Μετάβαση σε πράσινη πόλη

⇒ Κοινωνική Ανάπτυξη

⇒ Ανάπτυξη Υποδομών

Οι Εδικοί Αναπτυξιακοί Στόχοι είναι:

- I. Επέκταση των υποδομών ΤΠΕ
- II. Ανάπτυξη, βελτίωση, εκσυγχρονισμός ενεργειακών δικτύων και υποδομών
- III. Αναβάθμιση των οδικών υποδομών και αύξηση της οδικής ασφάλειας
- IV. Εκσυγχρονισμός των μεταφορικών υποδομών και της εφοδιαστικής αλυσίδας
- V. Προώθηση της πολυτροπικής και βιώσιμης αστικής κινητικότητας

⇒ Ενίσχυση Εξωστρέφειας



## ✚ Περιφερειακό Σχέδιο για την προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής (ΠεΣΠΚΑ)

Κύριος στόχος του έργου είναι η κατάρτιση του Περιφερειακού Σχεδίου Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής σε συμμόρφωση με το ακόλουθο θεσμικό πλαίσιο:

- Άρθρα 42 (Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή - ΕΣΠΚΑ), 43 (Περιφερειακά Σχέδια για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή - ΠεΣΠΚΑ), 44 (Εθνικό Συμβούλιο για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή - ΕΣΠ), 45 (Πρώτη Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή) του Νόμου 4414/2016 (ΦΕΚ 149/Α/2016)
- ΥΑ Αριθ. οικ.: 11258/ 16.03.2017 «Εξειδίκευση περιεχομένου Περιφερειακών Σχεδίων για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ), σύμφωνα με το άρθρο 43 του Νόμου 4414/2016 (Α΄149)» (ΦΕΚ 873/Β/2017)
- ΥΑ οικ. 34768/4.8.2017 «Σύσταση, συγκρότηση και κανονισμός λειτουργίας του Εθνικού Συμβουλίου για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠ), σύμφωνα με το άρθρο 44 του ν. 4414/2016 (Α΄149)» (ΦΕΚ 3246/Β/2017)

Το ΠεΣΠΚΑ αξιολογεί τις πιθανές επιπτώσεις (ευκαιρίες και απειλές) από την κλιματική αλλαγή, εστιάζοντας στον τρόπο με τον οποίο οι κλιματικοί κίνδυνοι ενδέχεται να εκδηλωθούν κατά τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, ελλείψει δράσης.

Το ΠεΣΠΚΑ επιδιώκει να αντιμετωπίσει τα ακόλουθα θέματα:

- Αξιολόγηση των κλιματικών κινδύνων υπό το πρίσμα των μεθόδων αξιολόγησης και γνώσης των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής
- Μια πληρέστερη αξιολόγηση του τρόπου αλληλεπίδρασης του κλίματος με τους κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες και του τρόπου με τον οποίο αυτοί οι παράγοντες κινδύνου ενδέχεται να αλλάξουν στο μέλλον, για παράδειγμα εξαιτίας της οικονομικής ανάπτυξης, της μεταβολής του πληθυσμού, των αλλαγών στις χρήσεις γης κλπ.
- Πώς οι επιπτώσεις των δράσεων προσαρμογής ενδέχεται να μεταβάλουν τα επίπεδα κινδύνου.
- Εκτίμηση του μεγέθους των επιπτώσεων και ιεράρχηση των δράσεων που απαιτούνται για τις διάφορες απειλές και ευκαιρίες,
- Κατανόηση της συνεργιστικής επίδρασης των διαφόρων κινδύνων που δρουν από κοινού.
- Αξιολόγηση των αβεβαιοτήτων, των περιορισμών και του επιπέδου εμπιστοσύνης στις υποκείμενες αποδείξεις και αναλύσεις για διάφορους κινδύνους.

Τα προτεινόμενα μέτρα που έχουν σχέση με μεταφορές είναι τα εξής:

### Οδικές Μεταφορές

- Αναβάθμιση λειτουργίας Κ.Δ.Κ
- Αξιολόγηση δυνατοτήτων διαχειριστικών παρεμβάσεων στον τομέα της κυκλοφορίας και των μεταφορών στη μείωση οχηματοχιλιομέτρων
- Συντονισμός κανονισμών εξασφάλισης χώρων στάθμευσης εκτός οδού για την Αττική με το σύστημα μεταφορών και ειδικότερα τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς

### Δομημένο Περιβάλλον

- Αύξηση του αστικού πρασίνου

### Οριζόντιο

- Σύνταξη Προδιαγραφών για Αύξηση της Ανθεκτικότητας των Έργων Υποδομής στην Κλιματική Αλλαγή

### 2.6.3 Τοπικό Επίπεδο

Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες:

- «ΓΠΣ Δήμου Αγίου Δημητρίου»
- «Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) – Έκδοση 2.0», Μάρτιος 2014
- «Αξιολόγηση Περιβαλλοντικού Θορύβου στο Πλαίσιο Εφαρμογής της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης & Σερρών. Μελέτη Μ.5 – Νότια Αθήνα», Καϊμάκη Παναγιώτα Στυλιανή, Δ. Αναγνωστόπουλος & ΣΙΑ Ε.Ε., Οκτώβριος 2015
- «Συμπλήρωση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Διευθέτησης Ρέματος Πικροδάφνης», 2021
- «Μελέτη Χάραξης και Υλοποίησης Δικτύου Ποδηλατοδρόμων στον Δήμο Αγίου Δημητρίου Αττικής», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Γραφείο Μελετών Μιχαήλ Σωτ. Παρασκευόπουλου, Ιανουάριος 2004
- «Έλεγχος Στάθμευσης και Αναθεώρηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Αγίου Δημητρίου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Φαναρας Κ.- Γαϊτανaros Π. & Συν. Ε.Ε., Μιχαήλ Σωτ. Παρασκευόπουλος, 2006
- «Βιοκλιματική Αναβάθμιση Πλατείας Αλ. Παναγούλη & Γύρω Χώρου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Κ. Χελιδόνη & ΣΙΑ Ε.Ε - ΑΡΣΙΣ Αρχιτέκτονες, Νοέμβριος 2011
- «Περιβαλλοντική Αναβάθμιση – Ανάπλαση της Περιοχής “Μεσονήσι”», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Α. Παπαματθαίου & Συνεργάτες – Αστική Εταιρία Μελετών – ΔΗΜΕΚΟ, Σταυρούλα Κατσογιάννη, Χαρίκλεια Μπιλλη, Ιούλιος 2012
- «Περιβαλλοντική Αναβάθμιση – Ανάπλαση Τμημάτων Οδών Περιξ Σταθμού Μετρό Αγίου Δημητρίου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Α. Παπαματθαίου & Συνεργάτες – Αστική Εταιρία Μελετών – ΔΗΜΕΚΟ, Ιούνιος 2012
- «Μελέτη Ελεγχόμενης Στάθμευσης», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Αγγελική Αποστολάτου, Αύγουστος 2012
- «Διαμόρφωση Κόμβου Οδών Πλουτάρχου- Ασημακοπούλου- Κατσίμπα», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2013
- «Μελέτη τροποποιήσεων- βελτιώσεων στη διαπλάτυνση της Λεωφόρου Αγ. Δημητρίου και προσαρμογή της με τις εκατέρωθεν οδούς», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Δημήτριος Τάχος, 2014
- «Ανάπλαση Ρέματος Πικροδάφνης (από Λεωφ. Βουλιαγμένης έως εκβολή)», Νομαρχία Αθηνών/ Περιφέρεια Αττικής, Ανάδοχοι: Παπαδοπούλου Μαρία, Κατσουρός Σαράντης, Δακόπουλος Ευάγγελος, Παπαμακάριος Κων/νος, Δ. Αναγνωστόπουλος & ΣΙΑ Ε.Ε., Κολαίτη Ελένη, Ταχας Κων/νος, Σαχνικα Αθανασία, Σκλαβενίτης Θάνος, Ιούλιος 2015

- «Οδός Άρτης – Διαμόρφωση Οδού και Ποδηλατοδρόμου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Κυκλοφοριακή Μελέτη Τοπικών Τροποποιήσεων και Εφαρμογών, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, 2015
- «Μελέτη Οδικής Ασφάλειας για την Πρόσβαση των Μαθητών στα Σχολεία», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, Σεπτέμβριος 2015
- «Υπηρεσίες υποστήριξης για την εφαρμογή και υλοποίηση των Δράσεων ΣΔΑΕ», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Οκτώβριος 2016
- «Μελέτη Δημοτικής Συγκοινωνίας», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Κυκλοφοριακή Μελέτη Τοπικών Τροποποιήσεων και Εφαρμογών, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, 2016
- «Δημιουργία Ασφαλών Σχολικών Δακτυλίων – Διαμορφώσεις Πεζοδρομίων και Διαβάσεων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Κυκλοφοριακή Μελέτη Τοπικών Τροποποιήσεων και Εφαρμογών, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, 2016
- «Οδός Κολοκοτρώνη (από Στρ. Παπάγου μέχρι Όθωνος) – Ανακατασκευή Οδού και Πεζοδρομίων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2018
- «Οδός Πριάμου – Διαμόρφωση Οδού – Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2018
- «Θέσεις Στάθμευσης ΑΜΕΑ», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Κυκλοφοριακή Μελέτη Τοπικών Τροποποιήσεων και Εφαρμογών, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, 2018
- «Ανάπλαση Πάρκου Ελευθερίου Βενιζέλου (Ασύρματος), Ο.Τ. 923 Δήμου Αγίου Δημητρίου, Οδοί: Φιλικής Εταιρίας – Μεσσηνίας – Ασυρμάτου - Ελπίδος», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Δημήτριος Ν. Πυργάκης, Νικόλαος Κάκκαβας, Νικόλαος Χριστοφυλλάκης, Ελευθέριος Κατσουλάκος, 2019
- «Οδός Ασυρμάτου (από Ελπίδος μέχρι Αιτωλικού) – Διαμόρφωση Οδού και Κυκλοφοριακή Ρύθμιση», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2019
- «Προσχέδιο Δικτύου Ποδηλατοδρόμων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2019
- «Περιοχή Σταθμού Μετρό “Ηλιούπολη” – Ελεγχόμενη Στάθμευση Κατοίκων και Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2019
- «Κόμβος Λ. Βουλιαγμένης & Αγ. Βασιλείου – Προσχέδιο Κυκλοφοριακής Ρύθμισης», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020
- «Οδός Σουλίου – 7ο Δημοτικό Σχολείο – Ενίσχυση της Σήμανσης στην Πρόσοψη του Σχολείου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020
- «Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι και Διαβάσεις Πεζών – Πρόταση για Εγκατάσταση Ηχητικών Διατάξεων σε Υφιστάμενους Σηματοδότες και Εγκατάσταση Νέων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020
- «Προσωρινή Λωρίδα Ποδηλάτων Περιμετρικά του Πάρκου Ασυρμάτου – Προσωρινή Κυκλοφοριακή Ρύθμιση - Σήμανση», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020

- «Περιοχή Σταθμού Μετρό “Άγιος Δημήτριος” – Ελεγχόμενη Στάθμευση Κατοίκων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020
- «Πρόταση Θέσεων “Εξυπνων” Διαβάσεων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021
- «Ανάπλαση Οδών Μακρυγιάννη (από Αγ. Κων/νου & Ελένης μέχρι Ασπροποτάμου) και Κατσίμπα (από Παπαδήμα μέχρι Μακρυγιάννη)», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021
- «Οδός Ασημακοπούλου – Ανάπλαση Οδού με Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων και Ποδηλατόδρομο», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021
- «Λεωφόρος Αγίου Δημητρίου και Οδός Κ. Καραμανλή – Από Σταθμό Μετρό Δάφνη μέχρι 25ης Μαρτίου – Ανάπλαση Οδού και Πεζοδρομίων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021
- «Πάρκο Ελ. Βενιζέλου (Ασύρματος) – Περιμετρικές Οδοί και Εγκάρσιες Προσβάσεις», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021
- «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Lever, 2022

Ακολουθεί περιγραφή του αντικειμένου και των κυριότερων σημείων των ως άνω μελετών.

### ✚ «ΓΠΣ Δήμου Αγίου Δημητρίου»

Για τον Δήμο Αγίου Δημητρίου είναι σε ισχύ το εγκεκριμένο ΓΠΣ (ΦΕΚ 195/Δ/1988, ΦΕΚ 277/Δ/1999 Τροπ., ΦΕΚ 513/Δ/2006 Τροπ., ΦΕΚ 239/ΑΑΠ/2010 Τροπ.).

Το Γ.Π.Σ. (ΦΕΚ 195/Δ/1988) περιλαμβάνει:

A. Την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου Αγίου Δημητρίου για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 57.000 κατοίκων (πληθ. 1991).

α) Την επέκταση του σχεδίου πόλης στις περιοχές «Άγιος Βασίλειος - Μεσονήσι», «Κοφαχεία», περιοχή παραπλευρώς του νεκροταφείου, την ένταξη της περιοχής ΔΕΗ και Γκράβας, τη δημιουργία έντεκα (11) Πολεοδομικών Ενοτήτων – Γειτονιών (ΠΕ), με συντελεστή δόμησης 1,4 σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες εκτός από την ΠΕ 7, όπου ο συντελεστής δόμησης είναι ίσος με 0,8, και μέση πυκνότητα από 65 έως 156 κατοίκους ανά εκτάριο.

β) Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης και ειδικότερα:

- Τον καθορισμό χρήσης γενικής κατοικίας, σε όλη την έκταση του Δήμου, με τον αναγκαίο κοινωνικό εξοπλισμό για κάθε πολεοδομική ενότητα – γειτονιά και τη διαφοροποίησή της από τα πολεοδομικά κέντρα, με στόχο την αποφυγή οχλήσεων των περιοχών κατοικίας, αλλά και για ενίσχυση των πολεοδομικών κέντρων.
- Τη δημιουργία πολεοδομικών κέντρων, ένα ανά πολεοδομική ενότητα - γειτονιά.
- Τη δημιουργία κοινόχρηστου πρασίνου στην εντασσόμενη περιοχή της Γκράβας.
- Τη δημιουργία κοινωφελών λειτουργιών στην περιοχή «ΔΕΗ».
- Τον καθορισμό βιοτεχνικών πάρκων (ΒΙΟΠΑ) και κατοικίας αντίστοιχα στην περιοχή δίπλα στο νεκροταφείο.

γ) Τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων και των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή.

B. Τις προτάσεις για την οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου και ειδικότερα:

- Την κατασκευή της Λεωφόρου Πικροδάφνης με το χαρακτήρα ταχείας λεωφόρου ή κύριας αρτηρίας.

Με την τροποποίηση του 1999 (ΦΕΚ 277/Δ/1999 Τροπ.) ισχύουν τα παρακάτω:

A. Επέκταση των ορίων του γενικού πολεοδομικού σχεδίου στην ΠΕ 9 και ειδικότερα στην περιοχή που βρίσκεται σε επαφή με το νεκροταφείο του Δήμου Καλλιθέας με χρήσεις ΒΙΟΠΑ, αμαξοστασίου του ΟΑΣΑ και κοινόχρηστου πρασίνου.

B. Προσδιορισμός των χρήσεων γης και ειδικότερα:

- Καθορισμός περιοχών αμιγούς κατοικίας (άρθρο 2 ΠΔ 166/23.2.1987).
- Καθορισμός χρήσης πολεοδομικού κέντρου στα Ο.Τ. 302, 305, 306, 307, 315, 317, 319, 320 και 327 (άρθρο 4 ΠΔ 166/23.2.1987).
- Καθορισμός αθλητικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικών εγκαταστάσεων, αναψυκτηρίου, υπαίθριου κινηματογράφου και κοινόχρηστου πρασίνου στο χώρο του «Ασύρματου».

- Καθορισμός αθλητικών εγκαταστάσεων στα Ο.Τ. 1159, 958, 663.
- Καθορισμός κοινόχρηστου πρασίνου στα Ο.Τ. 308, 318, 340.
- Καθορισμός χώρου πλατείας με υπόγειο χώρο στάθμευσης στα Ο.Τ. 303 και 304.
- Σε όλη την έκταση του Δήμου απαγορεύεται η ίδρυση νέων βαφείων επίπλων, βαφείων αυτοκινήτων, μαρμαράδικων και συνεργείων αυτοκινήτων.

Ειδικότερα στους δρόμους γύρω από τα σχολεία επιβάλλεται να απομακρυνθούν όλες οι παραπάνω χρήσεις ως και όλες οι ρυπογόνες και οχλούσες χρήσεις.

Επίσης επιβάλλεται η απομάκρυνση όλων των ρυπογόνων και οχλουσών δραστηριοτήτων και δύναται να διατηρηθούν μόνο οι νόμιμα υφιστάμενες οι οποίες πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις που προκύπτουν από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η οποία απαιτείται προκειμένου να τους δοθεί άδεια λειτουργίας.

Επίσης επιβάλλεται η λήψη μέτρων για τη σωστή λειτουργία χρήσεων (όπως μάντρες υλικών οικοδομικών, εμπορίας κάρβουνου και παρεμφερών υλικών).

Η επιλογή και οριστικοποίηση των επιτρεπόμενων κατηγοριών από τα εργαστήρια χαμηλής όχλησης γίνεται μετά από εκπόνηση ειδικής μελέτης κατά το στάδιο μελέτης και αναθεώρησης.

Γ. Στις πολεοδομικές ενότητες 1 και 5 χαρακτηρίζεται περιοχή ανάπτυξης σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 2508/1997.

Δ. Την τροποποίηση του οδικού δικτύου και ειδικότερα:

- Την κατάργηση της Λεωφόρου Πικροδάφνης.
- Τον χαρακτηρισμό της οδού Αλκινόου ως πεζοδρόμου.

Ε. Την προστασία του ρέματος της Πικροδάφνης και διευθέτηση της κοίτης αυτού με ανοικτή διατομή λαμβάνοντας υπόψη το οικοσύστημα του ρέματος και της παραρεμάτιας ζώνης αυτού.

Με την τροποποίηση του 2006 (ΦΕΚ 513/Δ/2006 Τροπ.) ισχύουν τα παρακάτω:

Α. Τροποποίηση της μέσης πυκνότητας ανά πολεοδομική ενότητα. Ο συντελεστής δόμησης παραμένει 1,4 σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες εκτός από την ΠΕ 7, όπου ο συντελεστής δόμησης είναι ίσος με 0,8. Η μέση πυκνότητα ισούται με 134 κατοίκους ανά εκτάριο σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες εκτός από την ΠΕ 7, όπου η μέση πυκνότητα είναι ίση με 77 κατοίκους ανά εκτάριο.

Β. Τροποποίηση των χρήσεων γης ως εξής:

- Καθορισμός χρήσης γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζονται στο άρθρο 3 του ΠΔ 166/23.2.1987, με εξαίρεση τα φανοποιεία.
- Καθορισμός χρήσης γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του ΠΔ 166/23.2.1987 και τοπικής διοίκησης για τη λειτουργία υπηρεσιών του Δήμου, με εξαίρεση τα φανοποιεία.
- Καθορισμός χρήσεων αμιγούς κατοικίας, όπως προσδιορίζονται από το άρθρο 2 του ίδιου ως άνω π.δ/τος.
- Καθορισμός χρήσης πολεοδομικού κέντρου Δήμου, όπως προσδιορίζονται από το άρθρο 4 του ίδιου ως άνω π.δ/τος.

- Καθορισμός χρήσης τοπικού κέντρου γειτονιάς, όπως προσδιορίζονται από το άρθρο 4 του ως άνω π.δ/τος, με εξαίρεση τα βαφεία επίπλων και μεταλλικών κατασκευών.
- Αποχαρακτηρισμός του οικοδομικού τετραγώνου 308 από χώρο πρασίνου σε χώρο οικοδομήσιμο με χρήση πολεοδομικού κέντρου.

Απαγορεύεται η ίδρυση νέων βαφείων επίπλων, βαφείων αυτοκινήτων, μαρμαράδικων και συνεργείων αυτοκινήτων.

Επιβάλλεται η απομάκρυνση όλων των παραπάνω χρήσεων καθώς και όλων των ρυπογόνων και οχλουσών, στους χώρους γύρω από τα σχολεία και σε απόσταση ενός οικοδομικού τετραγώνου.

Επίσης, επιβάλλεται, εντός οκταετίας η απομάκρυνση όλων των ρυπογόνων και οχλουσών δραστηριοτήτων.

Από τις παραπάνω δραστηριότητες, δύναται να διατηρηθούν μόνο οι υφιστάμενες, που πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η οποία απαιτείται προκειμένου να τους δοθεί άδεια λειτουργίας.

Επιβάλλεται η λήψη μέτρων για τη σωστή λειτουργία χρήσεων (όπως μάντρες υλικών οικοδομών, εμπορίας κάρβουνου και παρεμφερών υλικών).

Η επιλογή και οριστικοποίηση των επιτρεπομένων κατηγοριών από τα εργαστήρια χαμηλής όχλησης γίνεται μετά από εκπόνηση ειδικής μελέτης κατά το στάδιο μελέτης αναθεώρησης.

Οι λοιπές νομίμως υφιστάμενες χρήσεις παραμένουν μετά τη δημοσίευση της παρούσας απόφασης.

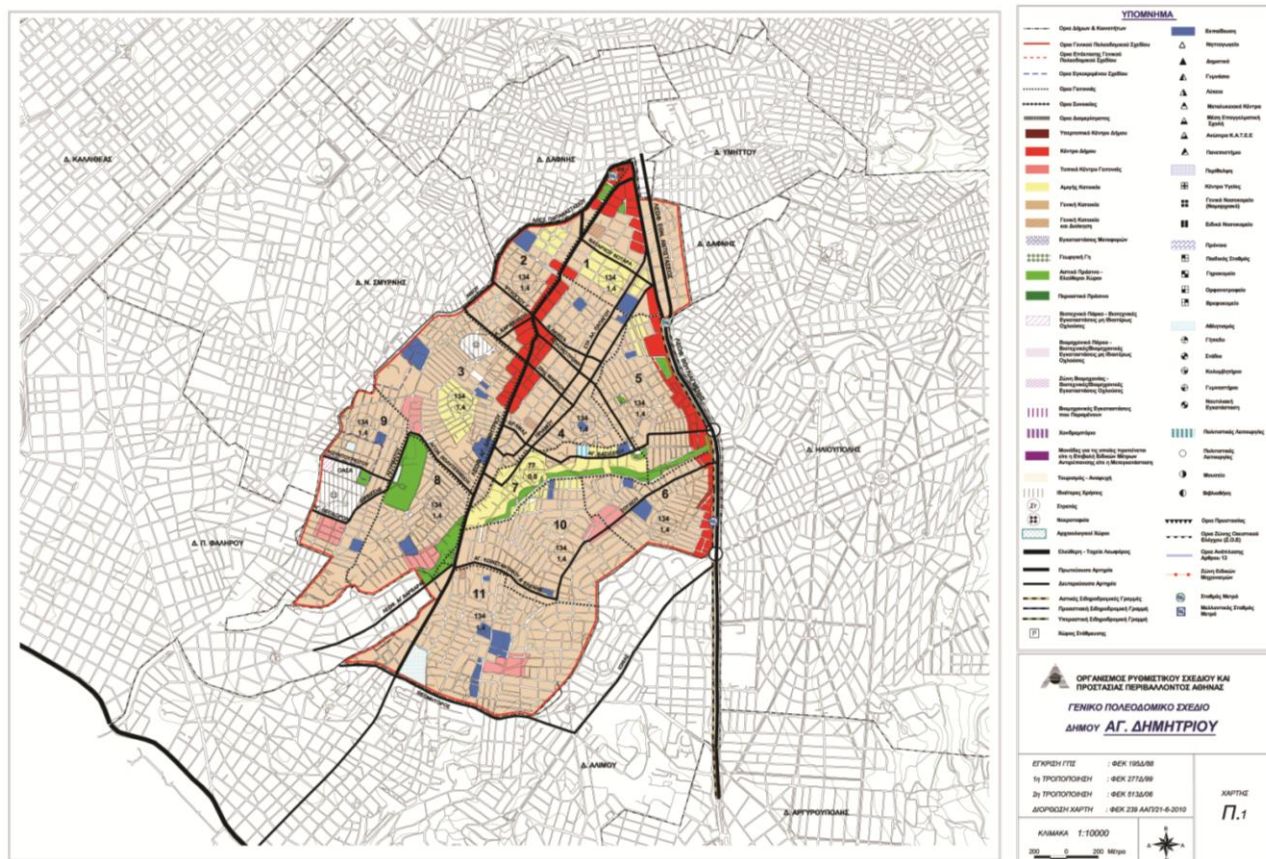
Γ. Τη γενική εκτίμηση των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή μετά την τροποποίηση χρήσεων, όπως φαίνεται στον πίνακα αναγκαίου κοινωνικού εξοπλισμού ανά πολεοδομική ενότητα.

Δ. Τη διευθέτηση του ρέματος της Πικροδάφνης και την προστασία του οικοσυστήματός του.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του Δήμου (ΦΕΚ 513/Δ/2006 Τροπ.), η θεσμοθετημένη ιεράρχηση έχει ως εξής:

*Πρωτεύουσες αρτηρίες:* Λεωφ. Βουλιαγμένης, Λεωφ. Εθνικής Αντιστάσεως (Όλγας), Λεωφ. Αγίου Δημητρίου, Λεωφ. Παπαναστασίου Αλεξάνδρου από Λεωφ. Βουλιαγμένης έως Ελπιδοφόρου, Ελπιδοφόρου

*Δευτερεύουσες αρτηρίες:* Λεωφ. Παπαναστασίου Αλεξάνδρου από Ελπιδοφόρου έως Αίνου, Αίνου έως 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Ψυχογιού Γ. - Λουκή Ακρίτα - Σοφοκλέους (έως Πριάμου), Λεωφ. Αγ. Βαρβάρας - Αγ. Κωνσταντίνου και Ελένης - Σουλίου, Θεομήτορος, Ναυάρχου Νοταρά, Κων. Καραμανλή (Αναπαύσεως), 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (έως Πριάμου), Δράμας - Αγ. Βασιλείου, Μυστρά - Ναυπάκτου - Παπάγου, Πριάμου - Όθωνος - Ευρυτανίας, Αγωνιστών Πολυτεχνείου 1973 - Ασυρμάτου - Κουντουριώτου, Αγ. Θεοδώρων - Εθνομαρτύρων - Αμφίσσης, Κολοκοτρώνη



**Εικόνα 2-4: Γ.Π.Σ. Δήμου Αγίου Δημητρίου  
(Πηγή: ΦΕΚ 239/ΑΑΠ/2010 Τροπ.)**

**✚ «Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) – Έκδοση 2.0», Μάρτιος 2014**

Ο Δήμος Αγ. Δημητρίου εισχώρησε στην Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία του Συμφώνου των Δημάρχων στις 02 Δεκεμβρίου 2009. Η συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο των Δημάρχων αποτελεί τμήμα μιας ευρύτερης πολιτικής με σκοπό την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος. Το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια είναι πλήρως σύμφωνο με το συνολικό όραμα για τη δημιουργία μιας πόλης καινοτόμου, ζωντανής και βιώσιμης.

Οι στόχοι που θέτει το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια είναι η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), από τις δραστηριότητες εντός των ορίων του Δήμου, κατ' ελάχιστο 20% έως το 2020, σε σχέση με τα επίπεδα του 2009. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω δράσεων στους διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας της πόλης, οι οποίες αποτελούν και αντικειμενικούς σκοπούς του Σχεδίου Δράσης:

1. Μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> με μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας σε όλες τις δημοτικές δραστηριότητες, κτίρια και οχήματα έως το 2020
2. Μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> με μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας στον τριτογενή και οικιακό τομέα έως το 2020
3. Μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> με μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας στις αστικές μεταφορές έως το 2020



4. Παραγωγή ποσοστού της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται εντός του Δήμου από ΑΠΕ έως το 2020.

Τα μέτρα που διατυπώνονται στη συνέχεια θα οδηγήσουν σε μείωση εκπομπών από 48.237 έως και 88.884 τόνους CO<sub>2</sub> για το έτος 2020. Ως έτος αναφοράς για τον υπολογισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και τη σύνταξη του Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια του Δήμου επιλέχθηκε το έτος 2009.

Η παραγωγή ενέργειας περιλαμβάνει τις όποιες πηγές παραγωγής ηλεκτρικής ή/και θερμικής ενέργειας εντός του Δήμου. Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου δεν είναι παραγωγός ηλεκτρικής ή/και θερμικής ενέργειας.

Για τον υπολογισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> χρησιμοποιήθηκε η μεθοδολογία που προκύπτει βάσει των οδηγιών του Συμφώνου των Δημάρχων.

Αναγνωρίστηκαν 2 Βασικές Κατηγορίες Εκπομπών CO<sub>2</sub>:

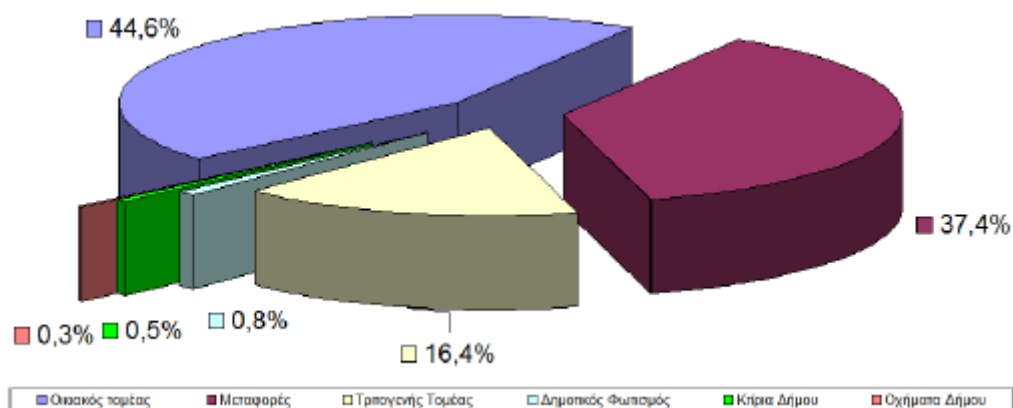
1. Κτίρια & Εγκαταστάσεις (Δημοτικά Κτίρια, Οικιακός Τομέας, Τριτογενής Τομέας, Δημοτικός Φωτισμός)
2. Οχήματα & Μεταφορές (Μεταφορές Ιδιωτικές & Δημόσιες, Οχήματα Δήμου)

Με βάση τις καταναλώσεις τελικής ενέργειας για τις δομές του Δήμου Αγίου Δημητρίου υπολογίστηκε – σε όρους σύγκρισης πρωτογενούς ενέργειας – πως ο Δήμος Αγ. Δημητρίου το έτος 2009, για τη λειτουργία των δομών του, με τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας, υγρών και αέριων καυσίμων κατανάλωσε συνολικά 0,21 TWh πρωτογενούς ενέργειας σε σχέση με τη συνολικά καταναλισκόμενη πρωτογενή ενέργεια των 1,33 TWh εντός των ορίων του Δήμου Αγ. Δημητρίου.

Αξίζει να σημειώσουμε πως η ποσότητα αυτή για το έτος 2009 αντιπροσωπεύει ποσοστό μόλις 1,6% της συνολικής πρωτογενούς κατανάλωσης ενέργειας, γεγονός που καταδεικνύει τη σημασία της συμμετοχής του ιδιωτικού και τριτογενή τομέα για την επιτυχή εφαρμογή των στόχων του ΣΔΑΕ.

Πίνακας 2-1: Πρωτογενής Κατανάλωση Ενέργειας για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου (2009)

Τομείς	Πρωτογενής Κατανάλωση Ενέργειας (MWh/y)	Πρωτογενής Κατανάλωση Ενέργειας %
Οικιακός Τομέας	595.639	44.6%
Μεταφορές	499.129	37.4%
Τριτογενής Τομέας	219.302	16.4%
Δημοτικός Φωτισμός	10.636	0,8%
Κτίρια Δήμου	6.282	0,5%
Οχήματα Δήμου	4.056	0,3%
<b>Σύνολο</b>	<b>1.335.044</b>	<b>100,0%</b>



**Διάγραμμα 2-1: % Ποσοστό Πρωτογενούς Κατανάλωσης Ενέργειας για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου (2009)**

Από το παραπάνω διάγραμμα προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό πρωτογενούς κατανάλωσης ενέργειας αφορά τον Οικιακό Τομέα (44,6%), ενώ αμέσως επόμενος τομέας είναι οι Μεταφορές με ποσοστό 37,4%.

#### Οχήματα & Μεταφορές

Η τελική κατανάλωση ενέργειας λόγω ιδιωτικών και δημόσιων οχημάτων αναλογεί σε 452.827.785 kWh που αντιστοιχούν σε 115.385.924 KgCO<sub>2</sub>.

**Πίνακας 2-2: Κατανάλωση Ενέργειας - Μεταφορές**

Λοιπά Οχήματα	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)
Η/Ε	651.600	748.688
Βενζίνη	329.280.654	81.990.883
Πετρέλαιο	119.801.737	31.987.064
Φ.Α.	1.720.091	347.458
Υγραέριο	1.373.703	311.831
<b>Σύνολο</b>	<b>452.827.785</b>	<b>115.385.924</b>

Όσον αφορά τα Δημοτικά Οχήματα, ο Δήμος Αγ. Δημητρίου διατηρεί στόλο δημοτικών οχημάτων (πετρελαιοκίνητων, βενζινοκίνητων και φυσικού αερίου) για τη λειτουργία των υπηρεσιών του. Από τα Δημοτικά Οχήματα καταναλώθηκαν τελικά 3.700.590 kWh ενέργειας που αντιστοιχούν σε 963.061 KgCO<sub>2</sub>.

Πίνακας 2-3: Κατανάλωση Ενέργειας – Δημοτικός Στόλος Οχημάτων

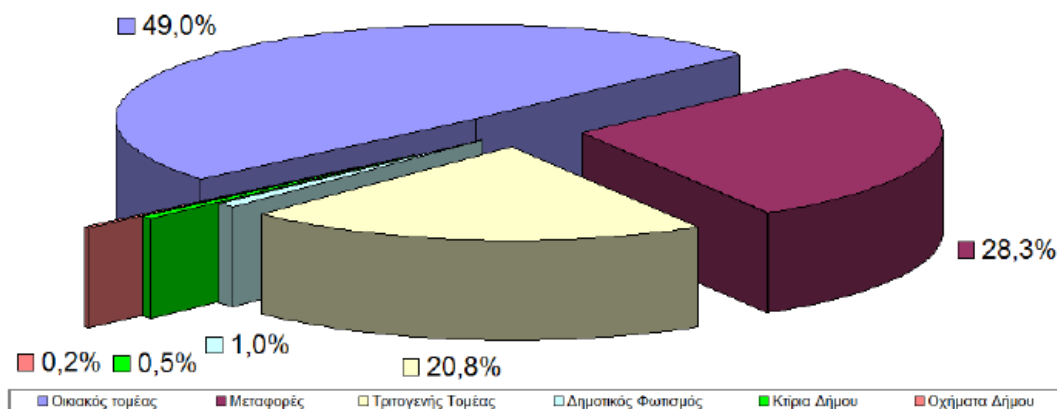
Δημοτικά Οχήματα	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/γ)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/γ)
Βενζίνη	305.370	76.037
Πετρέλαιο	3.095.220	826.424
Φ.Α.	300.000	60.600
ΣΥΝΟΛΟ	3.700.590	963.061

Σύνολο

Στα όρια του Δήμου καταναλώθηκαν 0,883 TWh τελικής ενέργειας το έτος 2009 με τη μορφή ηλεκτρικής ενέργειας, πετρελαιοειδών και φυσικού αερίου και υγραερίου, που αντιστοιχούν σε συνολικές εκπομπές 407 ktnCO<sub>2</sub>/έτος ή σε 5,8 tnCO<sub>2</sub>/έτος/κάτοικο.

Πίνακας 2-4: Εκπομπές CO<sub>2</sub> για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου (2009)

Τομείς	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (tn/γ)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> %
Οικιακός Τομέας	199.727	49,0%
Μεταφορές	115.386	28,3%
Τριτογενής Τομέας	84.869	20,8%
Δημοτικός Φωτισμός	4.214	1,0%
Κτίρια Δήμου	2.157	0,5%
Οχήματα Δήμου	963	0,2%
Σύνολο	407.316	100,0%



Διάγραμμα 2-2: % Ποσοστό Εκπομπών CO<sub>2</sub> για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου (2009)

Από το παραπάνω διάγραμμα προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό εκπομπών CO<sub>2</sub> προέρχεται από τον Οικιακό Τομέα (49,0%), ενώ αμέσως επόμενος τομέας είναι οι Μεταφορές με ποσοστό 28,3%.

Επομένως, για την επίτευξη του στόχου της μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> θα πρέπει να συμμετέχουν ενεργά οι πολίτες (ιδιωτικός και δημόσιος τομέας), υιοθετώντας τα πλέον κατάλληλα **Μέτρα Εξοικονόμησης Ενέργειας (Μ.Ε.Ε.)**.

Ο Δήμος Αγ. Δημητρίου αναγνωρίζει ότι οι παρεμβάσεις για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου από τον δημοτικό στόλο οχημάτων δεν θα έχει σημαντική επίδραση στο συνολικό αποτύπωμα CO<sub>2</sub> του Δήμου. Εντούτοις, η σωστή προβολή των δράσεων και αποτελεσμάτων που σχετίζονται με τα δημοτικά οχήματα μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα και οδηγό για τους πολίτες και επαγγελματίες της πόλης και θα οδηγήσει μεσοπρόθεσμα σε μείωση των λειτουργικών εξόδων του Δήμου.

Οι κυριότερες από τις δράσεις που ο Δήμος σχεδιάζει να αναλάβει για τον δημοτικό στόλο οχημάτων είναι οι εξής:

1. Μετατροπή του 50% των υφιστάμενων βενζινοκίνητων οχημάτων σε διπλού καυσίμου (LPG και βενζίνη). Προς το παρόν δεν εξετάζεται η αντικατάστασή τους με ηλεκτρικά, υβριδικά (ηλεκτρισμός και βενζίνη).
2. Αντικατάσταση του 50% των παλαιών απορριμματοφόρων με οχήματα φυσικού αερίου λόγω παροπλισμού απόσυρσης.
3. Εκπαίδευση των οδηγών των Δημοτικών Οχημάτων σε Ενεργειακά Αποδοτική Οδηγική Συμπεριφορά Eco-Driving και υιοθέτηση και εμπέδωση πρακτικών.

Όσον αφορά τις ιδιωτικές μεταφορές, ο Δήμος, σε συνέχεια των δράσεων για τα δημοτικά οχήματα, θα αναλάβει τη δημιουργία μίας εκστρατείας ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης των ιδιωτών, των πολιτών και των επισκεπτών του Δήμου για τις σύγχρονες δυνατότητες των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα, των οχημάτων με διπλό καύσιμο ή των υβριδικών οχημάτων και την εξοικονόμηση καυσίμου και τη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> που αυτά προσφέρουν.

Σε εκπαιδευτικά πλαίσια ο Δήμος Αγ. Δημητρίου έχει ήδη δημιουργήσει κυκλοφοριακό πάρκο ως μόνιμη υποδομή εκπαίδευσης των πολιτών.

Επίσης, θα δοθεί έμφαση στις αρχές της ενεργειακά αποδοτικής οδηγικής συμπεριφοράς (Eco-Driving) και της μειωμένης χρήσης των ιδιωτικών οχημάτων για μικρές αποστάσεις εντός της πόλης.

Ο Δήμος Αγ. Δημητρίου θα εξετάσει λοιπόν και θα μελετήσει τις δυνατότητες που δίνονται στους εξής άξονες:

1. Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση δημοτών και ιδιωτών αναφορικά με:
  - ο Τα πλεονεκτήματα των νέων τύπων οχημάτων με μειωμένη κατανάλωση καυσίμου, της οικολογικής συνείδησης (Eco-Driving), της μειωμένης χρήσης των οχημάτων για μικρές αποστάσεις
  - ο Την προώθηση των εθνικών πολιτικών για την εξοικονόμηση ενέργειας και τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τις δημόσιες και ιδιωτικές μεταφορές.

2. Κυκλοφοριακός και αστικός σχεδιασμός. Αφορά τη μελέτη και υλοποίηση κυκλοφοριακών δράσεων και βιοκλιματικών έργων αστικής ανάπτυξης για τη μείωση της κυκλοφορίας εντός της πόλης του Αγ. Δημητρίου. Αυτές θα προκύψουν από αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ στον Δήμο Αγ. Δημητρίου με δημιουργία:

- Δικτύου ποδηλατοδρόμων, ζωνών ελεγχόμενης στάθμευσης, δικτύου πεζοδρόμων.
- Πεζοδρομίων στο κέντρο και περιφερειακά της πόλης με σκοπό την ενθάρρυνση κίνησης των πεζών και τη μείωση της χρήσης των οχημάτων.
- Ζώνη Ελεγχόμενης Στάθμευσης σε περιοχές που αντιμετωπίζουν υψηλή ζήτηση για θέσεις στάθμευσης.

Η Ε.Ε. εκτός της εξοικονόμησης ενέργειας, προωθεί την παραγωγή ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας ώστε αυτή να καλύπτει το 20% της καταναλισκόμενης ενέργειας ως το 2020. Στο πλαίσιο ο Δήμος Αγ. Δημητρίου έχει προχωρήσει σε ένα σύνολο δράσεων προς αυτή την κατεύθυνση. Μία σημαντική δράση αφορά τη φύτευση κοινόχρηστων χώρων.

Δεδομένου ότι στον Δήμο η φύτευση είναι ελεγχόμενη, κάθε νεκρό δέντρο θα απομακρύνεται από τη θέση του και θα αντικαθίσταται με νέο. Με βάση επιστημονικές εκτιμήσεις το κάθε μετρίου μεγέθους δέντρο απορροφά 350 KgCO<sub>2</sub> ετησίως.

Οι υφιστάμενοι κοινόχρηστοι χώροι του Δήμου Αγ. Δημητρίου προς φύτευση έχουν εμβαδόν E=66.100m<sup>2</sup>. Από την αύξηση οργανωμένων φυτεύσεων δέντρων και πρασίνου, σε διαμορφωμένους και αδιαμόρφωτους κοινόχρηστους χώρους του Δήμου, η απορρόφηση CO<sub>2</sub> μπορεί να ανέλθει ετησίως σε 611.520 KgCO<sub>2</sub>.

**Πίνακας 2-5: Κοινόχρηστοι Χώροι**

	<b>Κοινόχρηστοι Χώροι Δήμου</b>	<b>Ε(μ<sup>2</sup>)</b>			
1	Ο.Τ. 289 - Καράμπαμα & Παπαναστασίου	1.200	14	Ο.Τ. 713α - Λ. Βουλιαγμένης & Ρέμα Πικροδάφνης	1.500
2	Ο.Τ. 849 - Σουλίου - Νάξου - Κολοκοτρώνη & Γρ. Διγενή	2.000	15	Ο.Τ. 1228 - Δραγατσανίου - Ευξ. Πόντου & Καλαμά	2.000
3	Ο.Τ. Γ536α - Κολοκοτρώνη - Όθωνος - Αγ. Βασιλείου & Αγ. Διάκου	2.500	16	Ο.Τ. 303 - 304 - Πρόταση για χαρακτηρισμό σε κοινόχρηστο χώρο Αγ. Δημητρίου - Φειδίου - Διογένους & Ευξ. Πόντου	4.500
4	Ο.Τ. 753β - Ρέμα Πικροδάφνης Π/Χ	2.500	17	Ο.Τ. 1038 - Ναπολέοντος - Τηλεμάχου χώρος βρεφονηπιακού σταθμού προερχόμενος από την κατάργηση της Λ.Σμιθ	700
5	Ο.Τ. 576 & 577 - Έμπροσθεν Νεκροταφείου Αγ. Δημητρίου	1.800	18	Ο.Τ. 1059 - Αγ. Δημητρίου έως Πυθαγόρα	7.000
6	Ο.Τ. 1080 - Ξάνθης & Αγ. Δημητρίου	5.000	19	Κοινόχρηστοι χώροι επί της οδού Δράμας από Όθωνος έως Ρ. Πικροδάφνης	5.000
7	Ο.Τ. 1081 - Αγ. Δημητρίου & Ξάνθης	4.000	20	Ο.Τ. Γ1281 - επί του Ρ. Πικροδάφνης Χώρος Στάθμευσης αυτοκινήτων	1.500
8	Ο.Τ. 1123 - Λευκάδος - Μενελάου - Αγ. Αιγίνης & Επέκταση Μαντά (φυστικές)	5.400	21	Ο.Τ. 830 - Πλατεία Περιστερία	1.200
9	Ο.Τ. 1185 - Γυφτάκη - Πηγείου - Λήμνου & Ανώνυμος	1.700	22	Ο.Τ. 883 - Εκκλησία Μετ. Σωτήρος	1.200
10	Ο.Τ. 823 - Παπαδήμα & Πλουτάρχου	1.000	23	Ο.Τ. 1103 - Πάρου & Λέρου	1.500
11	Ο.Τ. 800α - Μακρυγιάννη & Καρουτάδων & Δωριέων	800	24	Ο.Τ. 958 - έναντι κλειστού Γυμναστηρίου (ΚΡΟΝΟΥ)	3.500
12	Ο.Τ. 340 - Αρχιμήδους - Κλεάρχου & Θάλειας	2.000	25	Γ. 1278 - Πολιτιστικό Κέντρο (ΜΕΣΟΝΗΣΙ)	2.600
13	Ο.Τ. 1043 - Βεργίνας & Ερεσσού	4.000			

Πρόβλεψη μείωσης εκπομπών CO<sub>2</sub>

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> που επιτυγχάνεται στο έτος 2020 με την εφαρμογή του Βασικού ή του Συνολικού Σχεδίου Εφαρμογής, έναντι του έτους 2009.

**Πίνακας 2-6: Πρόβλεψη Μείωσης Εκπομπών CO<sub>2</sub> για το έτος 2020**

Εκπομπές CO <sub>2</sub>	Έτος Αναφοράς	Βασικό Σχέδιο Εξοικονόμησης		Βασικό και Συμπληρωματικό Σχέδιο Εξοικονόμησης	
		2020 (Kg)	Μείωση %	2020 (Kg)	Μείωση %
Τομείς	2009				
Οικιακός τομέας	199.726.540	25.799.918	12,9%	43.913.799	22,0%
Ιδιωτικές Μεταφορές	115.385.924	11.109.107	9,6%	27.772.768	24,1%
Τριτογενής Τομέας	84.868.598	7.663.712	9,0%	11.707.506	13,8%
Δημοτικός Φωτισμός	4.214.095	911.830	21,6%	1.028.084	24,4%
Κτίρια Δήμου	2.156.688	541.275	25,1%	724.250	33,6%
Οχήματα Δήμου	963.061	151.177	15,7%	252.059	26,2%
Σύνολο	407.314.907	46.177.020	11,3%	85.398.466	21,0%
ΑΠΕ		1.661.159	0,4%	5.298.119	1,3%
<b>Σύνολο με ΑΠΕ</b>		<b>47.838.179</b>	<b>11,7%</b>	<b>90.696.585</b>	<b>22,3%</b>

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου συμμετέχει στο πρόγραμμα PRODESMA που έχει ολοκληρωμένη μελέτη για φωτοβολταϊκά σε στέγες σχολείων.

**⚡ «Υπηρεσίες υποστήριξης για την εφαρμογή και υλοποίηση των Δράσεων ΣΔΑΕ», Οκτώβριος 2016**

Ο Δήμος Αγ. Δημητρίου δήλωσε οικειοθελώς συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία του Συμφώνου των Δημάρχων στις 2 Δεκεμβρίου 2009. Στη συνέχεια, συνέταξε Σχέδιο Διαχείρισης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ) όπου καθορίστηκαν οι στόχοι και οι δράσεις της ενεργειακής πολιτικής του Δήμου και στις 18 Μαρτίου 2014, μέσω της έγκρισης του Σχεδίου αυτού (Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου 127/2014), ο Δήμος "επικαιροποίησε" την προσχώρησή του στην πρωτοβουλία του Συμφώνου των Δημάρχων.

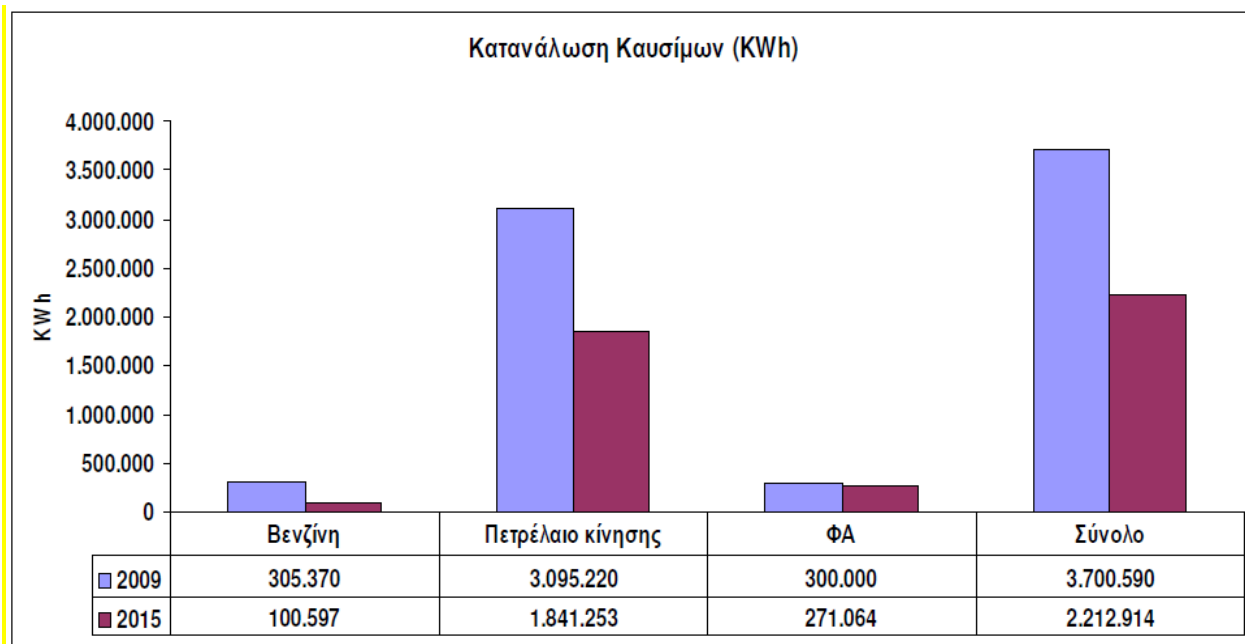
Η παρούσα υπηρεσία ενσωματώνει πληροφορίες και δεδομένα σχετιζόμενα με το ΣΔΑΕ που ελήφθησαν για το έτος 2015 έως και τον Σεπτέμβριο του έτους 2016, από τις Υπηρεσίες του Δήμου Αγίου Δημητρίου και από Ιδιωτικές και Δημόσιες Υπηρεσίες και Φορείς που σχετίζονται με την παροχή ενεργειακών πληροφοριών προς το Δήμο.

Μέσα από εμπειριστατωμένη εκτίμηση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που προέκυψαν από τη συλλογή και επεξεργασία δεδομένων, η παρούσα στοχεύει κατά κύριο λόγο στη βελτιστοποίηση του τρόπου εφαρμογής του ΣΔΑΕ του Δήμου Αγίου Δημητρίου.

Δημοτικός στόλος οχημάτων

Αναφορικά με τη χρήση καυσίμων, παρατηρείται σημαντική μείωση στη συνολική κατανάλωση καυσίμων κατά 41%, και ειδικότερα στη χρήση βενζίνης (-68%) και του πετρελαίου κίνησης

(- 41%), ενώ στη χρήση φυσικού αερίου παρατηρείται μείωση κατά 10%, όπως φαίνεται και στο επόμενο Διάγραμμα.



**Διάγραμμα 2-3: Κατανάλωση Καυσίμων για τον Δημοτικό Στόλο Οχημάτων στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)**

**Πίνακας 2-7: Στοιχεία Στόλου Οχημάτων για τα Έτη 2009 και 2015**

Αριθμός Οχημάτων % 2009-2015	Επιβατικά αυτοκίνητα	Ελαφρά οχήματα	Βαρέα οχήματα	Λεωφορεία	Δίκυκλα	
Βενζίνη	-56%	11%			-25%	-23%
Πετρέλαιο κίνησης		100%	-22%	0%		-15%
ΦΑ			0%			0%
						-17%

Εκτιμώμενη Κατανάλωση % 2009-2015	Επιβατικά αυτοκίνητα	Ελαφρά οχήματα	Βαρέα οχήματα	Λεωφορεία	Δίκυκλα	
Βενζίνη (l/km)	-71%	-64%			-86%	-68%
Πετρέλαιο κίνησης (l/km)		10%	-43%	-15%		-41%
ΦΑ (kg/km)			-10%			-10%
						-41%

Ο στόλος των οχημάτων του Δήμου το 2015, σε σχέση με το 2009, έχει συνολικά μειωθεί από 65 σε 54 οχήματα, παρουσιάζει δηλαδή μείωση κατά 17%. Επίσης, παρατηρήθηκε μείωση του συνολικού στόλου των οχημάτων του Δήμου. Τέλος, ο Δήμος απέκτησε 5 οχήματα νέας τεχνολογίας, 2 οχήματα EURO V και 3 EURO VI τελευταίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.

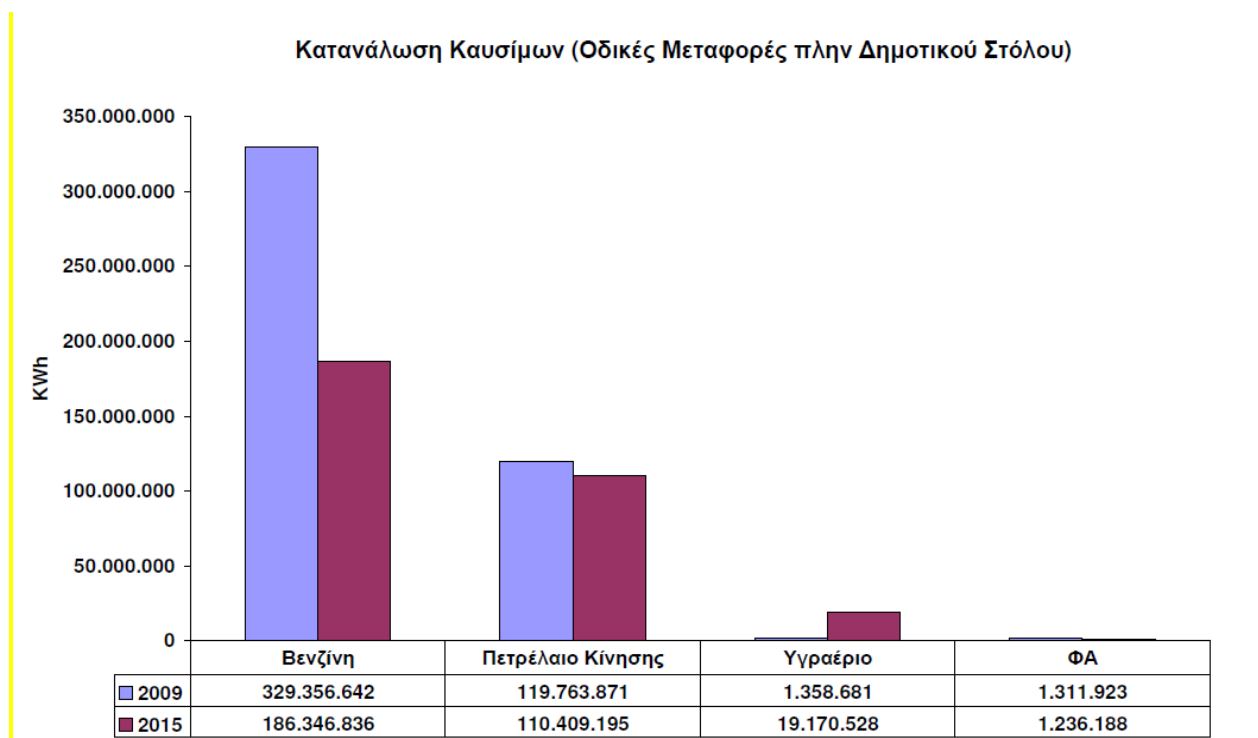
Ανά κατηγορία οχημάτων ισχύουν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

1. Για τα Επιβατικά Οχήματα παρατηρείται ότι με οχήματα της ίδιας τεχνολογίας, σημειώνεται μείωση της κατανάλωσης κατά 71%.
2. Για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (βενζίνη) παρατηρείται ότι με τον ίδιο σχεδόν αριθμό οχημάτων (μείωση 10%) της ίδιας κατά βάση τεχνολογίας σημειώνεται μείωση της κατανάλωσης κατά 64%.

3. Για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα πετρελαίου παρατηρείται ότι με οχήματα νεώτερης τεχνολογίας σημειώνεται μείωση της κατανάλωσης κατά 10%.
4. Για τα βαρέα οχήματα πετρελαίου παρατηρείται ότι με επιμέρους απόσυρση των οχημάτων παλαιότερης τεχνολογίας (1 στα 5) σημειώνεται μείωση της κατανάλωσης κατά 43%.
5. Για τα βαρέα οχήματα φυσικού αερίου παρατηρείται ότι με τα ίδια ακριβώς οχήματα σημειώνεται μείωση της κατανάλωσης κατά 10%.
6. Για τα λεωφορεία παρατηρείται ότι με τον ίδιο στόλο οχημάτων σημειώνεται μείωση της κατανάλωσης κατά 15%.
7. Για τα δίκυκλα παρατηρείται ότι με τα ίδια οχήματα σημειώνεται μείωση της κατανάλωσης κατά 73%.

### Άλλες οδικές μεταφορές

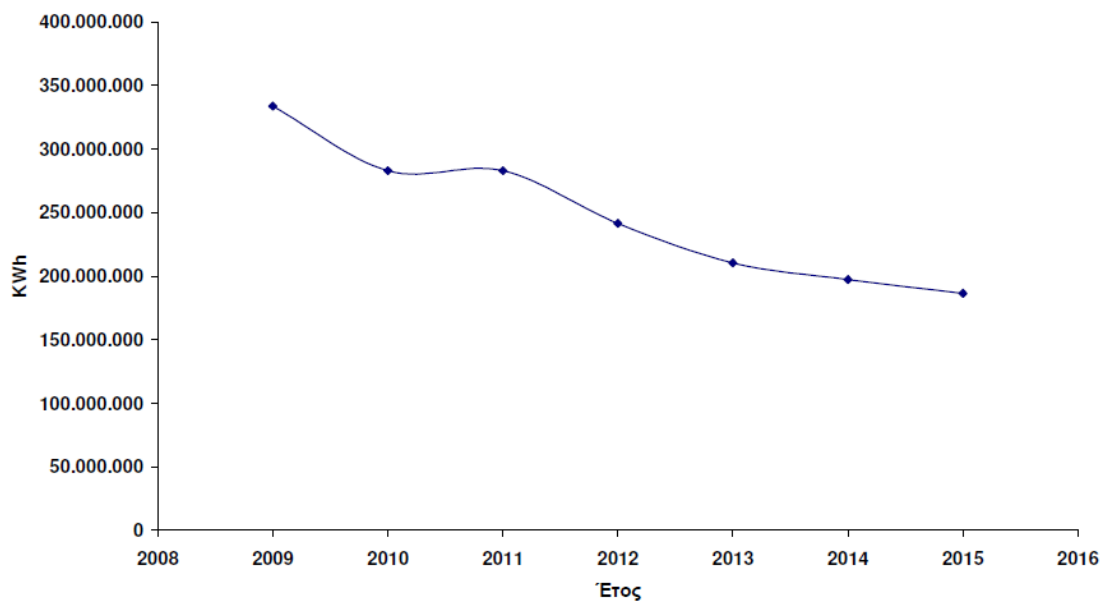
Όσον αφορά τις καταναλώσεις καυσίμων στις οδικές μεταφορές (πλην οχημάτων Δήμου) για τα έτη 2009 και 2015 παρατηρήθηκε, μεταξύ των δύο ετών, μεγάλη μείωση στην κατανάλωση βενζίνης (- 43%) και αύξηση της κατανάλωσης του υγραερίου, που ποσοστιαία ανέρχεται σε 1.311%. Το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο κίνησης εμφανίζουν μικρή μείωση (- 6%).



**Διάγραμμα 2-4: Κατανάλωση Καυσίμων (Οδικές Μεταφορές πλην Δημοτικού Στόλου) στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)**



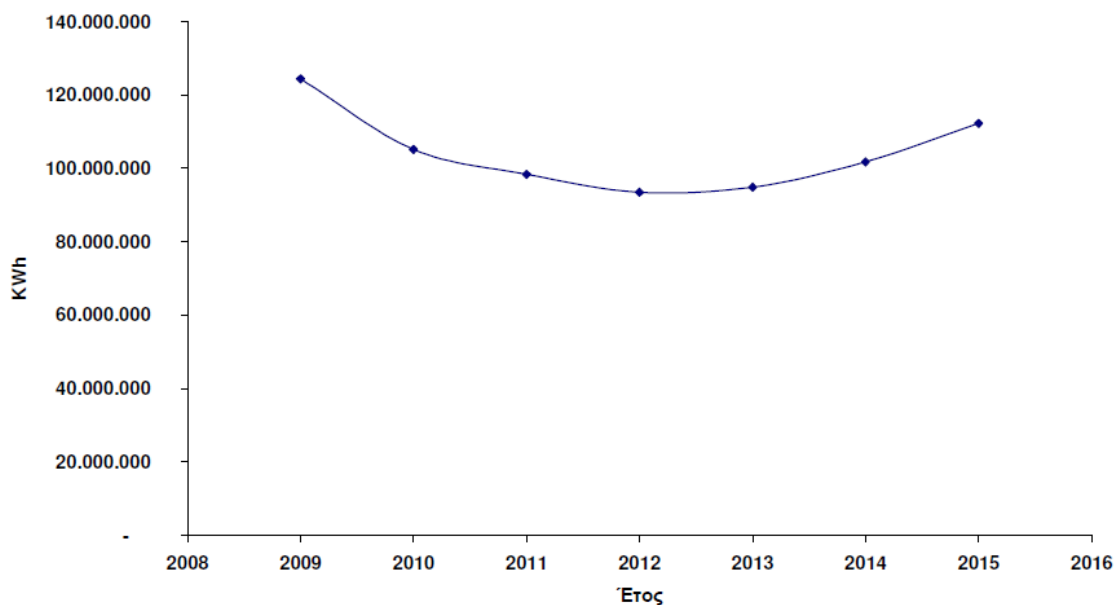
Οδική Χρήση - Εξέλιξη Κατανάλωσης Βενζίνης - Δήμος Αγίου Δημητρίου



Οδική Χρήση	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Βενζίνη KWh	333.782.590	282.884.831	282.917.043	241.471.361	210.307.268	197.267.126	186.447.433
% μεταβολή		-15%	0%	-15%	-13%	-6%	-5%

**Διάγραμμα 2-5: Εξέλιξη Κατανάλωσης Βενζίνης για Οδική Χρήση στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)**

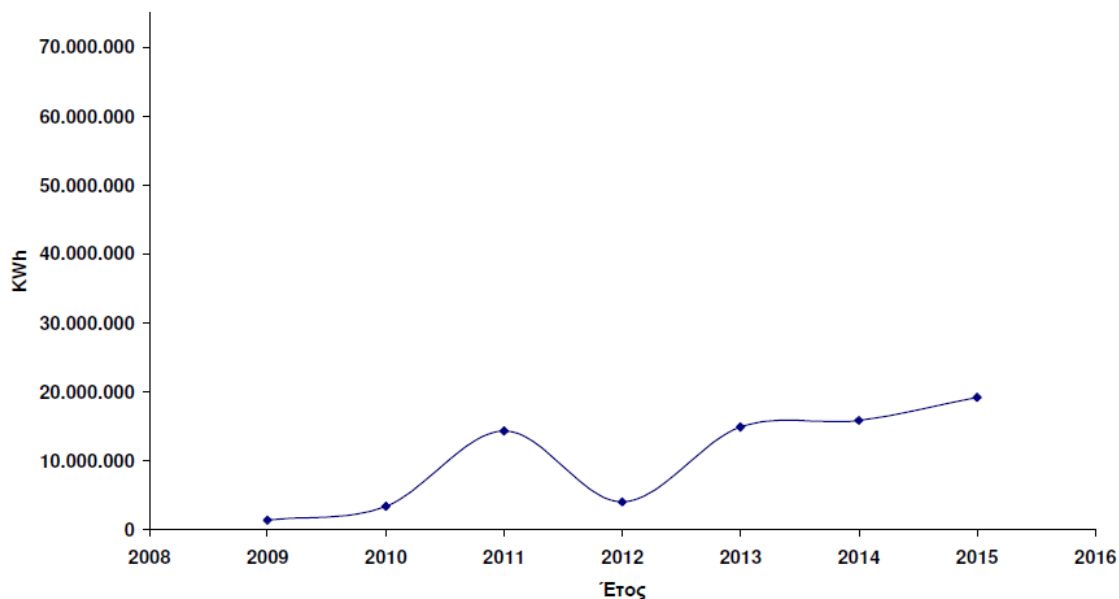
Οδική Χρήση - Εξέλιξη Κατανάλωσης Πετρελαίου Κίνησης - Δήμος Αγίου Δημητρίου



Οδική Χρήση	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Πετρέλαιο KWh	124.394.756	105.129.374	98.354.385	93.479.723	94.859.135	101.738.742	112.250.448
% μεταβολή		-15%	-6%	-5%	1%	7%	10%

**Διάγραμμα 2-6: Εξέλιξη Κατανάλωσης Πετρελαίου Κίνησης για Οδική Χρήση στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)**

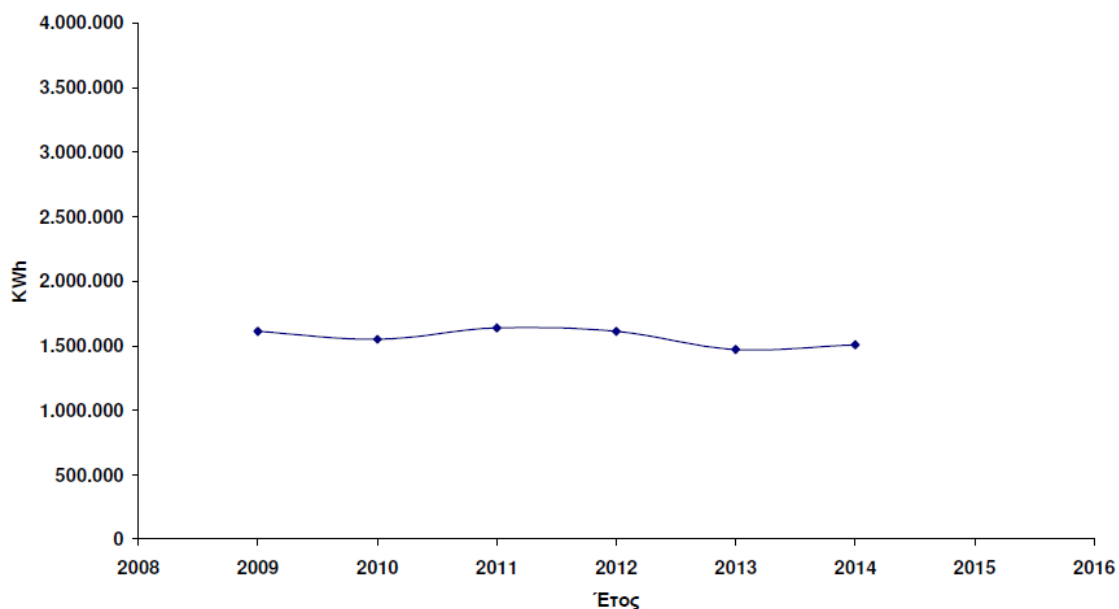
Οδική Χρήση - Εξέλιξη Κατανάλωσης Υγραερίου - Δήμος Αγίου Δημητρίου



Οδική Χρήση	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
LPG KWh	1.358.681	3.356.740	14.306.108	3.996.119	14.865.565	15.824.633	19.170.528
% μεταβολή		147%	953%	194%	994%	1065%	1311%

**Διάγραμμα 2-7: Εξέλιξη Κατανάλωσης Υγραερίου για Οδική Χρήση στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)**

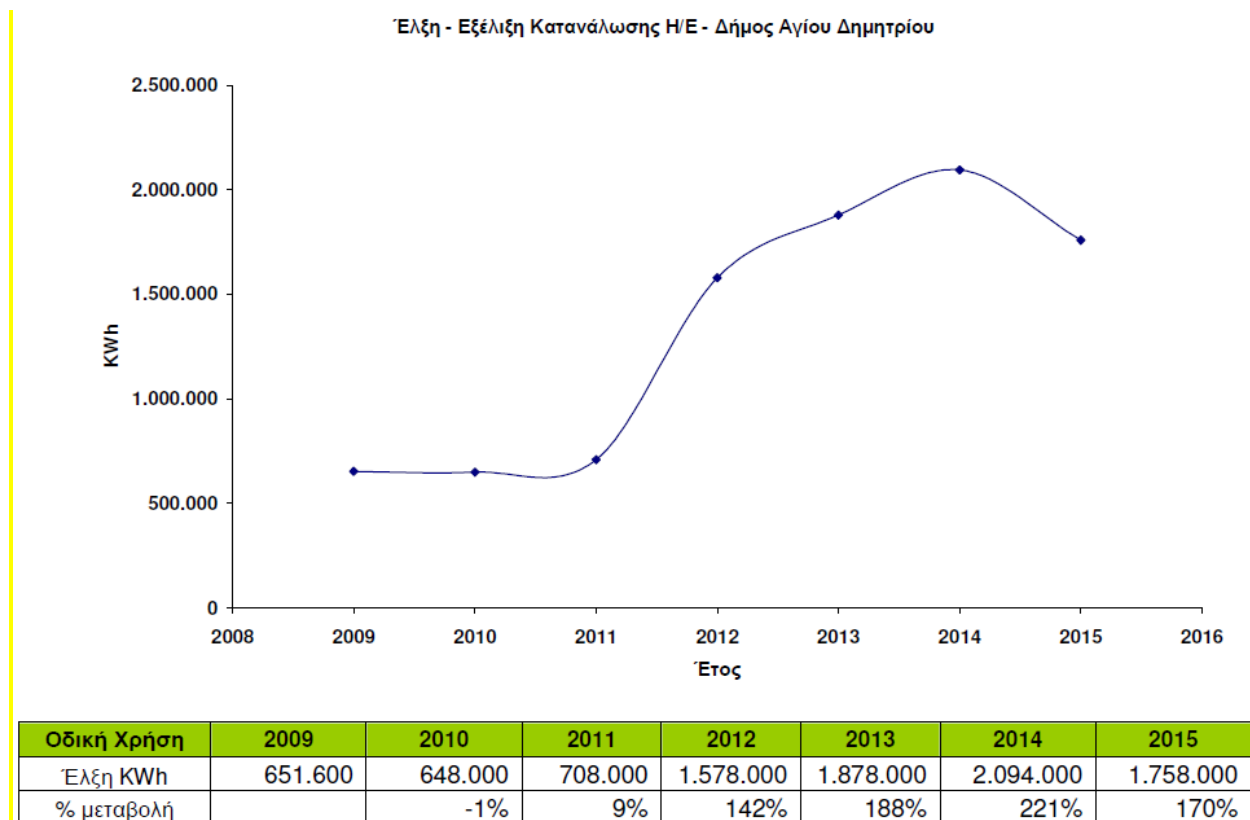
Οδική Χρήση - Εξέλιξη Κατανάλωσης Φυσικού Αερίου - Δήμος Αγίου Δημητρίου



Οδική Χρήση	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CNG KWh	1.611.923	1.549.120	1.638.090	1.611.923	1.470.618	1.507.252	-
% μεταβολή		-4%	2%	0%	-9%	-6%	

**Διάγραμμα 2-8: Εξέλιξη Κατανάλωσης Φυσικού Αερίου για Οδική Χρήση στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)**

Αναφορικά με την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας στις Δημόσιες Μεταφορές παρατηρείται ότι παρουσιάζεται άλμα από το έτος 2012 (170%), που οφείλεται στη λειτουργία της επέκτασης της Γραμμής 2 του Μετρό προς το Ελληνικό, κατά μήκος του άξονα της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, και σε αύξηση της χρήσης του από 80.000 νέους επιβάτες λόγω της εξυπηρέτησης νέων περιοχών των Δήμων Αγίου Δημητρίου, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Αλίμου και Ελληνικού.



Διάγραμμα 2-9: Εξέλιξη Κατανάλωσης Ηλεκτρικής Ενέργειας στον Δήμο Αγ. Δημητρίου (Σύγκριση 2009-2015)

**Σύγκριση της κατανάλωσης ενέργειας και εκπομπών CO<sub>2</sub> του έτους 2015 σε σχέση με το έτος 2009**

Παρουσιάστηκαν συγκεντρωτικά η κατανάλωση ενέργειας και οι εκπομπές CO<sub>2</sub> του Δήμου Αγίου Δημητρίου για το έτος 2015 και συγκρίθηκαν με τα στοιχεία του έτους 2009, όπως αυτά υπολογίστηκαν στην Απογραφή Εκπομπών Αναφοράς του έτους 2009 (BEI) και με τα επικαιροποιημένα στοιχεία του έτους 2009, ακολουθώντας τη νέα μεθοδολογία υπολογισμού του έτους 2015.

Μεταξύ του έτους αναφοράς 2009 και του έτους 2015 παρατηρήθηκαν σημαντικές μειώσεις εκπομπών CO<sub>2</sub> στις Μεταφορές, τον Οικιακό Τομέα, τα Κτίρια και τα Οχήματα του Δήμου. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι κυρίως η μείωση της χρήσης των καυσίμων, της βενζίνης και του πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης.

**Πίνακας 2-8: Κατανάλωση Ενέργειας και Εκπομπές CO<sub>2</sub> για τα Έτη 2009 και 2015**

Τομείς	2009		2009 - επικαιροποίηση		2015	
IX Οχήματα	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)
Η/Ε	*	*	0	0	0	0
Βενζίνη	*	*	328.924.845	81.902.286	185.882.866	46.284.834
Πετρέλαιο	*	*	94.540.524	24.202.374	92.930.113	23.075.476
Φ.Α.	*	*	139.531	28.185	15.055.134	3.041.137
Υγραέριο	*	*	365.713	83.017	334.349	75.897
Σύνολο	*	*	423.970.613	106.215.863	294.202.462	72.477.344
ΔΧ Οχήματα	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)
Η/Ε	*	*	651.600	748.688	1.758.000	2.019.942
Βενζίνη	*	*	431.797	107.517	463.970	115.529
Πετρέλαιο	*	*	25.223.347	6.457.177	17.479.082	4.340.231
Φ.Α.	*	*	1.172.392	236.823	901.840	182.172
Υγραέριο	*	*	992.968	225.404	4.115.394	934.194
Σύνολο	*	*	28.472.104	7.775.610	24.718.286	7.592.067
IX + ΔΧ Οχήματα	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)	Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)
Η/Ε	651.600	748.688	651.600	748.688	1.758.000	2.019.942
Βενζίνη	329.280.654	81.990.883	329.356.642	82.009.804	186.346.836	46.400.362
Πετρέλαιο	119.801.737	31.987.064	119.763.871	30.659.551	110.409.195	27.415.707
Φ.Α.	1.720.091	347.458	1.311.923	265.008	1.236.188	249.710
Υγραέριο	1.373.703	311.831	1.358.681	308.421	19.170.528	4.351.710
Σύνολο	452.827.785	115.385.924	452.442.716	113.991.472	318.920.747	80.437.431

**Πίνακας 2-9: Τελική Κατανάλωση Ενέργειας και εκπομπές CO<sub>2</sub> για το Δήμο Αγ. Δημητρίου έτους 2015 (MEI)**

	Τομείς 2015	Τελική Κατανάλωση Ενέργειας (kWh/y)	Τελική Κατανάλωση Ενέργειας %	Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/y)	Εκπομπές CO <sub>2</sub> %
1	Οικιακός Τομέας	269.696.169	39,3%	178.941.654	49,6%
2.1	IX Μεταφορές	294.202.462	42,8%	72.477.344	20,2%
2.2	ΔΧ μεταφορές	24.718.286	3,6%	7.592.067	2,1%
2	Μεταφορές	318.920.748	46,4%	80.069.412	22,2%
3.1	Τριτογενής Τομέας	80.857.353	11,8%	86.196.895	23,9%
3.2	Βιομηχανία	9.754.305	1,4%	8.953.235	2,5%
3.3	Γεωργική Χρήση	8.124	0,0%	9.334	0,0%
3	Τριτογενής Τομέας	90.619.782	13,2%	95.159.465	26,4%
4	Δημοτικός Φωτισμός	3.331.805	0,5%	3.828.244	1,1%
5	Κτίρια Δήμου	2.035.662	0,3%	1.776.412	0,5%
6	Οχήματα Δήμου	2.212.914	0,3%	537.005	0,1%
	<b>Σύνολο</b>	<b>686.817.080</b>	<b>100,00%</b>	<b>360.312.191</b>	<b>100,00%</b>

**Πίνακας 2-10: Μεταβολές % μεταξύ έτους 2015 και έτους 2009 ( ΒΕΙ και Επικαιροποιημένο)**

	Σύγκριση 2015 - 2009 ΒΕΙ Τομείς Κατανάλωσης	Μεταβολή Τελική Κατανάλωση Ενέργειας (KWh/γ)	Μεταβολή Τελική Κατανάλωση Ενέργειας %	Μεταβολή Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/γ)	Μεταβολή Εκπομπές CO <sub>2</sub> %
1	Οικιακός Τομέας	-67.489.400	-20,0%	-20.784.886	-10,4%
2	Μεταφορές	-133.907.037	-29,6%	-35.316.512	-30,6%
3	Τριτογενής Τομέας	8.111.277	9,8%	10.290.867	12,1%
4	Δημοτικός Φωτισμός	-335.815	-9,2%	-385.851	-9,2%
5	Κτίρια Δήμου	-1.228.471	-37,6%	-380.276	-17,6%
6	Οχήματα Δήμου	-1.487.676	-40,2%	-426.056	-44,2%
	<b>Σύνολο</b>	<b>-196.337.122</b>	<b>-22,2%</b>	<b>-47.002.716</b>	<b>-11,5%</b>
	Σύγκριση 2015 - 2009 Επικαιρ. Τομείς Κατανάλωσης	Μεταβολή Τελική Κατανάλωση Ενέργειας (KWh/γ)	Μεταβολή Τελική Κατανάλωση Ενέργειας %	Μεταβολή Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/γ)	Μεταβολή Εκπομπές CO <sub>2</sub> %
1	Οικιακός Τομέας	-105.387.250	-28,1%	-33.507.028	-15,8%
2	Μεταφορές	-133.521.969	-29,5%	-33.922.060	-29,8%
3	Τριτογενής Τομέας	9.764.630	12,1%	11.951.226	14,4%
4	Δημοτικός Φωτισμός	-335.815	-9,2%	-385.851	-9,2%
5	Κτίρια Δήμου	-1.509.216	-42,6%	-661.770	-27,1%
6	Οχήματα Δήμου	-1.487.676	-40,2%	-392.008	-42,2%
	<b>Σύνολο</b>	<b>-232.477.296</b>	<b>-25,3%</b>	<b>-56.917.493</b>	<b>-13,6%</b>
	Αναλυτική Σύγκριση 2015 - 2009 Επικαιρ. Τομείς Κατανάλωσης	Μεταβολή Τελική Κατανάλωση Ενέργειας (KWh/γ)	Μεταβολή Τελική Κατανάλωση Ενέργειας %	Μεταβολή Εκπομπές CO <sub>2</sub> (Kg/γ)	Μεταβολή Εκπομπές CO <sub>2</sub> %
1	Οικιακός Τομέας	-105.387.250	-28,1%	-33.507.028	-15,8%
2.1	ΙΧ Μεταφορές	-129.768.151	-30,6%	-33.738.518	-31,8%
2.2	ΔΧ μεταφορές	-3.753.818	-13,2%	-183.542	-2,4%
2	Μεταφορές	-133.521.969	-29,5%	-33.922.060	-29,8%
3.1	Τριτογενής Τομέας	15.639.785	24,0%	15.298.694	21,6%
3.2	Βιομηχανία	-5.875.999	-37,6%	-3.348.438	-27,2%
3.3	Γεωργική Χρήση	844	11,6%	970	11,6%
3	Τριτογενής Τομέας	9.764.630	12,1%	11.951.226	14,4%
4	Δημοτικός Φωτισμός	-335.815	-9,2%	-385.851	-9,2%
5	Κτίρια Δήμου	-1.509.216	-42,6%	-661.770	-27,1%
6	Οχήματα Δήμου	-1.487.676	-40,2%	-392.008	-42,2%
	<b>Σύνολο</b>	<b>-232.477.296</b>	<b>-25,3%</b>	<b>-56.917.493</b>	<b>-13,6%</b>

### Στόχοι 2015

Όσον αφορά στις μεταφορές, η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> (30,6%), υπερβαίνει τους στόχους για το 2015.

Όσον αφορά στα οχήματα του Δήμου, η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> (44,2%), υπερβαίνει τους στόχους για το 2015.

### Στόχοι 2020

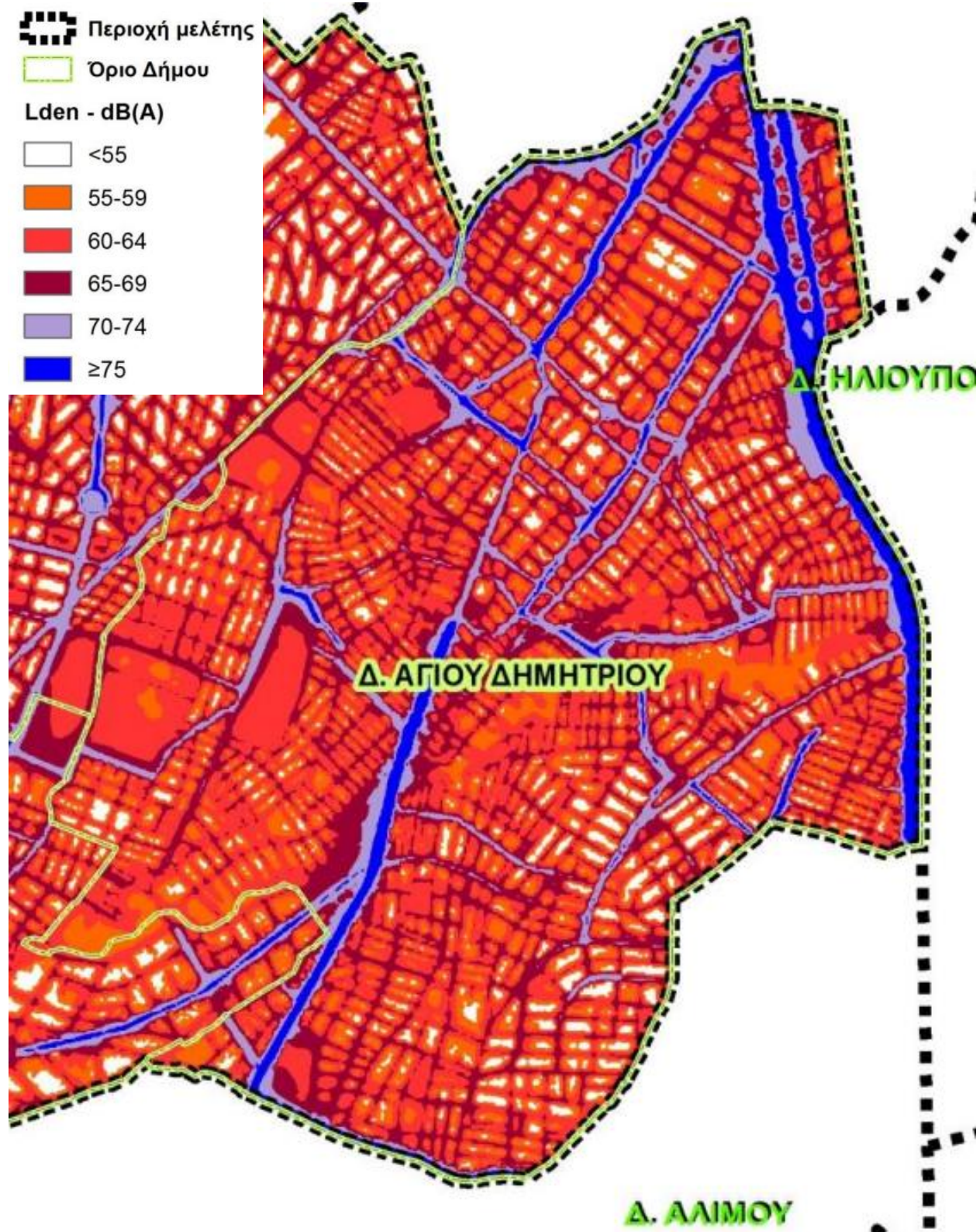
Όσον αφορά στις μεταφορές, η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> (30,6%), ήδη υπερβαίνει τους στόχους για το 2020.

Όσον αφορά στα οχήματα του Δήμου, η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> (44,2%), ήδη υπερβαίνει τους στόχους για το 2020.

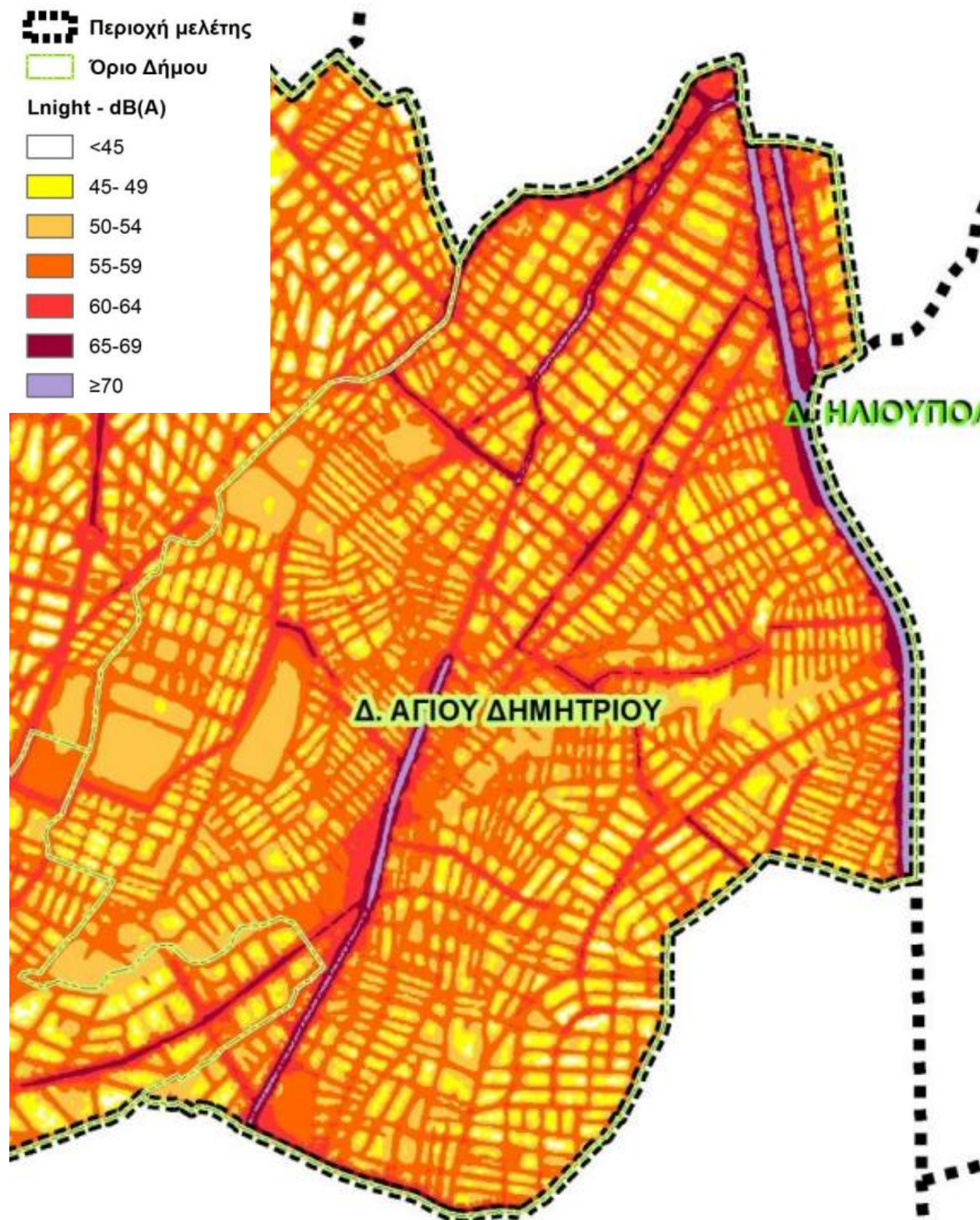
- ✚ «Αξιολόγηση Περιβαλλοντικού Θορύβου στο Πλαίσιο Εφαρμογής της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης & Σερρών. Μελέτη Μ.5 – Νότια Αθήνα», Καϊμάκη Παναγιώτα Στυλιανή, Δ. Αναγνωστόπουλος & ΣΙΑ Ε.Ε., Οκτώβριος 2015

Το έργο αποσκοπεί στην εφαρμογή της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ «σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου» σε τμήμα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας και συγκεκριμένα σε τμήμα που αφορά στη Νότια Αθήνα. Στην περιοχή μελέτης περιλαμβάνονται οι Δήμοι: Ταύρου – Μοσχάτου, Καλλιθέας, Π. Φαλήρου, Αγίου Δημητρίου και Νέας Σμύρνης.

Στη συνέχεια, δίνονται εποπτικά οι Στρατηγικοί Χάρτες Θορύβου Σ.Χ.Θ. του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του Δήμου Αγίου Δημητρίου για τους Ευρωπαϊκούς Δείκτες Θορύβου  $L_{den}$  &  $L_{night}$ .



Εικόνα 2-5: Υφιστάμενη κατάσταση, δείκτης  $L_{den}$



Εικόνα 2-6: Υφιστάμενη κατάσταση, δείκτης  $L_{night}$



Το βασικό συμπέρασμα από τις μετρήσεις θορύβου τόσο την ημέρα όσο και τη νύχτα στον Δήμο Αγίου Δημητρίου είναι ότι υπέρβαση θορύβου υπάρχει μόνο στους κύριους οδικούς άξονες.

Ο δείκτης  $L_{den}$  δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο των 65 dB(A), ενώ ο δείκτης  $L_{night}$  δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο των 55 dB(A).

Ο πληθυσμός που εκτίθεται ανά ζώνη θορύβου για τους δείκτες θορύβου  $L_{den}$  &  $L_{night}$  δίνεται στους επόμενους πίνακες.

**Πίνακας 2-11: Έκθεση σε θόρυβο με βάση δείκτη  $L_{den}$**

$L_{den}$ dB(A)	Κάτοικοι					Νοικοκυριά	
	Σύνολο		με ήσυχη πρόσοψη			Αριθμός	%
	Αριθμός	%	Αριθμός	% ζώνης	% συνόλου		
<40	0	0,0%	0		0,0%	0	0,0%
40-45	0	0,0%	0		0,0%	0	0,0%
45-50	227	0,1%	0	0,0%	0,0%	137	0,1%
50-55	2.748	0,8%	0	0,0%	0,0%	1.313	0,8%
55-60	6.600	1,9%	17	0,3%	0,1%	3.378	2,0%
60-65	151.278	43,3%	318	0,2%	1,7%	84.102	50,5%
65-70	137.580	39,4%	2.354	1,7%	12,5%	56.073	33,7%
70-75	37.176	10,6%	12.035	32,4%	63,8%	17.410	10,5%
75-80	13.738	3,9%	4.145	30,2%	22,0%	3.982	2,4%
>80...	98	0,0%	0	0,0%	0,0%	16	0,0%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>349.445</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.869</b>		<b>100,0%</b>	<b>166.411</b>	<b>100,0%</b>

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι το 50,5% των νοικοκυριών, δηλαδή το 43,3% του συνολικού πληθυσμού των Δήμων Ταύρου – Μοσχάτου, Καλλιθέας, Π. Φαλήρου, Αγίου Δημητρίου και Νέας Σμύρνης, εκτίθεται την ημέρα σε θόρυβο 60 – 65 dB(A).

**Πίνακας 2-12: Έκθεση σε θόρυβο με βάση δείκτη  $L_{night}$**

$L_{night}$ dB(A)	Κάτοικοι					Νοικοκυριά	
	Σύνολο		με ήσυχη πρόσοψη			Αριθμός	%
	Αριθμός	%	Αριθμός	% ζώνης	% συνόλου		
<40	44	0,0%	0	0,0%	0,0%	32	0,0%
40-45	1.506	0,4%	0	0,0%	0,0%	718	0,4%
45-50	4.164	1,2%	0	0,0%	0,0%	1.987	1,2%
50-55	48.998	14,0%	119	0,2%	1,2%	30.548	18,4%
55-60	234.155	67,0%	1.138	0,5%	11,4%	108.354	65,1%
60-65	47.718	13,7%	5.129	10,7%	51,3%	19.578	11,8%
65-70	12.509	3,6%	3.616	28,9%	36,2%	4.980	3,0%
70-75	351	0,1%	0	0,0%	0,0%	215	0,1%
75-80	0	0,0%	0		0,0%	0	0,0%
>80	0	0,0%	0		0,0%	0	0,0%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>349.445</b>	<b>100,0%</b>	<b>10.002</b>		<b>100,0%</b>	<b>166.412</b>	<b>100,0%</b>

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι το 65,1% των νοικοκυριών, δηλαδή το 67,0% του συνολικού πληθυσμού των Δήμων Ταύρου – Μοσχάτου, Καλλιθέας, Π. Φαλήρου, Αγίου Δημητρίου και Νέας Σμύρνης, εκτίθεται τη νύχτα σε θόρυβο 55 – 60 dB(A).

Τα κρισιμότερα οδικά τμήματα στον Δήμο Αγίου Δημητρίου, που προκαλούν τον δυσμενέστερο συνδυασμό υπερβάσεων των ορίων θορύβου και επηρεασμού μεγαλύτερου αριθμού ατόμων, ανήκουν στις οδούς Αγ. Βαρβάρας και Αγ. Δημητρίου. Παρ' όλα αυτά, στον Δήμο Αγίου Δημητρίου δεν εντοπίστηκαν υψηλά επίπεδα θορύβου συγκριτικά με τους υπόλοιπους μεγάλους οδικούς άξονες (Ποσειδώνος, Συγγρού, Αμφιθέας κλπ.).

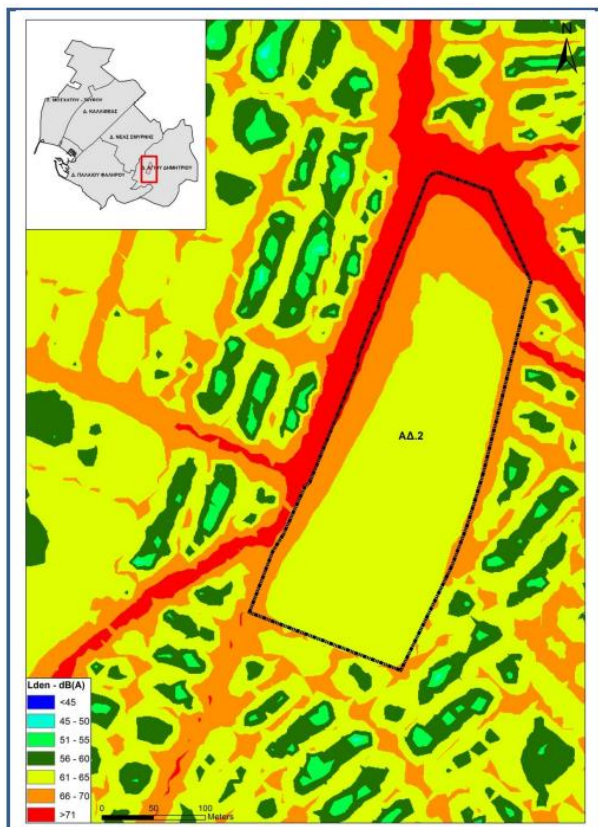
Στον Δήμο Αγίου Δημητρίου εντοπίστηκαν 5 περιοχές, οι οποίες πληρούν, αρχικά, κριτήρια από άποψη χρήσεων, έκτασης και χωρικής κατανομής, και που θα μπορούσαν να καθοριστούν ως ήσυχες περιοχές.

**Πίνακας 2-13: Περιοχές που εξετάζονται αρχικά ως ήσυχες**

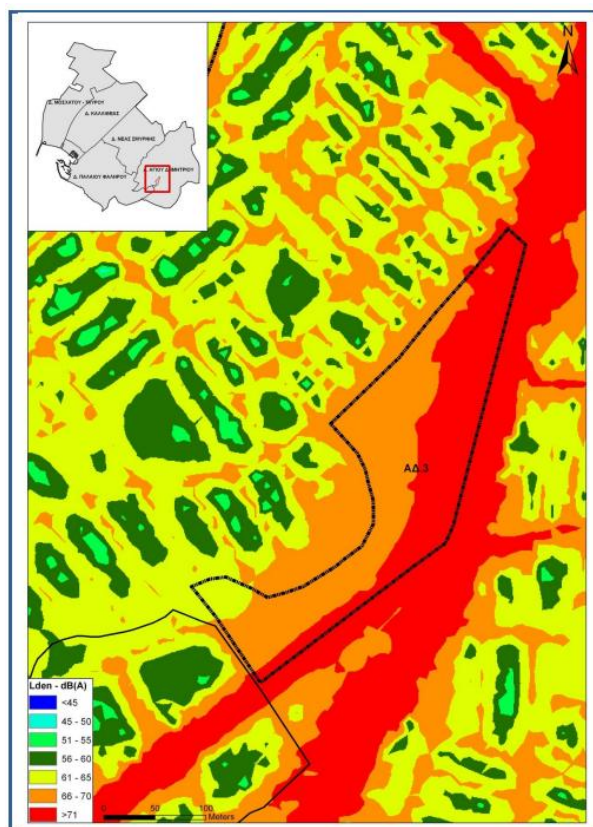
α/α	Κωδικός	Περιοχή	Αξιολόγηση
<b>Δήμος Αγίου Δημητρίου</b>			
1	AΔ2	Πάρκο Ελ. Βενιζέλου (Ασυρμάτου).	<p>Η εν λόγω περιοχή συνολικής έκτασης περί τα 65στρ περιλαμβάνει το υφιστάμενο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής του Δήμου Αγίου Δημητρίου, εγκαταστάσεις αθλητισμού και χώρους πρασίνου. Η έκταση αυτή παραχωρήθηκε το 2013 Δήμο Αγίου Δημητρίου για την δημιουργία χώρων πρασίνου, πολιτισμού και αθλητισμού όπως προβλέπεται από το εγκεκριμένο ΓΠΣ.</p> <p>Το 2014 ο Δήμος ανέθεσε την Οριστική μελέτη και τη μελέτη εφαρμογής για το έργο Ανάπλαση πάρκου "Ελευθερίου Βενιζέλου (Ασύρματος)", το οποίο έχει πενταετή ορίζοντα ολοκλήρωσης (ΑΔΑ: ΒΙΞΒΩ63-ΟΧΖ). Σήμερα η στάθμη θορύβου στο όριο του πάρκου ξεπερνά τα 70dB Lden ενώ στο μεγαλύτερο μέρος της έκτασης του πάρκου η στάθμη κυμαίνεται μεταξύ 61 και 65 dB Lden. Η περιοχή αυτή θα αξιολογηθεί περαιτέρω.</p>
2	AΔ3	Ρέμα Πικροδάφνης	<p>Πρόκειται για περιοχές κατά μήκος του ρέματος της Πικροδάφνης, οι οποίες σύμφωνα με το ΓΠΣ προβλέπονται ως χώροι πρασίνου. Σημειώνεται ότι για το ρέμα είναι σε διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης η ΜΠΕ για την ανάπλασή (από τη Λεωφ.Βουλιαγμένης έως την εκβολή του)». Από αυτές τις περιοχές, με βάση τις υφιστάμενες στάθμες θορύβου προτείνεται να αξιολογηθούν περαιτέρω οι <b>AΔ4 και AΔ6</b>.</p>
3	AΔ4		
4	AΔ5		
5	AΔ6		

Στην παρούσα ΣΧΘ ως ήσυχες περιοχές, λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια χωροθέτησης, υφιστάμενων χρήσεων, δυνατότητα υλοποίησης έργων ανάπλασης αλλά και ακουστικά, προτείνονται οι ακόλουθες περιοχές:

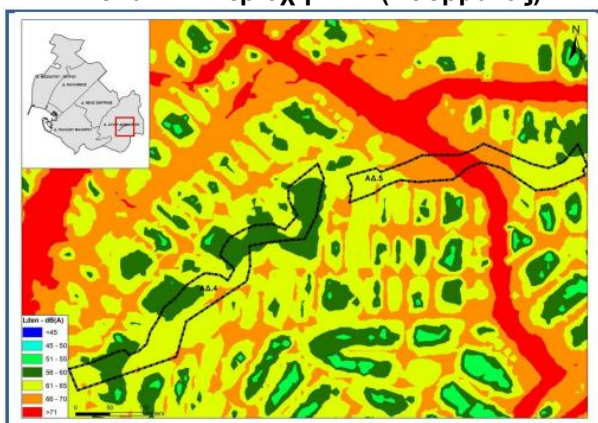
- AΔ2, Πάρκο Ελ. Βενιζέλου (Ασυρμάτου).
- AΔ4 και AΔ6 περιοχές κατά μήκος του ρέματος Πικροδάφνης



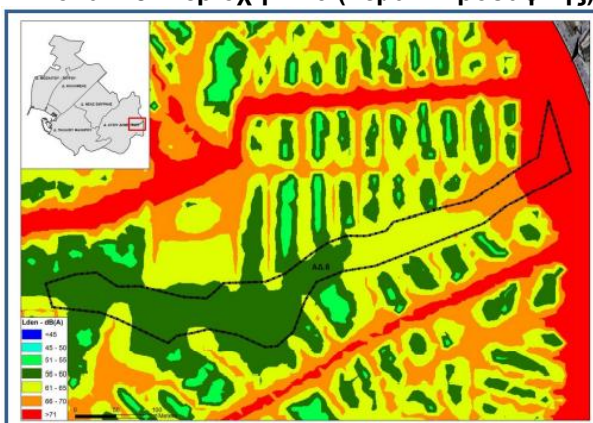
Εικόνα 2-7: Περιοχή ΑΔ2 (Ασύρματος)



Εικόνα 2-8: Περιοχή ΑΔ3 (Ρέμα Πικροδάφνης)



Εικόνα 2-9: Περιοχή ΑΔ4 & ΑΔ5 (Ρέμα Πικροδάφνης)



Εικόνα 2-10: Περιοχή ΑΔ6 (Ρέμα Πικροδάφνης)

Τέλος, στον Δήμο Αγίου Δημητρίου εντοπίστηκαν ευαίσθητες χρήσεις σε 21 κτίρια με εκπαιδευτική χρήση, καθώς και σε 7 κτίρια με χρήση πρόνοια – περιθαλψη. Για τις χρήσεις αυτές προτείνεται εκπόνηση μελέτης για τη διερεύνηση βέλτιστων πρακτικών της ακουστικής προστασίας των μονάδων (διπλά τζάμια, τοπικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ή ηχοπετάσματα).

## ✚ «Συμπλήρωση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Διευθέτησης Ρέματος Πικροδάφνης», 2021

Η παρούσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αφορά στην προτεινόμενη διευθέτηση όπως προέκυψε από την υδραυλική μελέτη του ρέματος Πικροδάφνης, η οποία αφορά στο συνολικό μήκος του ρέματος, από την περιοχή όπου πηγάζει στο όρος Υμηττός έως την εκβολή του στη θάλασσα – κατάντη της Λεωφόρου Ποσειδώνος περιοχή Αλίμου – Π. Φαλήρου. Με βάση το ιστορικό των προγενέστερων μελετών κατά την οριοθέτηση μελετήθηκε αρχικά το τμήμα από Λεωφόρο Βουλιαγμένης έως την εκβολή, στη συνέχεια προστέθηκε το ενδιαμέσο τμήμα από την οδό Σαρανταπόρου έως τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης και έπειτα από την Απόφαση 2313/2020 του ΣτΕ προστέθηκε το ανάντη τμήμα από την περιοχή των παρυφών του Υμηττού έως την οδό Σαρανταπόρου και το κατάντη τμήμα από τη γέφυρα της Λ. Ποσειδώνος μέχρι την εκβολή στη θάλασσα.

Στην παρούσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων διακρίνονται τα εξής τμήματα του ρέματος Πικροδάφνης:

- Το ανάντη τμήμα από τις παρυφές του Υμηττού έως την οδό Σαρανταπόρου που περιλαμβάνει τη φυσική κοίτη ανάντη και τον υφιστάμενο ορθογωνικό αγωγό στην περιοχή της Ηλιούπολης
- Το κατάντη ανοικτό τμήμα από την οδό Σαρανταπόρου έως την εκβολή στη θάλασσα

Εκτός των έργων στην κοίτη των ρεμάτων προβλέπονται και τεχνικά έργα αποκατάστασης των υφιστάμενων τεχνικών και συγκοινωνιακών υποδομών και τα οποία αποτελούν το αντικείμενο στατικής μελέτης. Τα έργα αυτά είναι η ανακατασκευή της γέφυρας της οδού Δελφών, η ανακατασκευή έξι (6) πεζογεφυρών και τοίχοι υπερχειλίσης στην κορυφή των πρηνών για την προστασία του περιβάλλοντος χώρου από την πλημμύρα. Επίσης, στην περιοχή της οδού Αιγίνης, προτείνονται έργα για την προστασία της ευστάθειας των πρηνών της κοίτης του ρέματος έπειτα από καταπτώσεις που παρατηρήθηκαν εκεί στο πρόσφατα παρελθόν.

Το ρέμα της Πικροδάφνης πηγάζει από τις δυτικές υπώρειες του Υμηττού στην περιοχή του Καρέα και εκτείνεται μαζί με τους παραποτάμους του μέσα στα όρια του Δήμου Βύρωνα, Ηλιούπολης, Αγίου Δημητρίου, Παλαιού Φαλήρου και Αλίμου.

Στόχος του υπό μελέτη έργου είναι να εξασφαλισθεί αφενός η δυνατότητα ασφαλούς και αφετέρου περιβαλλοντικά αποδεκτής, τεχνικά άρτιας, καθώς και σύμφωνης με την οικονομία της κατασκευής, ασφαλής αποχέτευση των ομβρίων υδάτων και η αντιπλημμυρική προστασία των περιοχών από τις οποίες το ρέμα Πικροδάφνης και οι συμβάλλοντες σε αυτό διέρχονται.

Η αποκατάσταση των ομαλών συνθηκών ροής και λειτουργίας του ρέματος, καθώς και η προτεινόμενη οριοθέτηση θα αναβαθμίσουν τον χωροταξικό σχεδιασμό της περιοχής στην προοπτική της μελλοντικής ανάπτυξης της ευρύτερης παρόχθιας ζώνης με τη δημιουργία χώρων πρασίνου, πεζοδρόμων κλπ., που ασφαλώς θα δώσει νέα πνοή στην κοινωνικο-οικονομική ζωή όχι μόνο της άμεσης περιοχής αλλά και στο σύνολο του εκάστοτε Δήμου από τον οποίο διέρχεται το ρέμα.

Στη συνολική διαδρομή του ρέματος της Πικροδάφνης, απαντώνται μεγάλα τεχνικά έργα όπως είναι οι γέφυρες :

- Γ/Φ Λεωφόρου Ποσειδώνος
- Γ/Φ Λεωφόρου Αμφιθέας
- Γ/Φ Οδού Κουντουριώτη

- Γ/Φ Λεωφόρου Αγίου Δημητρίου
- Γ/Φ Οδού Δελφών (Δράμας)

#### Γέφυρα της Οδού Δελφών

Η Γέφυρα της Οδού Δελφών θα ανακατασκευαστεί και θα αποκατασταθεί πλήρως σύμφωνα με την Οριστική Μελέτη Τεχνικών Έργων. Για τις γέφυρες της Αγ. Δημητρίου και Ποσειδώνος δεν υπάρχει ιδιαίτερη αναφορά.

#### Πεζογέφυρες

Στη συνολική διαδρομή του ρέματος της Πικροδάφνης, απαντώνται συνολικά 10 πεζογέφυρες που έχουν αναφερθεί αναλυτικά στην περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης. Από αυτές που καταργούνται και ανακατασκευάζονται ώστε να επαρκούν σύμφωνα με την υδραυλική επίλυση είναι :

- Πεζογέφυρα Οδού Κορυζή
- Πεζογέφυρα Οδού Δημοκρατίας
- Πεζογέφυρα Ιδιωτική
- Πεζογέφυρα Οδού Αριστείδου
- Πεζογέφυρα Οδού Θερμοπυλών
- Πεζογέφυρα Οδού Ξάνθης

#### Άρση των καταπτώσεων στην περιοχή της οδού Αιγίνης

Προτάθηκαν έργα για άρση των καταπτώσεων που παρατηρήθηκε στη στέψη του νότιου πρானούς (αριστερή όχθη από ανάντη προς κατόντι) στην περιοχή της απόληξης της οδού Αιγίνης στον Δήμο του Αγίου Δημητρίου. Η αστοχία αυτή προκλήθηκε από προοδευτική διάβρωση του κατώτερου τμήματος του πρானούς από την πλημμυρική ροή του ρέματος. Η μέση κλίση του πρானούς στην περιοχή αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη, η δε διάβρωση του ποδός έχει οδηγήσει προοδευτικά σε ακόμα εντονότερη κλίση.

Τα προτεινόμενα έργα αποσκοπούν στην ανάσχεση του υπό εξέλιξη φαινομένου, το οποίο μπορεί να επηρεάσει τόσο την οδό Αιγίνης όσο και την εγγύς ευρισκόμενη πολυκατοικία προς τα ανατολικά, όσο και για την αποκατάσταση και προστασία της περιοχής της αστοχίας.

#### Τοίχοι αντιστήριξης

Τέλος, έχει προταθεί η κατασκευή τοίχων αντιστήριξης σε αρκετές θέσεις στις όχθες της κοίτης του ρέματος Πικροδάφνης.

#### ✚ «Απολογισμός Βιώσιμης Ανάπτυξης», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2017

Το όραμα της Διοίκησης είναι η ανάδειξη του Δήμου Αγίου Δημητρίου ως μία βιώσιμη πόλη που θα εξασφαλίσει την ευημερία στους κατοίκους της σε πλήρη αρμονία με το φυσικό περιβάλλον.

Η στρατηγική για την επίτευξη του οράματος βασίστηκε στις ακόλουθες θεμελιώσεις αξίες:

- Συμμετοχή των πολιτών και συνεχείς διαβουλεύσεις για τα καίρια θέματα της πόλης, με διαδικασίες ανοιχτού διαλόγου και άμεση Δημοκρατία
- Προαγωγή της διαφάνειας και της δικαιοσύνης στην επικοινωνία και την αλληλεπίδραση, κατανοώντας τις ανάγκες και τις προσδοκίες όλων των ανθρώπων με τους οποίους συναλλάσσεται και επηρεάζει ο Δήμος.

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου εντάσσει τις πρωτοβουλίες και τις δράσεις σε πέντε (5) βασικούς πυλώνες βιώσιμης ανάπτυξης.

- Διακυβέρνηση και Οικονομική Βιωσιμότητα
- Βιώσιμες υποδομές, καινοτομία και νέες τεχνολογίες
- Κοινωνία
- Μέριμνα για το Περιβάλλον
- Οι άνθρωποί μας

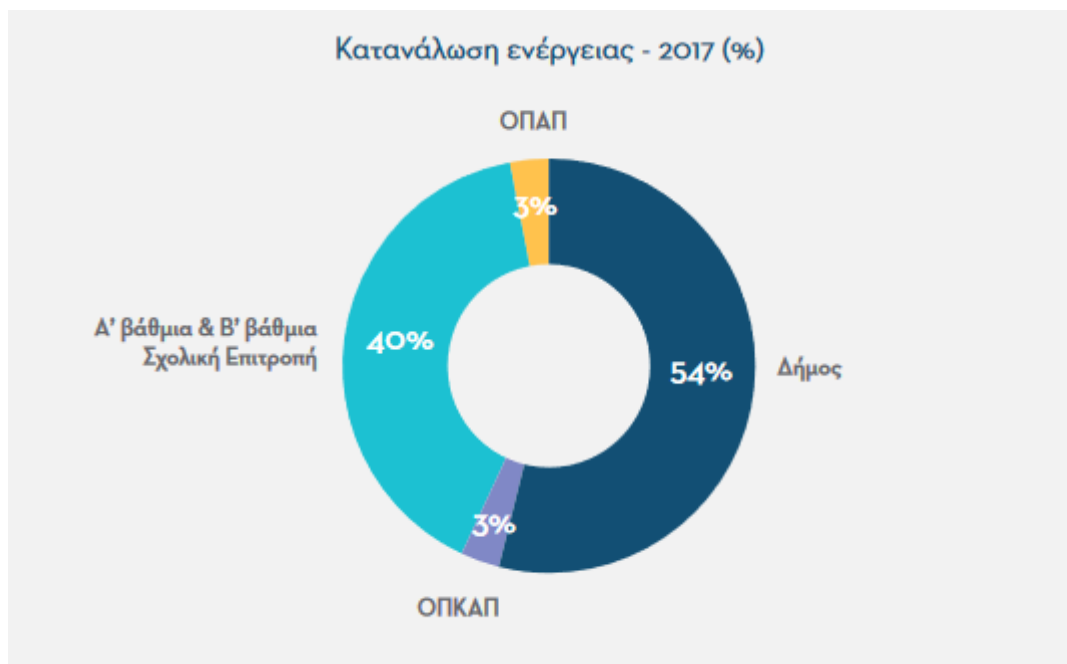
Κάποιες από τις δράσεις της Βιώσιμης Ανάπτυξης του Δήμου Αγίου Δημητρίου είναι:

- ⇒ Έργα διεύρυνσης της κίνησης των πεζών, διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και διαμόρφωση ασφαλών σχολικών δακτυλίων
- ⇒ Παρεμβάσεις για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας των μαθητών
- ⇒ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων της οδού Πριάμου, για την απρόσκοπτη κυκλοφορία των πεζών και την όσο δυνατόν ηπιότερη κυκλοφορία των οχημάτων
- ⇒ Παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των πολιτών για μετακινήσεις σε πεζοδρόμους, σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και σε πεζοδρόμια του Δήμου.
- ⇒ Ανακατασκευή κοινόχρηστων χώρων (Πλατεία Παναγούλη, Πλατεία Ι.Ν. Αγίου Βασιλείου, κ.ά.)
- ⇒ Αναδιαμόρφωση κοινόχρηστου χώρου στο Ο.Τ. 1080 (Οδός Ξάνθης)

Στο πλαίσιο του Απολογισμού της Βιώσιμης Ανάπτυξης ο Δήμος Αγίου Δημητρίου υπολόγισε την κατανάλωση ενέργεια στις υποδομές και τα οχήματα του Δήμου, τα οποία παρατίθενται αναλυτικά στον επόμενο Πίνακα.

**Πίνακας 2-14: Κατανάλωση ενέργειας στις υποδομές και τα οχήματα του Δήμου Αγίου Δημητρίου, 2017**

	Ηλεκτρική ενέργεια	Πετρέλαιο/ Βενζίνη	Φυσικό αέριο	Σύνολο
Δήμος (κτήρια και οχήματα)	335.6963	2.456.692	121.129	2.933.514
ΟΠΚΑΠ	126.758	36.000	12.721	175.479
Α'βάθμια & Β'βάθμια Σχολική Επιτροπή	948.760	695.000	574.800	2.218.560
ΟΠΑΠ	63.022	-	82.845	145.867
<b>Σύνολο</b>	<b>1.494.233</b>	<b>3.187.692</b>	<b>791.495</b>	<b>5.473.420</b>



**Διάγραμμα 2-10: Κατανάλωση ενέργειας Δήμου Αγίου Δημητρίου, 2017**

#### ✚ «Έκθεση Βιώσιμης Ανάπτυξης, 2018-2019», Δήμος Αγίου Δημητρίου

Το όραμα του Δήμου Αγίου Δημητρίου είναι «Η δημιουργία μιας πόλης που θα αναπτύσσεται δίκαια, συμπεριληπτικά και με αλληλεγγύη. Μιας πόλης οικονομικά ισχυρής, στην οποία η ευημερία των πολιτών και η αστική ανάπτυξη θα συντελούνται πάντα σε αρμονία με το φυσικό περιβάλλον και με εν-συναίσθηση στις ανάγκες των επόμενων γενεών.»

Οι τέσσερις (4) πυλώνες στους οποίους στηρίζεται ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, προκειμένου να θέσει τους στόχους του και να εφαρμόσει το όραμά του, αφορούν όλες τις διαστάσεις και οπτικές που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την πολυποίκιλη και πολυεπίπεδη λειτουργία του υπό το πρίσμα της Βιώσιμης Ανάπτυξης:

- ✓ Διακυβέρνηση και οικονομική βιωσιμότητα
- ✓ Βιώσιμες υποδομές, καινοτομία και νέες τεχνολογίες
- ✓ Κοινωνία
- ✓ Μέριμνα για το περιβάλλον

Κάποιες από τις δράσεις της Βιώσιμης Ανάπτυξης του Δήμου Αγίου Δημητρίου είναι:

- ⇒ Σύνταξη Επιχειρησιακού προγράμματος του Δήμου για την πενταετία 2020-2024
- ⇒ Επέκταση του Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) σε Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (ΣΔΑΕΚ)
- ⇒ Απαλλοτριώσεις για την απόκτηση τουλάχιστον δυο (2) επιπλέον κοινόχρηστων χώρων πρασίνου
- ⇒ Εκπόνηση Σχεδίου για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα
- ⇒ Προμήθεια Ηλεκτροκίνητων οχημάτων για την ενίσχυση του στόλου του Δήμου
- ⇒ Εγκατάσταση δικτύου σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε σημεία της πόλης

#### Πίνακας 2-15: Κατανάλωση οχημάτων του Δήμου Αγίου Δημητρίου, 2018-2019

Είδος ενέργειας	2018	2019	
Πετρέλαιο κίνησης (λίτρα)	202.679	202.252	
Βενζίνη αμόλυβδη (λίτρα)	16.381	14.440	
Φυσικό αέριο	12.894kg	194.669kWh	
		25.028 kg	376.140kWh

#### ✚ «Μελέτη Χάραξης και Υλοποίησης Δικτύου Ποδηλατοδρόμων στον Δήμο Αγίου Δημητρίου Αττικής», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Γραφείο Μελετών Μιχαήλ Σωτ. Παρασκευόπουλου, Ιανουάριος 2004

Η μελέτη πρότεινε ένα βασικό δίκτυο- κορμό ποδηλατοδρόμων με κύρια κατεύθυνση βορρά-νότου και ορισμένους εγκάρσιους κλάδους. Η μελέτη δεν εφαρμόστηκε.

#### ✚ «Έλεγχος Στάθμευσης και Αναθεώρηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Αγίου Δημητρίου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Φαναρας Κ.- Γαϊτανaros Π. & Συν. Ε.Ε., Μιχαήλ Σωτ. Παρασκευόπουλος, 2006

Η μελέτη αποτελεί τη γενική κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου, η οποία κάλυπτε το σύνολο των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του οδικού δικτύου, των ρυθμίσεων στάθμευσης και των προτάσεων για τη δημόσια συγκοινωνία. Η μελέτη έκτοτε εφαρμόστηκε σταδιακά σε μεγάλο



βαθμό, αλλά επίσης και με μια σειρά τροποποιήσεων στις προτάσεις της, κυρίως τοπικής κλίμακας.

✚ **«Βιοκλιματική Αναβάθμιση Πλατείας Αλ. Παναγούλη & Γύρω Χώρου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Κ. Χελιδόνη & ΣΙΑ Ε.Ε - ΑΡΣΙΣ Αρχιτέκτονες, Νοέμβριος 2011**

Η μελέτη αφορούσε την ανάπλαση της Πλατείας Αλ. Παναγούλη και των οδών που την περιβάλλουν. Η κατασκευή του έργου έχει ολοκληρωθεί.

✚ **«Περιβαλλοντική Αναβάθμιση – Ανάπλαση της Περιοχής “Μεσονήσι”», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Α. Παπαμαθαίου & Συνεργάτες – Αστική Εταιρία Μελετών – ΔΗΜΕΚΟ, Σταυρούλα Κατσογιάννη, Χαρίκλεια Μπιλλη, Ιούλιος 2012**

Η μελέτη αφορούσε τη συνολική ανάπλαση του Μεσονησίου, μίας περιοχής αμιγούς κατοικίας του Δήμου, με ανακατασκευή όλων των οδών ως ήπιας κυκλοφορίας. Η κατασκευή του έργου έχει ολοκληρωθεί.

✚ **«Περιβαλλοντική Αναβάθμιση – Ανάπλαση Τμημάτων Οδών Περιξ Σταθμού Μετρό Αγίου Δημητρίου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Α. Παπαμαθαίου & Συνεργάτες – Αστική Εταιρία Μελετών – ΔΗΜΕΚΟ, Ιούνιος 2012**

Η μελέτη αφορούσε τη συνολική ανάπλαση της περιοχής γύρω από το Σταθμό μετρό Αγ. Δημήτριος, με ανακατασκευή όλων των οδών ως ήπιας κυκλοφορίας. Το έργο είναι υπό κατασκευή και έχει ολοκληρωθεί στο μεγαλύτερο μέρος του.

✚ **«Μελέτη Ελεγχόμενης Στάθμευσης», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Αγγελική Αποστολάτου, Αύγουστος 2012**

Η μελέτη, σε εφαρμογή των προτάσεων της γενικής κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου, αφορούσε τη λειτουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του Δήμου, γύρω από τη Λ. Αγ. Δημητρίου στο βόρειο τμήμα της μεταξύ του σταθμού μετρό Δάφνη και την περίμετρο του Ι.Ν. Αγ. Δημητρίου, όπως και στην περιοχή του σταθμού μετρό Αγ. Δημήτριος και την παράπλευρη οδό της Λ. Βουλιαγμένης μέχρι τον κόμβο με την Αγ. Βασιλείου. Η μελέτη δεν εφαρμόστηκε.

✚ **«Διαμόρφωση Κόμβου Οδών Πλουτάρχου- Ασημακοπούλου- Κατσιμπα», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2013**

Η μελέτη αφορούσε την ανάπλαση της συμβολής των παραπάνω οδών με περιορισμό των οδοστρωμάτων κυκλοφορίας και δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας. Η κατασκευή του έργου έχει ολοκληρωθεί.

✚ **«Μελέτη τροποποιήσεων - βελτιώσεων στη διαπλάτυνση της Λεωφόρου Αγ. Δημητρίου και προσαρμογή της με τις εκατέρωθεν οδούς», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Δημήτριος Τάχος, 2014**

Η μελέτη αποτελεί τροποποίηση παλαιότερης μελέτης της τ. Νομαρχίας Αθηνών για ανάπλαση της Λ. Αγ. Δημητρίου στο νότιο τμήμα της, από Θεομήτορος μέχρι Γράμμου. Η κατασκευή του έργου είναι σε εξέλιξη, στο αρχικό της στάδιο.

- ✚ **«Ανάπλαση Ρέματος Πικροδάφνης (από Λεωφ. Βουλιαγμένης έως εκβολή)», Νομαρχία Αθηνών/ Περιφέρεια Αττικής, Ανάδοχοι: Παπαδοπούλου Μαρία, Κατσουρός Σαράντης, Δακόπουλος Ευάγγελος, Παπαμακάριος Κων/νος, Δ. Αναγνωστόπουλος & ΣΙΑ Ε.Ε., Κολαίτη Ελένη, Ταχας Κων/νος, Σαχνικα Αθανασία, Σκλαβενίτης Θάνος, Ιούλιος 2015**

Η μελέτη αποτελεί στάδιο μιας σειράς μελετών για με την ανάπλαση και οριοθέτηση του ρέματος της Πικροδάφνης. Με την ολοκλήρωση των απαιτούμενων μελετών και εγκρίσεων θα γίνει δυνατή η δρομολόγηση έργων ανάπλασης, συμπεριλαμβανομένων έργων διαμόρφωσης των παρόχθιων διαδρόμων. Η όλη διαδικασία βρίσκεται σε εξέλιξη.

- ✚ **«Οδός Άρτης – Διαμόρφωση Οδού και Ποδηλατοδρόμου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Κυκλοφοριακή Μελέτη Τοπικών Τροποποιήσεων και Εφαρμογών, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, 2015**

Η μελέτη αφορούσε την ανάπλαση της οδού Άρτης, μήκους περί τα 400 μ., με διαπλάτυνσεις των πεζοδρομίων και κατασκευή ποδηλατόδρομου δύο κατευθύνσεων, ως πιλοτική εφαρμογή. Η κατασκευή του έργου έχει ολοκληρωθεί.

- ✚ **«Μελέτη Οδικής Ασφάλειας για την Πρόσβαση των Μαθητών στα Σχολεία», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, Σεπτέμβριος 2015**

Η μελέτη αφορούσε τη δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στην περίμετρο του συνόλου των σχολείων του Δήμου και των κύριων διαδρομών πρόσβασης σε αυτά. Σε συνέχεια της μελέτης έχουν εκπονηθεί μελέτες εφαρμογής για το μεγαλύτερο μέρος των έργων και μεγάλο μέρος από αυτά έχει κατασκευαστεί.

- ✚ **«Μελέτη Δημοτικής Συγκοινωνίας», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Κυκλοφοριακή Μελέτη Τοπικών Τροποποιήσεων και Εφαρμογών, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, 2016**

Η μελέτη αφορούσε το σχεδιασμό των διαδρομών και των χαρακτηριστικών λειτουργίας δύο γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας. Η μελέτη εγκρίθηκε από τον ΟΑΣΑ και η Δημοτική Συγκοινωνία βρίσκεται σε λειτουργία.

- ✚ **«Δημιουργία Ασφαλών Σχολικών Δακτυλίων – Διαμορφώσεις Πεζοδρομίων και Διαβάσεων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Κυκλοφοριακή Μελέτη Τοπικών Τροποποιήσεων και Εφαρμογών, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, 2016.**

Πρόκειται για μελέτες εφαρμογής των προτάσεων της προγενέστερης μελέτης Οδικής Ασφάλειας για την Πρόσβαση των Μαθητών στα Σχολεία. Το μεγαλύτερο μέρος των έργων έχει κατασκευαστεί, ενώ για μέρος των λοιπών υπάρχει έργο στο στάδιο της ανάθεσης.

- ✚ **«Οδός Κολοκοτρώνη (από Στρ. Παπάγου μέχρι Όθωνος) – Ανακατασκευή Οδού και Πεζοδρομίων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2018**

Το έργο αφορά την ανάπλαση του μεγαλύτερου μέρους της οδού Κολοκοτρώνη, σε μήκος περί τα 450 μ., με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Η κατασκευή του έργου έχει ολοκληρωθεί.

✚ **«Οδός Πριάμου – Διαμόρφωση Οδού – Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2018**

Το έργο αφορά την ανάπλαση του μεγαλύτερου μέρους της οδού Πριάμου, σε μήκος περί το 1 χλμ., με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Η κατασκευή του έργου έχει ολοκληρωθεί.

✚ **«Θέσεις Στάθμευσης ΑΜΕΑ», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Κυκλοφοριακή Μελέτη Τοπικών Τροποποιήσεων και Εφαρμογών, Ανάδοχος: Ι. Νικολαΐδης, 2018**

Η μελέτη αφορά τη δημιουργία 24 θέσεων ΑμΕΑ σε ειδικά σημεία ενδιαφέροντος (σταθμοί μετρό, δημόσιες υπηρεσίες, ΚΑΠΗ, γυμναστήρια, Ναοί) σε όλη την έκταση του Δήμου. Η εφαρμογή της ρύθμισης με τη σήμανση των θέσεων έχει ολοκληρωθεί.

✚ **«Ανάπλαση Πάρκου Ελευθερίου Βενιζέλου (Ασύρματος), Ο.Τ. 923 Δήμου Αγίου Δημητρίου, Οδοί: Φιλικής Εταιρίας – Μεσσηνίας – Ασυρμάτου - Ελπίδος», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχοι: Δημήτριος Ν. Πυργάκης, Νικόλαος Κάκκαβας, Νικόλαος Χριστοφυλλάκης, Ελευθέριος Κατσουλάκος, 2019**

Η μελέτη αφορά την ανάπλαση του πάρκου του Ασυρμάτου ως χώρου αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού. Η διαδικασία βρίσκεται υπο εξέλιξη.

✚ **«Οδός Ασυρμάτου (από Ελπίδος μέχρι Αιτωλικού) – Διαμόρφωση Οδού και Κυκλοφοριακή Ρύθμιση», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2019**

Η μελέτη αφορά την ανάπλαση τμήματος της οδού Ασυρμάτου, σε μήκος περίπου 250 μ. στο ύψος του τοπικού κέντρου γειτονιάς, με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Η προκήρυξη για την κατασκευή του έργου βρίσκεται σε εξέλιξη.

✚ **«Προσχέδιο Δικτύου Ποδηλατοδρόμων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2019**

Το προσχέδιο αφορά μια προκαταρκτική διερεύνηση της διάταξης ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων για το σύνολο της έκτασης του Δήμου. Περαιτέρω μελέτες δεν έχουν δρομολογηθεί.

✚ **«Περιοχή Σταθμού Μετρό “Ηλιούπολη” – Ελεγχόμενη Στάθμευση Κατοίκων και Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2019**

Η μελέτη αφορά τη θεσμοθέτηση ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης κατοίκων στην περίμετρο του σταθμού μετρό Ηλιούπολη και συνακόλουθες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Ορίζονται 250 θέσεις αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους και 193 θέσεις ελεύθερης στάθμευσης. Η έγκριση της μελέτης είναι σε εκκρεμότητα.

✚ **«Κόμβος Λ. Βουλιαγμένης & Αγ. Βασιλείου – Προσχέδιο Κυκλοφοριακής Ρύθμισης», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020**

Το προσχέδιο αφορά τροποποίηση της διάταξης του σηματοδοτούμενου κόμβου της Λ. Βουλιαγμένης με την Αγ. Βασιλείου. Περαιτέρω μελέτες δεν έχουν δρομολογηθεί.

✚ **«Οδός Σουλίου – 7<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο – Ενίσχυση της Σήμανσης στην Πρόσοψη του Σχολείου», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020**

Η μελέτη αφορά ενίσχυση της οδικής σήμανσης στην πρόσοψη του 7<sup>ου</sup> Δημοτικού Σχολείου, με χρωματισμό του οδοστρώματος και λοιπά μέσα σήμανσης, με πιλοτικό χαρακτήρα και συμμετοχή των ενδιαφερομένων. Το έργο έχει υλοποιηθεί.

✚ **«Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι και Διαβάσεις Πεζών – Πρόταση για Εγκατάσταση Ηχητικών Διατάξεων σε Υφιστάμενους Σηματοδότες και Εγκατάσταση Νέων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020**

Η πρόταση αφορά την εγκατάσταση ηχητικών διατάξεων σε φωτεινούς σηματοδότες για ένταξη σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

✚ **«Προσωρινή Λωρίδα Ποδηλάτων Περιμετρικά του Πάρκου Ασυρμάτου – Προσωρινή Κυκλοφοριακή Ρύθμιση - Σήμανση», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020**

Η μελέτη αφορούσε τη δημιουργία προσωρινών ποδηλατοδρόμων του Ν. 4688/2020 στις οδούς περιμετρικά του πάρκου Ασυρμάτου. Η μελέτη έχει εφαρμοστεί.

✚ **«Περιοχή Σταθμού Μετρό “Άγιος Δημήτριος” – Ελεγχόμενη Στάθμευση Κατοίκων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2020**

Η μελέτη αφορά τη θεσμοθέτηση ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης κατοίκων στην περίμετρο του σταθμού μετρό Άγιος Δημήτριος, εν όψει της ολοκλήρωσης του έργου ανάπλασης των οδών της περιοχής, όπως και στην έναντι πλευρά της Λ. Βουλιαγμένης. Στην ανατολική πλευρά ορίζονται 103 θέσεις αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους και 55 θέσεις ελεύθερης στάθμευσης και στη δυτική 127 θέσεις αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους και 94 θέσεις ελεύθερης στάθμευσης. Η έγκριση της μελέτης είναι σε εκκρεμότητα.

✚ **«Πρόταση Θέσεων “Έξυπνων” Διαβάσεων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021**

Η πρόταση αφορά την εγκατάσταση πρόσθετου «έξυπνου» εξοπλισμού σε διαβάσεις πεζών για ένταξη σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

✚ **«Ανάπλαση Οδών Μακρυγιάννη (από Αγ. Κων/νου & Ελένης μέχρι Ασπροποτάμου) και Κατσιμπα (από Παπαδήμα μέχρι Μακρυγιάννη)», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021**

Η μελέτη αφορά την ανάπλαση του μεγαλύτερου μέρους της οδού Μακρυγιάννη καθώς και του παρακείμενου τμήματος της οδού Κατσιμπα, σε μήκος περίπου 600 και 150 μ. αντίστοιχα, με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Η προκήρυξη για την κατασκευή του έργου βρίσκεται σε εξέλιξη.

✚ **«Οδός Ασημακοπούλου – Ανάπλαση Οδού με Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων και Ποδηλατόδρομο», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021**

Η μελέτη αφορά την ανάπλαση της οδού Ασημακοπούλου, δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας με μήκος περί τα 350 μ., με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, δημιουργία εσοχών στάθμευσης και ποδηλατόδρομους μίας κατεύθυνσης εκατέρωθεν. Περαιτέρω μελέτες δεν έχουν δρομολογηθεί.

✚ **«Λεωφόρος Αγίου Δημητρίου και Οδός Κ. Καραμανλή – Από Σταθμό Μετρό Δάφνη μέχρι 25ης Μαρτίου – Ανάπλαση Οδού και Πεζοδρομίων», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021**

Η μελέτη αφορά την ανάπλαση της λεωφόρου Αγίου Δημητρίου από τη συμβολή της με τη Λ. Βουλιαγμένης μέχρι την οδό Λ. Ακρίτα και της συνέχειάς της Κων. Καραμανλή, δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας με μήκος περί τα 1.100 μ. και μίας κατεύθυνσης κυκλοφορίας με μήκος 350 μ. αντίστοιχα, με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και δημιουργία εσοχών στάθμευσης. Περαιτέρω μελέτες δεν έχουν δρομολογηθεί.

✚ **«Πάρκο Ελ. Βενιζέλου (Ασυρμάτος) – Περιμετρικές Οδοί και Εγκάρσιες Προσβάσεις», Δήμος Αγίου Δημητρίου, 2021**

Η μελέτη αφορά την ανάπλαση των οδών περιμετρικά του πάρκου Ασυρμάτου (Ασυρμάτου, Ελπίδος, Φιλικής Εταιρείας, Μεσσηνίας) και των συνδέσεών τους με τη Λ. Αγ. Δημητρίου (Αγωνιστών Πολυτεχνείου, Σκουφά, τμήμα της Βεργίνας, Αγρινίου), με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, δημιουργία εσοχών στάθμευσης και κατασκευή ποδηλατοδρόμων σε σύνδεση με τον υφιστάμενο της οδού Άρτης. Περαιτέρω μελέτες δεν έχουν δρομολογηθεί.

✚ **«Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)», Δήμος Αγίου Δημητρίου, Ανάδοχος: Lever, 2022**

Η μελέτη αφορά την εγκατάσταση φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους χώρους. Η μελέτη έχει ολοκληρωθεί.

Στα πλαίσια της ομαλής εισαγωγής του Δήμου Αγίου Δημητρίου στην ηλεκτροκίνηση, η χωροθέτηση των σταθμών θα γίνει σε τρία στάδια. Αυτός ο διαχωρισμός, θα βοηθήσει τη δημοτική αρχή να θέσει ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα για την υλοποίηση των σταθμών. Επίσης, είναι σημαντικό να υπάρχει ανατροφοδότηση από το κάθε στάδιο, πριν την εφαρμογή του επόμενου ώστε να μπορούν να γίνουν τυχόν αναπροσαρμογές οι οποίες είτε θα βασίζονται σε δεδομένα από τη χρήση των σταθμών είτε σε νέα έργα προς υλοποίηση σε περιοχές που θα εγκατασταθούν οι επόμενοι φορτιστές.

Ξεκινώντας από το πρώτο στάδιο, αποφασίστηκε να δοθεί η προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των κεντρικών τμημάτων του Δήμου Αγίου Δημητρίου, και συγκεκριμένα, τις περιοχές που περιλαμβάνουν σημεία ενδιαφέροντος και εμπορική δραστηριότητα. Επιλέχθηκε οι φορτιστές να τοποθετηθούν με αυτή τη προτεραιότητα σε τρεις φάσεις διότι το ποσοστό υιοθέτησης Η/Ο για τα επόμενα 2-3 χρόνια δεν καθιστά μεγάλη προτεραιότητα τη γεωγραφική κάλυψη, όσο τη στοχευμένη τοποθέτηση σταθμών σε κομβικά σημεία του Δήμου. Αυτό θεωρείται πως θα κάνει και τον υποψήφιο αγοραστή ενός Η/Ο να προχωρήσει πιο γρήγορα στην απόφασή του να αγοράσει ένα Η/Ο καθώς θα παρατηρεί την ύπαρξη υποδομών. Με την ολοκλήρωση του πρώτου σταδίου θα έχουν τοποθετηθεί 30 παροχές φόρτισης, δηλαδή το 37.5% του συνόλου.

Στο δεύτερο στάδιο συμπληρώνεται το βασικό πλέγμα των σταθμών του Δήμου για την εξυπηρέτηση των οικιστικών περιοχών. Σε αυτό το στάδιο τοποθετούνται και φορτιστές για την εξυπηρέτηση των ΤΑΞΙ στην περιοχή του σταθμού Μετρό Δάφνης. Έτσι ο Δήμος θα έχει καλυφθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο γεωγραφικά και πληθυσμιακά αναλογικά με το πλήθος των φορτιστών που τοποθετούνται. Μετά το πέρας του σταδίου αυτού θα έχουν τοποθετηθεί επιπλέον 34 παροχές φόρτισης και συνολικά θα έχει ολοκληρωθεί η υλοποίηση κατά 80 %. Το

**«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ»**

**ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1 – Ανάλυση Κατάστασης Κινητικότητας**

τρίτο στάδιο, δηλαδή οι υπόλοιπες 16 παροχές, αφορούν έναν συμπληρωματικούς σταθμούς σε διάφορα σημεία του Δήμου.

Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι υπάρχουν αρκετές πιθανότητες στην περίοδο υλοποίησης της 2ης, και πιο πιθανόν, της 3ης φάσης, να έχουν αλλάξει διάφορα δεδομένα του Δήμου, με την ολοκλήρωση ή καθυστέρηση της υλοποίησης των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και των πολιτικών των μελετών τοπικού σχεδιασμού και να δημιουργηθεί η ανάγκη αλλαγής της προτεραιότητας ή και ακόμα και επαναχωροθέτησης ορισμένων σταθμών.

Συνολικά αναμένεται να δημιουργηθούν 30 σημεία φόρτισης με 73 φορτιστές για αυτοκίνητα, 5 φορτιστές για ΑμεΑ, καθώς και 2 φορτιστές για ηλεκτρικά οχήματα φορτοεκφόρτωσης.

**Πίνακας 2-16: Σταθμοί φόρτισης για Ι.Χ. ΑμεΑ, ΤΑΞΙ, Φ/Ε και Τουριστικά Λεωφορεία**

Κωδικός Σταθμού	Διεύθυνση	Σύνολο	Παροχές					Στάδιο Υλοποίησης	Είδος Φορτιστή
			Ι.Χ.	ΑμεΑ	Φ/Ε	ΤΑΞΙ	Τουρ. Λεωφ.		
<i>Δήμος Αγίου Δημητρίου</i>									
A-001	Καραμαμπα 45, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	2	1	1			1	DC 50kW	
A-002	Στριγγάρη 6 (έναντι), Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	4	3	1			1	AC 22kW	
A-003	Παρ. Λεωφόρος Βουλιαγμένης 276, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	4	4				1	AC 22kW	
A-004	Στρατάρχου Αλεξάνδρου Παπάγου 40, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	2	2				2	AC 22kW	
A-005	Πλ. Αγ. Δημητρίου, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	2	2				1	DC 50kW	
A-006	Λεωφ. Αγίου Δημητρίου 102, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	2	1	1			2	AC 22kW	
A-007	Λεωφ. Αγίου Δημητρίου 164-166, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	2	2				2	DC 50kW	
A-008	Λ. Βουλιαγμένης 318 (Παρ. Πικροδάφνης), Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	4	4				2	AC 22kW	
A-009	Πλ. Αγίου Βασιλείου, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	4	4				3	AC 22kW	
A-010	Άρτης 3, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	2	2				1	AC 22kW	
A-011	Πλ. Άρη Βελουχιώτη 1-5, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	2	2				2	DC 50kW	
A-012	Λεωφ. Αλ. Παπαναστασίου 19, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	2	2				3	AC 22kW	
A-013	Λεωφ. Αλ. Παπαναστασίου 14, Αγ. Δημήτριος Αττικής 172 35	2	2				2	AC 22kW	
B-001	Κουντουριώτη 15, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	4	4				2	AC 22kW	
B-002	Πλ. Προέδρου Δρακάκη 8, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	4	4				1	AC 22kW	
B-003	Ασύρματου 52-54 (έναντι), Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	4	4				1	AC 22kW	
B-004	Σωκράτους & Αγ. Θεοδώρων, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	2	2				3	AC 22kW	
B-005	Γενναδίου 59-61 (έναντι), Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	2	2				3	AC 22kW	
B-006	Ασύρματου 146, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	2	2				2	AC 22kW	
B-007	Τεπελενίου 12-20, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 41	2	2				2	AC 22kW	
C-001	Παρ. Λεωφ. Βουλιαγμένης 360 (έναντι), Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 42	4	3	1			1	AC 22kW	
C-002	Μυκόνου & Λεωφ. Αγ. Δημητρίου, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 42	4	4				2	AC 22kW	
C-003	Λεωφ. Αγίου Δημητρίου 261, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 42	2	1	1			3	AC 22kW	
C-004	Κατσιμπα 37, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 42	4	4				2	AC 22kW	
C-005	Στρ. Μακρυγιάννη 47, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 42	2	2				2	AC 22kW	
C-006	Πρεβέζης 31, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 42	2	2				1	DC 50kW	
C-007	Πρεμετής 18-20 (έναντι), Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 42	2	2				3	AC 22kW	
C-008	Μενελάου 155-157, Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 42	2	2				3	AC 22kW	
D-001	Αριστοτέλους 14 (έναντι), Αγ. Δημήτριος Αττικής 172 36	2	2				1	AC 22kW	
E-001	(πιάτσα ΤΑΞΙ Στ. Δάφνης), Αγ. Δημήτριος Αττικής 173 43	2		2			2	DC 50kW	
		<i>Σύνολο παροχών 1ου Σταδίου</i>	30	27	3	0	0	0	
		<i>Σύνολο παροχών 2ου Σταδίου</i>	34	31	1	2	0	0	
		<i>Σύνολο παροχών 3ου Σταδίου</i>	16	15	1	0	0	0	

### 3. ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

#### 3.1 Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

##### 3.1.1 Χρονοδιάγραμμα του Σ.Β.Α.Κ.

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια που θέτουν μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι τροφοδοτούνται από μια ρεαλιστική εκτίμηση, με γνώμονα τους διαθέσιμους πόρους της περιοχής μελέτης. Οι δράσεις για την επίτευξη των στόχων αφορούν την προσδοκώμενη εξέλιξη και αναδιοργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών αλλά και του δικτύου μεταφορών / διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές.

Η θεμελιώδης αρχή των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση και η διάδοση των διαφόρων μορφών κινητικότητας, οι οποίες συντελούνται πλήρως εναρμονισμένες με τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αειφόρου) ανάπτυξης. Τα ΣΒΑΚ προκρίνουν την εξυπηρέτηση του τρόπου μετακίνησης των ατόμων, αντί της εξυπηρέτησης των οχημάτων στο διαθέσιμο αστικό χώρο και αυτή τους η προσέγγιση αποτελεί και τη διαχωριστική γραμμή από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες.

Ένα ΣΒΑΚ σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού περιλαμβάνει ένα σύνολο στρατηγικών στόχων και μέτρων των οποίων η εφαρμογή συμβάλλει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος αποτελεσματικότερης εξυπηρέτησης των πολιτών, με βελτιωμένες κυκλοφοριακές συνθήκες και βελτιωμένη ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Η διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν μπορεί να καταστεί επιτυχής και εφικτή εάν δεν προϋπάρξει άριστη κατανόηση των αρχών και των εννοιών της βιώσιμης κινητικότητας. Το στάδιο της εμπέδωσης των εννοιών και των αρχών στη φάση της έναρξης της διαδικασίας δημιουργίας της Ομάδα Εργασίας για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αγίου Δημητρίου, από την αρμόδια Αρχή εκπόνησης (Δήμος Αγίου Δημητρίου), είναι το σημαντικότερο στάδιο της διαδικασίας στο σύνολο της. Εάν η Ομάδα Εργασίας δεν κατανοήσει επαρκώς τις αρχές και τις έννοιες της βιώσιμης κινητικότητας, τότε το παραγόμενο αποτέλεσμα δεν θα είναι επαρκές. Στην περίπτωση αυτή ο κίνδυνος δημιουργίας ενός ελλιπούς και αναποτελεσματικού Στρατηγικού Σχεδίου είναι αυξημένος.

Λόγω του πολυσυμμετοχικού χαρακτήρα του ΣΒΑΚ, η μεθοδολογία για την εκπόνηση του, υποχρεωτικά πρέπει να περιλαμβάνει ένα σύνολο διαβουλεύσεων και συμμετοχικών διαδικασιών. Μέσα από τη διεργασία των διαβουλεύσεων τόσο οι εμπλεκόμενοι φορείς όσο και οι πολίτες του Δήμου Αγίου Δημητρίου αποκτούν ρόλο διαχειριστών και χρηστών των εξεταζόμενων συστημάτων μεταφορών.

Η Ε.Ε., για να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων.

Η συγκεκριμένη αλληλουχία παρουσιάζεται με τη μορφή κύκλου και αναφέρεται συχνά ως «Κύκλος του ΣΒΑΚ». Υπεύθυνος φορέας για τις προδιαγραφές των ΣΒΑΚ είναι το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας ELTIS.

Τα ΣΒΑΚ σήμερα εκπονούνται με βάσει τις κατευθυντήριες γραμμές- οδηγίες του ELTIS, οι οποίες έχουν συνταθεί με τη βοήθεια πολλών ειδικών στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας και των μεταφορών από όλη την Ευρώπη και αντανακλούν μεγάλο εύρος εμπειριών. Οι οδηγίες αυτές δεν έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα και μπορούν να προσαρμόζονται στις τοπικές ιδιαιτερότητες και συνθήκες, αλλά ορίζουν τη φύση των διαδικασιών – βημάτων που θα πρέπει να ακολουθήσει η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ. Η προτροπή για να ακολουθήσουν οι Δήμοι κατά την εκπόνηση των ΣΒΑΚ αυτές τις οδηγίες έγινε από το Πράσινο Ταμείο στις 13 Νοεμβρίου 2017 με ανακοίνωση του.

Οι κατευθυντήριες γραμμές του ELTIS (2019) περιγράφουν τη διαδικασία προετοιμασίας ενός ΣΒΑΚ. Η μέθοδος αυτή συνίσταται από 4 φάσεις, 12 κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης. Επίσης, υπάρχουν και 4 σημεία αναφοράς, που βρίσκονται στο τέλος της κάθε φάσης.



Εικόνα 3-1: Ο νέος κύκλος εκπόνησης του ΣΒΑΚ

(Πηγή: ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ)

## ΦΑΣΗ 1: Προετοιμασία και ανάλυση

Αφετηρία: Απόφαση για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ

### Βήμα 1: Δημιουργία δομών εργασίας

Δραστηριότητα 1.1: Αξιολόγηση των δυνατοτήτων και των πόρων

Δραστηριότητα 1.2: Δημιουργία διυπηρεσιακής ομάδας εργασίας



*Δραστηριότητα 1.3: Εξασφάλιση της πολιτικής και θεσμικής κυριότητας του σχεδίου*

*Δραστηριότητα 1.4: Σχέδιο συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών*

Στην αρχή της διαδικασίας Σχεδιασμού της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είναι απαραίτητο να αναλυθούν οι διαθέσιμες ικανότητες και πόροι προκειμένου να δημιουργηθούν αποτελεσματικές δομές εργασίας. Για να επιτευχθεί μια πραγματικά ολοκληρωμένη διαδικασία σχεδιασμού, η ομάδα εργασίας που είναι αρμόδια για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ θα πρέπει να γνωρίζει και να συνεργάζεται καλά με όλους τους σχετικούς τομείς της διοίκησης. Θα πρέπει να διεξάγονται από την αρχή στοχευμένες δραστηριότητες για να διασφαλιστεί το αίσθημα κυριότητας του σχεδίου από τους πολιτικούς και να προγραμματιστεί από νωρίς η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Στόχος του πρώτου βήματος είναι η επίτευξη αποτελεσματικών δομών εργασίας και η ευρεία υποστήριξη της διαδικασίας.

Οι δραστηριότητες αυτού και του επόμενου βήματος συνδέονται στενά και μερικές φορές εκτελούνται παράλληλα. Για παράδειγμα, το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής πρέπει να οριστεί από νωρίς ώστε να ληφθεί υπόψη κατά τη δημιουργία των δομών εργασίας και συμμετοχής.

### Βήμα 2: Δημιουργία πλαισίου σχεδιασμού

*Δραστηριότητα 2.1: Εκτίμηση των απαιτήσεων σχεδιασμού και καθορισμός του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής («λειτουργική αστική περιοχή»)*

*Δραστηριότητα 2.2: Συσχέτιση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού*

*Δραστηριότητα 2.3: Συμφωνία του χρονοδιαγράμματος και του σχεδίου εργασίας*

*Δραστηριότητα 2.4: Εξέταση ενδεχομένου απόκτησης εξωτερικής υποστήριξης*

Παράλληλα με τη δημιουργία δομών εργασίας, πρέπει να καθοριστεί το πλαίσιο σχεδιασμού προκειμένου η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να προσαρμοστεί στις τοπικές συνθήκες. Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει τον ορισμό του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής, ο οποίος ιδανικά θα πρέπει να αφορά στη «λειτουργική αστική περιοχή». Άλλες σημαντικές πτυχές είναι να ληφθούν υπόψη οι περιορισμοί και οι προϋποθέσεις που θέτει η νομοθεσία και αφορούν στον σχεδιασμό και να γίνει η σύνδεση με τις διαδικασίες σχεδιασμού συναφών τομέων. Τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων συνοψίζονται εν συνεχεία σε ένα συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα και πρόγραμμα εργασίας, τα οποία και θα πρέπει να γίνουν αποδεκτά σε πολιτικό επίπεδο προκειμένου να εμπνέουν αξιοπιστία στους εμπλεκόμενους φορείς. Σε περίπτωση που έχει ήδη εντοπιστεί ανεπάρκεια δυνατοτήτων, θα πρέπει να δρομολογηθούν οι κατάλληλες διαδικασίες για τη λήψη εξωτερικής υποστήριξης στην ανάπτυξη των ΣΒΑΚ.

### Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας

*Δραστηριότητα 3.1: Προσδιορισμός πηγών πληροφοριών και συνεργία με τους κατόχους δεδομένων*

*Δραστηριότητα 3.2: Ανάλυση των προβλημάτων και ευκαιριών (όλων των μέσων μετακίνησης)*

Το τελευταίο στάδιο της προετοιμασίας για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι η ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας στην πόλη σας. Πρόκειται για ένα σημαντικό σημείο αναφοράς που αποτελεί τη βάση για μια ορθολογική και διαφανή ανάπτυξη στρατηγικής. Πριν από την ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών στον τομέα της αστικής κινητικότητας,

καθώς και την εμπλοκή των πολιτών σε αυτή, πρέπει να προσδιοριστούν οι πληροφορίες και οι πηγές δεδομένων και να καθιερωθεί συνεργασία με τους κατόχους δεδομένων. Στόχος είναι η στοχοθετημένη και εστιασμένη συλλογή και ανάλυση δεδομένων, η οποία περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς καθώς και τους σημαντικούς στόχους και τάσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή.

*Σημείο αναφοράς: Ολοκλήρωση της ανάλυσης των προβλημάτων και των ευκαιριών*

## **ΦΑΣΗ 2: Ανάπτυξη στρατηγικής**

### Βήμα 4: Δημιουργία και από κοινού αξιολόγηση σεναρίων

*Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη σεναρίων για τις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις*

*Δραστηριότητα 4.2: Συζήτηση των σεναρίων με πολίτες και εμπλεκόμενους φορείς*

Με βάση την ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών, θα πρέπει να αναπτυχθούν και να συζητηθούν διάφορα σενάρια με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Τα σενάρια αυτά βοηθούν να βελτιώσετε την κατανόησή σας για το ποια θα μπορούσε να είναι η πορεία της αστικής κινητικότητας στην πόλη σας στο μέλλον. Με αυτό τον τρόπο μπορούν να επικαιροποιηθούν και να εμπνεύσουν την επακόλουθη ανάπτυξη του οράματός σας.

### Βήμα 5: Ανάπτυξη οράματος και προτεραιοτήτων με τους εμπλεκόμενους φορείς

*Δραστηριότητα 5.1: Συνδιαμόρφωση κοινού οράματος με πολίτες και εμπλεκόμενους φορείς*

*Δραστηριότητα 5.2: Συμφωνία των προτεραιοτήτων που αφορούν στα καίρια προβλήματα και σε όλα τα μέσα μετακίνησης*

Η διαμόρφωση ενός κοινού οράματος και των προτεραιοτήτων είναι οι ακρογωνιαίοι λίθοι κάθε ΣΒΑΚ. Το όραμα είναι μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος για την πόλη και την κινητικότητά της, το οποίο στη συνέχεια προσδιορίζεται από συγκεκριμένες προτεραιότητες που υποδεικνύουν το είδος της αλλαγής που τίθεται ως στόχος. Τα δύο αυτά αποτελούν τη βάση για όλα τα επόμενα βήματα καθορισμού στρατηγικών δεικτών και στόχων και της επιλογής μέτρων. Τα σενάρια και τα οράματα συνδέονται στενά μεταξύ τους και η σειρά ανάπτυξής τους μπορεί να ποικίλει σε διαφορετικά πλαίσια σχεδιασμού ή ακόμα και να γίνεται παράλληλα. Το όραμα και οι προτεραιότητες μπορούν να αποτελούν κατευθυντήριο στοιχείο μόνο εάν είναι ευρέως αποδεκτά μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών· ως εκ τούτου, είναι ιδιαίτερης σημασίας να τα δημιουργήσετε από κοινού και να εδραιώσετε ένα κοινό αίσθημα κυριότητας.

### Βήμα 6: Ορισμός μετρήσιμων στόχων και δεικτών

*Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμών δεικτών για όλες τις προτεραιότητες*

*Δραστηριότητα 6.2: Συμφωνία σε μετρήσιμους στόχους*

Το όραμα και οι προτεραιότητες παρέχουν μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και του είδους της αλλαγής που επιδιώκεται. Ωστόσο, αυτό από μόνο του δεν αρκεί. Προκειμένου να καταστούν μετρήσιμες αυτές οι αλλαγές, πρέπει να επιλεγεί το κατάλληλο σύνολο στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων. Κύριος σκοπός είναι να καθοριστεί ένα σύνολο δεικτών και στόχων που να είναι εφικτοί, φιλόδοξοι και αμοιβαία συνεκτικοί,

επιτρέποντας σε όσους εμπλέκονται να παρακολουθούν την πρόοδο προς την επίτευξη τους χωρίς αυτό να απαιτεί εξωπραγματικούς όγκους συλλογής νέων δεδομένων.

*Σημείο αναφοράς: Συμφωνία ως προς το όραμα, τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους*

### **ΦΑΣΗ 3: Σχεδιασμός μέτρων**

#### **Βήμα 7: Επιλογή πακέτων μέτρων με τους εμπλεκόμενους φορείς**

*Δραστηριότητα 7.1: Δημιουργία και αξιολόγηση μακρύ καταλόγου μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς*

*Δραστηριότητα 7.2: Καθορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων*

*Δραστηριότητα 7.3: Σχεδιασμός της παρακολούθησης και της αξιολόγησης των μέτρων*

Η ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων αποτελεί τον πυρήνα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μόνο προσεκτικά επιλεγμένα μέτρα θα διασφαλίσουν ότι ικανοποιούνται οι προτεραιότητες και οι στόχοι. Η επιλογή θα πρέπει να στηρίζεται στον διάλογο με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς, να αξιολογεί με διαφάνεια τα μέτρα ως προς τη σκοπιμότητα και τη συμβολή τους στους σκοπούς του ΣΒΑΚ και να εξετάζει την εμπειρία από άλλες περιοχές όπου υπάρχουν παρόμοιες πολιτικές. Προκειμένου να μεγιστοποιήσετε τις συνέργειες και να διευκολύνετε την υπέρβαση των εμποδίων, θα πρέπει να καθοριστούν ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων. Ο έγκαιρος σχεδιασμός της αξιολόγησης και της παρακολούθησης του κάθε μέτρου (ή του πακέτου μέτρων) διασφαλίζει ότι αυτός θα λαμβάνεται στη συνέχεια υπόψη κατά την ανάλυση των αρμοδιοτήτων και των προϋπολογισμών.

#### **Βήμα 8: Συμφωνία σε δράσεις και τις αρμοδιότητες**

*Δραστηριότητα 8.1: Περιγραφή όλων των δράσεων*

*Δραστηριότητα 8.2: Προσδιορισμός των πηγών χρηματοδότησης και αξιολόγηση των οικονομικών δυνατοτήτων*

*Δραστηριότητα 8.3: Συμφωνία των προτεραιοτήτων, των ευθυνών και του χρονοδιαγράμματος*

*Δραστηριότητα 8.4: Εξασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας στήριξης*

Μετά τη συμφωνία σχετικά με τα «πακέτα μέτρων», ο επιχειρησιακός σχεδιασμός πρέπει να χωρίσει τα πακέτα σε καθήκοντα (ή «δράσεις») για τα τμήματα και τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την υλοποίησή τους. Βάσει λεπτομερών περιγραφών των απαραίτητων ενεργειών και των εκτιμήσεων κόστους, χρειάζεται να συμφωνηθούν σαφείς αρμοδιότητες, προτεραιότητες υλοποίησης και χρονοδιαγράμματα. Σε αυτό το στάδιο, είναι επίσης απαραίτητο να γνωστοποιηθεί το συγκεκριμένο περιεχόμενο («Περιγραφή Δράσεων») στους εμπλεκόμενους φορείς που επηρεάζονται περισσότερο (συχνά είναι το ευρύ κοινό) και στους υπεύθυνους λήψης πολιτικών αποφάσεων. Ο κύριος στόχος αυτού του βήματος είναι να συμφωνηθεί ένα ευρέως υποστηριζόμενο σύνολο σαφώς καθορισμένων δράσεων που συμβάλλουν στην επίτευξη του οράματος και των προτεραιοτήτων.

#### Βήμα 9: Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση

*Δραστηριότητα 9.1: Ανάπτυξη σχεδίου χρηματοδότησης και συμφωνία στον καταμερισμό του κόστους*

*Δραστηριότητα 9.2: Ολοκλήρωση και διασφάλιση της ποιότητας του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»*

Μετά από μια πρώτη εκτίμηση κόστους σε προηγούμενο σημείο, είναι πλέον καιρός να αναπτυχθούν επίσης οριστικά συγκεκριμένα σχέδια χρηματοδότησης για όλες τις δράσεις. Με βάση τις συμβάσεις του οργανισμού σας, ένα λεπτομερές σχέδιο χρηματοδότησης μπορεί να συμπεριληφθεί στο ίδιο το ΣΒΑΚ ή να αποτελεί μέρος μιας ξεχωριστής διαδικασίας. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Μετά την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων με βάση τα σχόλια των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών και τον τελικό ποιοτικό έλεγχο, το έγγραφο πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους.

*Σημείο αναφοράς: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*

#### **ΦΑΣΗ 4: Υλοποίηση και παρακολούθηση**

#### Βήμα 10: Διαχείριση της υλοποίησης

*Δραστηριότητα 10.1: Συντονισμός για την υλοποίηση των δράσεων*

*Δραστηριότητα 10.2: Προμήθεια προϊόντων και υπηρεσιών*

Μετά την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ, αρχίζει η φάση της υλοποίησης. Δεδομένου ότι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό κείμενο, παρέχει ένα σαφές πλαίσιο για αυτές τις δραστηριότητες, αλλά δεν διευκρινίζει λεπτομερώς τον τρόπο με τον οποίο θα υλοποιηθεί η κάθε δράση και το τι ανάγκες θα καλυφθούν μέσω αναθέσεων και σύναψης συμβάσεων. Αυτές οι συχνά πολύπλοκες εργασίες υλοποίησης, δεν εκτελούνται συνήθως από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, αλλά από τα αρμόδια τεχνικά τμήματα. Ως εκ τούτου, η σωστή κατανομή των αντικειμένων σε τεχνικούς υπεύθυνους υλοποίησης και ο αποτελεσματικός συντονισμός όλων των δραστηριοτήτων υλοποίησης από την ομάδα εργασίας είναι σημαντικά για την εξασφάλιση μιας συγκροτημένης προσέγγισης. Για παράδειγμα, ενώ η συμβασιοποίηση για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών είναι μια τυποποιημένη διαδικασία σε οποιαδήποτε δημόσια διοίκηση, η υποβολή προσφορών για καινοτόμα προϊόντα ή «πράσινες συμβάσεις» απαιτεί συχνά την προσοχή της ομάδας εργασίας για να διασφαλιστεί η επιτυχής εισαγωγή αυτών των καινοτόμων προϊόντων και προσεγγίσεων στις συμβάσεις.

#### Βήμα 11: Παρακολούθηση, προσαρμογή και επικοινωνία

*Δραστηριότητα 11.1: Παρακολούθηση της προόδου και προσαρμογή*

*Δραστηριότητα 11.2: Ενημέρωση και κινητοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων*

Η συνεχής παρακολούθηση αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ο οποίος αυξάνει την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας και συμβάλλει στην υψηλότερη ποιότητα της υλοποίησής του. Για να εξασφαλίσετε μια επιτυχημένη φάση υλοποίησης, θα πρέπει να ορίσετε μια τιμή βάσης από πριν και να ξεκινήσετε από νωρίς την παρακολούθηση έτσι ώστε να μπορείτε να αντιδράσετε σωστά στις αλλαγές. Τα αποτελέσματα

της παρακολούθησης πρέπει να ανατροφοδοτήσουν τη διαδικασία για την περαιτέρω βελτιστοποίηση της υλοποίησης και θα πρέπει να επικοινωνηθούν στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Κατά τη διάρκεια αυτού του βήματος, το ευρύτερο κοινό επηρεάζεται άμεσα από την υλοποίηση της δράσης για πρώτη φορά και ως εκ τούτου εκφράζει έντονο ενδιαφέρον γι' αυτό. Κατά συνέπεια, η τοπική κοινότητα χρειάζεται τακτική εμπλοκή και πληροφόρηση.

#### Βήμα 12: Αξιολόγηση και άντληση διδαγμάτων

*Δραστηριότητα 12.1: Ανάλυση των επιτυχιών και των αποτυχιών*

*Δραστηριότητα 12.2: Διαμοιρασμός των αποτελεσμάτων και των διδαγμάτων που αντλήθηκαν*

*Δραστηριότητα 12.3: Εξέταση νέων προκλήσεων και λύσεων*

Η διαδικασία ΣΒΑΚ είναι κύκλος επειδή παρουσιάζει μια συνεχή εξέλιξη. Το τέλος της διαδικασίας είναι επίσης η αρχή. Ο κόσμος - και η πόλη σας - συνεχίζει να αλλάζει και να αναπτύσσεται. Ακόμη και όταν ολοκληρώσετε τον κύκλο, είναι σημαντικό να εξετάσετε τι πήγε καλά και τι όχι, να μοιραστείτε και να ανταλλάξετε εμπειρίες με τους πολίτες και να εξετάσετε τα νέα ζητήματα και τις προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσετε, καθώς και πιθανές νέες λύσεις. Σε αυτό το βήμα, μπορείτε να μάθετε από ότι πήγε καλά και ότι δεν πήγε, και να μεταφέρετε τα διδάγματα στον περαιτέρω Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

*Σημείο αναφοράς: Αξιολόγηση της υλοποίησης των μέτρων*

Επίσης, πρόσφατα δημοσιεύτηκε ο καινούργιος Νόμος για τη Βιώσιμη Κινητικότητα (Ν. 4784/16.03.2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.»)

Σύμφωνα με το Άρθρο 7 "Κύκλος Σ.Β.Α.Κ." του Ν. 4784/2021: «Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, ανά φάση, τα εξής:

**1. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α')**: Ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:

α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας,

β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184),

γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,

δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη

χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους

**2. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β')**: Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:

**α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.**

Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και

αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του, Σ.Β.Α.Κ. Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

**β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.** Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,

ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών. Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

**γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων.** Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και

γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων. Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των ομάδων εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:

- δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγόντων σχολίων και,
- δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης. Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

- εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα. Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:
  - i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,
  - ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,
  - iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ. Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.
- εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.
- εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.

- εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.
- εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.
- εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.
- στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

### **3. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ')**

α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

- αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,
- αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,
- αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.»

Η ομάδα εργασίας θα συνδυάσει τον **νέο Νόμο 4784/16.03.2021 για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και τον Κύκλο του ELTIS** για να αναπτύξει με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές για το ΣΒΑΚ Αγίου Δημητρίου.

### **Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος**

Με δεδομένο πως τα μέτρα του ΣΒΑΚ Αγίου Δημητρίου διαφοροποιούνται ανάλογα με:

- 1) την προτεραιότητα υλοποίησής τους,
- 2) τον χαρακτήρα τους (κανονισμός ή διαδικασία πολιτικής ή φυσικό/ τεχνικό έργο),
- 3) το πλήθος και τη διάρκεια των βημάτων εγκρίσεων και υλοποίησής τους.

το αρχικό χρονοδιάγραμμα έχει ως στόχο την καταγραφή της διαδικασίας ανάπτυξης.



Επισημαίνεται πως το σύνολο του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης στο οποίο εμπλέκεται και η συμβολή του Αναδόχου είναι 9 μήνες και αφορά στο χρονικό διάστημα έως και την οριστική σύνταξη του Σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.

Σύμφωνα με τις επικαιροποιημένες οδηγίες του ELTIS (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan – European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019\\_mediumres.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf) ) στην πρώτη φάση της εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, δηλαδή των προβλημάτων και των ευκαιριών που υπάρχουν για τη βιώσιμη ανάπτυξη της κινητικότητας στην περιοχή μελέτης. Τόσο οι εν λόγω επικαιροποιημένες οδηγίες του ELTIS όσο και η ελληνική νομοθεσία (Ν.4784/2021) επιβάλλουν στη φάση της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης την καταγραφή και ενσωμάτωση υφιστάμενων πρακτικών πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων όλων των βαθμίδων, καθώς, στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά, όπως Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες, και επιμέρους άλλες τομεακές πολιτικές.

Επίσης, σύμφωνα με τον νέο Νόμο 4784/16.03.2021, στην Α΄ Φάση - Φάση Προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 7, παράγραφος 1 Ν.4784/2021) επιβάλλεται η συλλογή σχετικών με το Σ.Β.Α.Κ. κειμένων και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής.

Η πηγή χρηματοδότησης για τις 3 πρώτες φάσεις εκπόνησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τον Κύκλο του ELTIS (προετοιμασία, αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, συμμετοχική ανάπτυξη οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων, συμμετοχική ανάπτυξη πακέτου μέτρων, κατάρτιση σχεδίου δράσης, κατάρτιση μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων) είναι εξασφαλισμένη, καθώς ο Δήμος Αγίου Δημητρίου είναι δικαιούχος χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Παράλληλα υπάρχει το ανθρώπινο δυναμικό και η εμπειρία στον Δήμο για τη συμμετοχική εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων κινητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα το κόστος υλοποίησης όλων των διαδικασιών που προϋποθέτουν εκτός από το δυναμικό του Δήμου και την εμπλοκή εξωτερικού συνεργάτη - Αναδόχου έχει συμβασιοποιηθεί σε 69.353,00 € πλέον ΦΠΑ 24%. Για το ποσό αυτό έχει εξασφαλιστεί ήδη χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο.

Η **διάρκεια της σύμβασης** ορίζεται σε **δέκα οκτώ μήνες** από την υπογραφή της και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.

Το **Πακέτο Εργασίας 1** παραδίδεται **εντός 6 μηνών** από την υπογραφή της σύμβασης.

Το **Πακέτο Εργασίας 2** παραδίδεται **εντός 3 μηνών** από την έγκριση του Πακέτου Εργασίας 1 και την έγγραφη εντολή της Αναθέτουσας αρχής για την εκπόνησή του.

Το **Πακέτο Εργασίας 3** παραδίδεται **εντός 3 μηνών** από την έγκριση του Πακέτου Εργασίας 2 και την έγγραφη εντολή της Αναθέτουσας αρχής για την εκπόνησή του.

Το **Πακέτο Εργασίας 4** παραδίδεται σε τρία στάδια:

- α) ενημερωτικό φυλλάδιο 1 και roll-up banner, **εντός 1 μηνός** από την υπογραφή της σύμβασης
- β) ενημερωτικό φυλλάδιο 2, **εντός 1 μηνός** από την έγκριση του Πακέτου Εργασίας 2
- γ) τελικό τεύχος διαβούλευσης, **εντός 2 μηνών** από την έγκριση του Πακέτου Εργασίας 3

Το **Πακέτο Εργασίας 5** παραδίδεται σε δύο στάδια:

- α) ίδρυση facebook group και ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού, **εντός 1 μηνός** από την υπογραφή της σύμβασης
- β) διαχείριση facebook group και ιστοσελίδας, έως το πέρας της Σύμβασης

Το **Πακέτο Εργασίας 6** παραδίδεται σε 4 στάδια:

- α) 1η εκδήλωση διαβούλευσης, **εντός 1 μηνός** από την υπογραφή της σύμβασης
- β) 2η εκδήλωση διαβούλευσης, με το πέρας του Πακέτου Εργασίας 1
- γ) 3η εκδήλωση διαβούλευσης, με το πέρας του Πακέτου Εργασίας 2
- δ) 4η εκδήλωση διαβούλευσης, με το πέρας του Πακέτου Εργασίας 3
- ε) η διοργάνωση δύο ειδικών δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού με ομάδες στόχου δύναται να γίνει κατά τη διάρκεια των Πακέτων Εργασίας 1-3, σε χρόνο που θα υποδείξει η υπηρεσία.

### 3.1.2 Σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών

Στο πλαίσιο της υπηρεσίας «Παροχή Εξειδικευμένων Συμβουλευτικών και Υποστηρικτικών Υπηρεσιών Αναπτυξιακού Χαρακτήρα στο Πλαίσιο της Εκπόνησης του ΣΒΑΚ» αναλύθηκε το σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών ως ακολούθως.

#### 3.1.2.1 Ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων

Η ανάπτυξη ενός Σχεδίου ενημέρωσης και συμμετοχής των ενδιαφερόμενων ή/και αρμόδιων φορέων και των πολιτών, προϋποθέτει μια αρχική αναλυτική καταγραφή τους, όπως επίσης και μια αρχική αξιολόγηση του βαθμού ενδιαφέροντος που μπορεί να έχουν για το ΣΒΑΚ, αλλά και του βαθμού επιρροής που μπορεί να επιδείξουν στη λήψη αποφάσεων.

Στον ακόλουθο πίνακα καταγράφονται όλοι οι τοπικοί και υπερτοπικοί φορείς με ενδιαφέρον ή αρμοδιότητα στα θέματα του ΣΒΑΚ.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ	ΔΙΑΦΘΩΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ
Εκπαιδευτική Κοινότητα	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μαθητές – Εκπαιδευτικοί – Γονείς (προσχολικής, πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, επαγγελματικής εκπαίδευσης, ειδικής αγωγής)</li> <li>• Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης</li> <li>• Ιδιωτικά φροντιστήρια – Ιδιωτικοί Παιδικοί Σταθμοί</li> <li>• Πανεπιστημιακά Ιδρύματα</li> <li>• Τεχνολογικά Ιδρύματα</li> <li>• Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο</li> <li>• Πολυτεχνικές σχολές</li> <li>• ΙΕΚ</li> <li>• Μονάδα Εφηβικής Υγείας (ΜΕΥ) της Β' παιδιατρικής Κλινικής του Πανεπιστημίου Αθηνών</li> </ul>
Πολίτες	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημότες</li> <li>• Κάτοικοι</li> <li>• Επισκέπτες</li> <li>• Εργαζόμενοι/νες (μη κάτοικοι και δημότες) στις επιχειρήσεις και τις υπηρεσίες του Αγ. Δημητρίου</li> </ul>
Σωματεία – Σύλλογοι - Ενώσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτιστικοί και εξωραϊστικοί σύλλογοι</li> <li>• Εθνικοτοπικοί σύλλογοι</li> <li>• Ένωση Συλλόγων Γονέων &amp; Κηδεμόνων</li> <li>• Ένωση Επαγγελματιοβιοτεχνών</li> <li>• Τοπικοί Σύλλογοι Γυναικών</li> <li>• Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων</li> <li>• Συλλογικότητες (Αντιφασιστικό Μέτωπο Μπραχαμίου)</li> <li>• Αθλητικά Σωματεία</li> <li>• Επαγγελματικοί σύλλογοι</li> </ul>

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ	ΔΙΑΦΘΩΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ
Κυβερνητικοί Φορείς	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Περιφέρεια Αττικής</li> <li>• Υπουργεία (Εσωτερικών, Οικονομικών, Περιβάλλοντος &amp; Ενέργειας, Διοικητικής Ανασυγκρότησης κ.α), Γραφείο Πρωθυπουργού</li> <li>• Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής</li> <li>• Ελεγκτικό Συνέδριο</li> <li>• Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας</li> <li>• Πυροσβεστική</li> <li>• Επιθεώρηση Εργασίας</li> <li>• ΑΣΕΠ</li> <li>• ΟΑΕΔ</li> <li>• Περιφερειακή Υγειονομική Υπηρεσία</li> <li>• Αστυνομικό Τμήμα Αγ. Δημητρίου &amp; Τμήμα Ασφαλείας</li> <li>• Τροχαία Ελληνικού &amp; Καλλιθέας</li> <li>• Εισαγγελία Αθηνών</li> <li>• ΟΤΑ</li> <li>• ΔΟΥ Αγ. Δημητρίου</li> <li>• Φορείς του Ελληνικού Δημοσίου (ΔΕΔΔΗΕ, ΕΥΔΑΠ, ΕΕΤΤ, ΕΛΤΑ, ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΥ, κ.α.)</li> <li>• ΕΣΔΝΑ</li> </ul>
Κοινωνικοί, πολιτικοί, οικονομικοί Φορείς	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ΕΒΕΑ</li> <li>• ΚΕΔΕ</li> <li>• ΠΕΔΑ</li> <li>• ΤΟΜΥ Αγίου Δημητρίου</li> <li>• Ένωση Δημάρχων</li> <li>• Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα &amp; Τράπεζες</li> <li>• Ταμείο Παρακαταθηκών &amp; Δανείων</li> <li>• Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΚΑΠΕ)</li> <li>• Εγκεκριμένα συστήματα Ανακύκλωσης</li> <li>• Κέντρο Πρόληψης ΗΛΙΟΣ</li> <li>• Οδοντιατρικός Σύλλογος Πειραιά</li> <li>• Εθνικό Διαδημοτικό Δίκτυο Υγιών Πόλεων</li> <li>• Διασώστες ΕΚΑΒ</li> <li>• ΣΕΓΑΣ</li> <li>• Πολιτικά Κόμματα</li> <li>• Ύπατη Αρμοστεία ΟΗΕ</li> <li>• Γενική Γραμματεία Ισότητας των Φύλων</li> <li>• ΕΟΕΣ ΑΜΦΙΚΤΥΟΝΙΑ</li> <li>• Ελληνική Πνευμονολογική Εταιρεία</li> <li>• Ελληνική Αντικαρκινική Εταιρεία</li> <li>• Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής &amp; Ασφάλειας Εργασίας</li> </ul>
Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ξενώνας Ασυνόδευτων ανηλίκων προσφύγων «Η Εστία»</li> <li>• Σύλλογος για την προστασία των ρεμάτων της Αττικής 'ΡΟΗ'</li> <li>• ΚΕΕΠΕΑ Ορίζοντες, ΚΟΙΝΣΕΠ «Το παρεάκι»</li> <li>• Unicef</li> <li>• Δίκτυο Τέχνης &amp; Δράσης – Οι άνθρωποι με τα μπαλόνια</li> <li>• Make-a-wish "Κάνε μια ευχή Ελλάδας"</li> <li>• Όλοι μαζί για το παιδί</li> <li>• ΖΩ.Ε.Σ (Ζωοφιλικές Ενημερώσεις Σχολείων)</li> </ul>

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ	ΔΙΑΦΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ
<b>Προμηθευτές</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Υπηρεσιών</li> <li>• Μελετών</li> <li>• Προϊόντων – Αγαθών</li> <li>• Ανάδοχοι έργων</li> </ul>
<b>Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τοπικά Μέσα</li> <li>• Εθνικά Μέσα</li> <li>• Ειδησεογραφικά sites &amp; blogs</li> <li>• Μέσα Τοπικής Αυτοδιοίκησης &amp; Κλαδικά περιοδικά</li> </ul>
<b>Επιχειρηματική κοινότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τοπικές επιχειρήσεις</li> <li>• Εταιρείες και επιχειρήσεις που στηρίζουν Κοινωνικές Δομές του Δήμου με χορηγίες</li> <li>• Εταιρείες που έχουν έννομο συμφέρον</li> </ul>
<b>Συναλλασσόμενοι Πελάτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τοπικές Επιχειρήσεις</li> <li>• Άλλες εταιρείες που συναλλάσσονται με το Δήμο με οικονομικό αντάλλαγμα</li> </ul>
<b>Εσωτερικό κοινό</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εργαζόμενοι/νες Δήμου οποιασδήποτε σύμβασης και ειδικότητας</li> <li>• Συνδικαλιστικό όργανο υπαλλήλων</li> <li>• Δημοτικό Συμβούλιο</li> <li>• Επιτροπές</li> </ul>

### 3.1.2.2 Μεθοδολογία Συμμετοχής Εμπλεκόμενων Φορέων και Πολιτών

#### Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στα ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί βασική προτεραιότητα του ΣΒΑΚ προκειμένου η φωνή των πολιτών και των φορέων να αποτυπωθεί σε όλα τα στάδια εκπόνησής του, να τροφοδοτήσει τη διαδικασία σχεδιασμού και να καταγράψει τα προβλήματα, τις ευκαιρίες, τις προτεραιότητες και τις ιδέες, όπως αντικατοπτρίζονται στα μάτια των ίδιων των μετακινούμενων. Αντίστροφα, ο συμμετοχικός σχεδιασμός στοχεύει στο να ενημερώσει, να ευαισθητοποιήσει, να γεφυρώσει αντιπαραθέσεις και να δημιουργήσει μία αίσθηση ενότητας και συλλογικής ευθύνης προκειμένου ο σχεδιασμός να πραγματοποιείται «με τους πολίτες» και όχι «για τους πολίτες». Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται ένας σχεδιασμός για τη βιώσιμη κινητικότητα συλλογικός και δημοκρατικός που οδηγεί σε ανθρωποκεντρικές προτάσεις με μεγαλύτερη αποδοχή και συναίνεση.

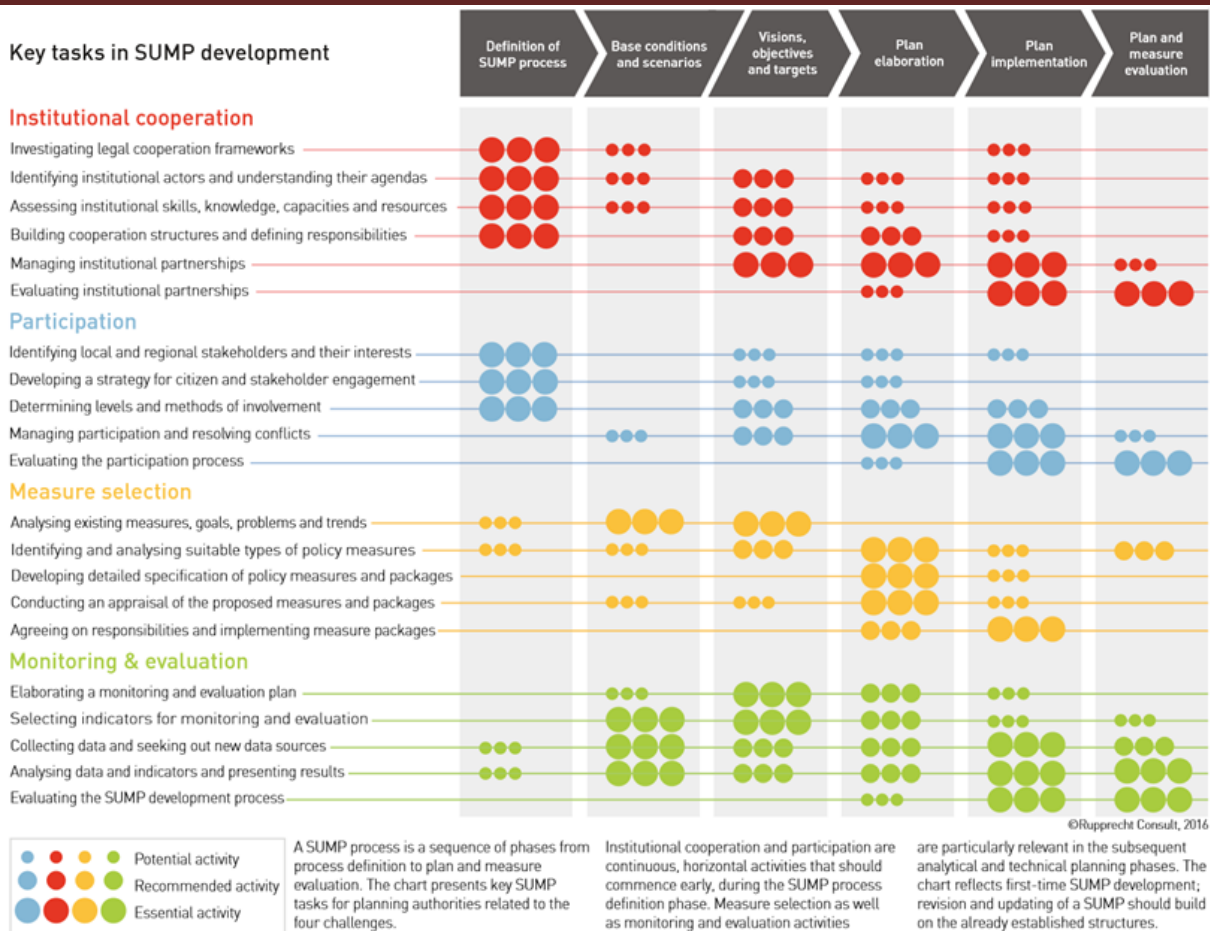
Παράλληλα, με τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ τοποθετούνται τα θεμέλια για τη βιωσιμότητα του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας ως στρατηγική του Δήμου, αλλά και μετέπειτα στην υλοποίησή του. Με τον όρο “βιωσιμότητα” θα θέλαμε να διευκρινίσουμε ότι αναφερόμαστε τόσο στην οικονομική βιωσιμότητα της πρωτοβουλίας, προκειμένου να ενεργοποιηθούν πόροι που θα επιτρέψουν στα μέτρα του σχεδίου να υλοποιηθούν, όσο και στην κοινωνική βιωσιμότητα αυτού, ώστε η τοπική κοινωνία να υιοθετήσει και να υποστηρίξει τόσο το σχέδιο, όσο και την εφαρμογή αυτού.

Οι Ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS για την εκπόνηση και υλοποίηση των ΣΒΑΚ διατυπώνουν ξεκάθαρα τη σημασία της συμμετοχικότητας, την οποία προβάλλουν ως μία εκ των βασικών αρχών της μεθοδολογίας Σχεδιασμού. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν:

*«Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.»<sup>1</sup>*

Όπως απεικονίζεται και στο Διάγραμμα που ακολουθεί, ο συμμετοχικός σχεδιασμός (participatory planning) διαπερνά όλα τα στάδια του ΣΒΑΚ. Ξεκινώντας από τον καθορισμό της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ (definition of SUMP process), αποφασίζεται το είδος της συμμετοχικής διαδικασίας που θα ακολουθηθεί και πραγματοποιούνται όλες οι ενέργειες προετοιμασίας, οι οποίες ενδεικτικά περιλαμβάνουν τον προσδιορισμό των ομάδων πολιτών και φορέων που θα εμπλακούν, όπως και των εργαλείων και μεθόδων που θα χρησιμοποιηθούν. Η καθαυτή συμμετοχή των πολιτών και των φορέων κρίνεται απαραίτητη στα στάδια της σύνταξης του ΣΒΑΚ (SUMP elaboration), αλλά και της υλοποίησής του (SUMP implementation).

<sup>1</sup>ELTIS, 2014, «Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας».

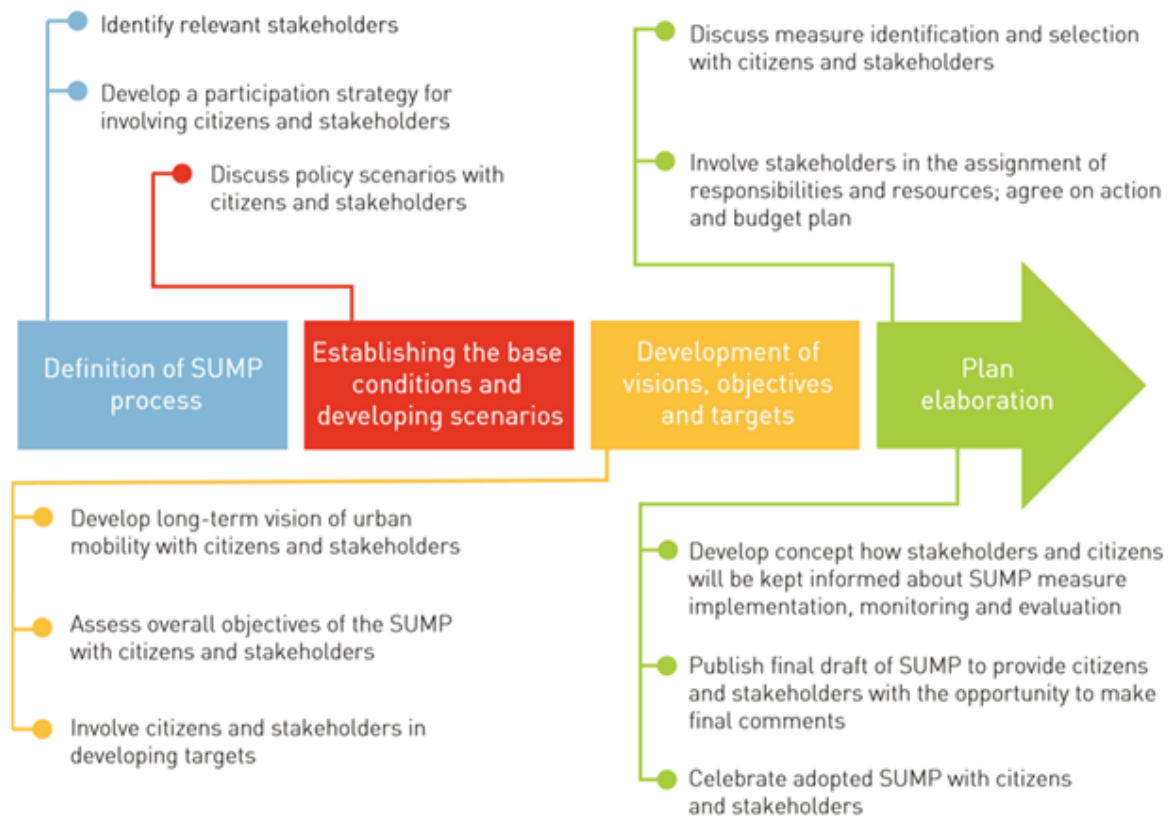


**Διάγραμμα 3-1: Βασικές δραστηριότητες της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ**  
 Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult, ELTIS, πρ. CHALLENGE, Μάρτιος, 2016

Η συμμετοχή των πολιτών και των φορέων κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ αποτελεί προτεραιότητα και αποκτά κρίσιμο ρόλο για τη διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων, τη δημιουργία κοινού οράματος για την κινητικότητα, και την επιλογή των προτεινόμενων μέτρων.

Figure 2: Opportunities to involve citizens and stakeholders in the SUMP development process

Source: Rupprecht Consult, 2016



© Rupprecht Consult, 2016

**Διάγραμμα 3-2: Ευκαιρίες εμπλοκής των πολιτών και των φορέων κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ**

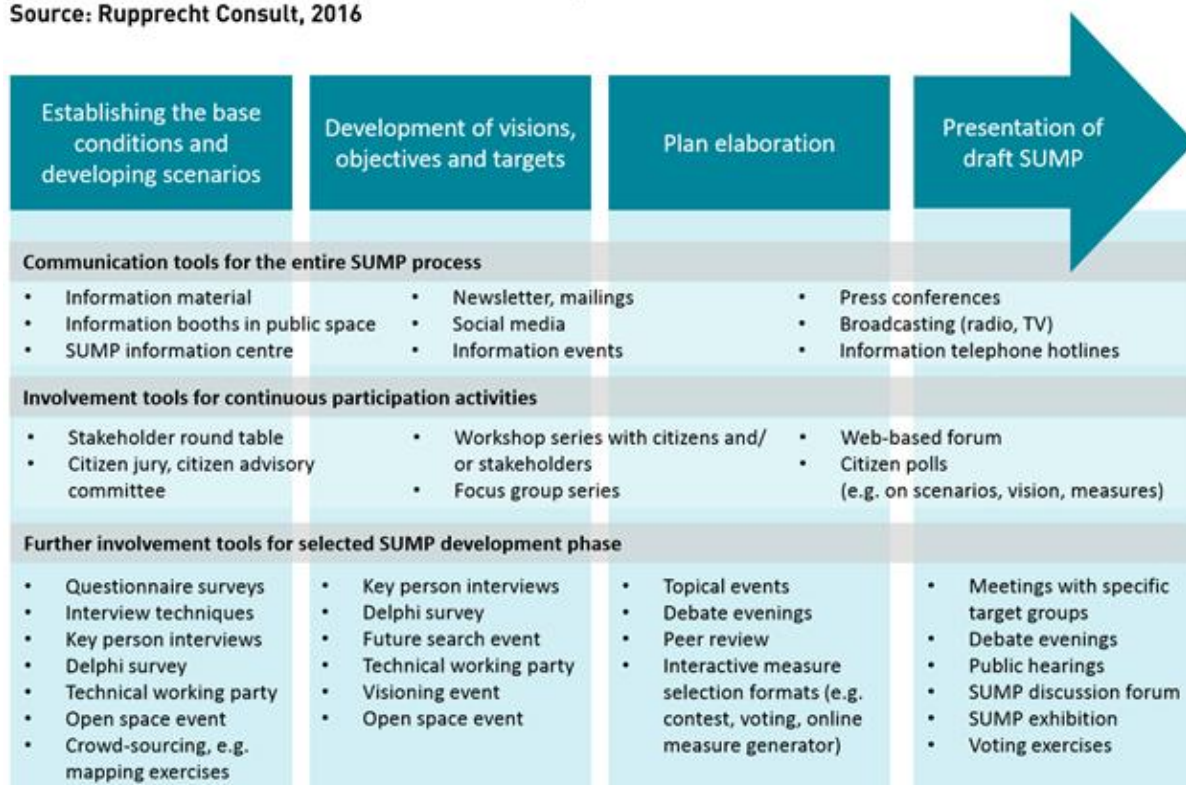
Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 15



Για την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη και συχνότερη εμπλοκή πολιτών και φορέων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, στο παρακάτω Διάγραμμα παρουσιάζεται μία σειρά από ενδεικτικά εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος επιτυγχάνεται με συνδυασμό επικοινωνίας μέσω του διαδικτύου και ζωντανών δράσεων και συναντήσεων.

Figure 7: Involvement tools suitable for SUMP development

Source: Rupprecht Consult, 2016



Διάγραμμα 3-3: Εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, ανάλογα με τη φάση εκπόνησής του

Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CHALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 25

### **Εργαλεία πληροφόρησης και συμμετοχικού σχεδιασμού**

Η πληροφόρηση και ο συμμετοχικός σχεδιασμός θα πρέπει να εκτελεστούν με ένα κατάλληλο μείγμα φυσικών (δια ζώσης) και ψηφιακών (διαδικτυακών) εργαλείων.



Είναι κριτικής σημασίας να γνωρίζουν οι φορείς και η κοινωνία των πολιτών σε ποιο στάδιο της διαδικασίας, με ποιο εργαλείο και με ποιο σκοπό θα ζητηθεί η συμμετοχή τους. Εξίσου μεγάλης σημασίας είναι οι συμμετέχοντες/ουσες μετά τη συμμετοχή τους να αναγνωρίζουν στα ενδιάμεσα και στο τελικό παραδοτέο του ΣΒΑΚ τα «σημάδια» της συμμετοχής τους, προκειμένου να παραμείνουν ενεργοποιημένοι στη διαδικασία και να υιοθετήσουν το τελικό αποτέλεσμα.

Ακολουθεί ενδεικτικός κατάλογος των εργαλείων (φυσικών και ψηφιακών), βασιζόμενος στα εργαλεία που παρουσιάζονται στο παραπάνω Διάγραμμα, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από τον Δήμο, με την υποστήριξη του Αναδόχου (με «\*» όσα κρίνονται απαραίτητα).

- Δημιουργία Ομάδας/Επιτροπής Ενδιαφερομένων Φορέων και υπογραφή Συμφώνου με τους πιο υποστηρικτικούς εξ αυτών\*
- Έρευνες στο δρόμο ή στα νοικοκυριά\*
- Δημοσιεύσεις στον τοπικό (και όχι μόνο) τύπο\*
- Δημόσιες εκδηλώσεις\*
- Εκπαιδευτικά εργαστήρια
- Κέντρο πληροφόρησης
- Συνέδρια
- Διανομή και ανάρτηση έντυπου υλικού προώθησης (αφίσες, φυλλάδια, μπάνερς)\*
- Τηλεφωνικές συνεντεύξεις
- Ραδιοφωνικές / τηλεοπτικές συνεντεύξεις και παρουσιάσεις
- Δημιουργία Διαδικτυακού Φόρουμ\*
- Διαδικτυακές έρευνες και δημοσκοπήσεις\*
- Ειδική Διαδικτυακή Πλατφόρμα / Ιστοσελίδα\*
- Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης\*
- Ειδικά μέσα για επαφή με «δύσκολα προσεγγίσιμες» ομάδες (ΑΜΕΑ, μειονότητες, νέοι, ηλικιωμένοι, άτομα με χαμηλό επίπεδο μόρφωσης, μετανάστες, πρόσφυγες κτλ)

### **Φυσικά - Δια ζώσης Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού**

Τα φυσικά εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού αποσκοπούν:

- στη συμμετοχή των πολιτών και των φορέων στην αξιολόγηση και συμπλήρωση δεδομένων και προτάσεων κατά τη διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ
- στην ενδυνάμωση των πολιτών και των φορέων και την ενίσχυση του ρόλου που μπορούν να αναλάβουν στη χάραξη δημόσιων στρατηγικών και πολιτικών
- στην υιοθέτησή των αποφάσεων, σχεδίων και έργων από αυτούς
- στην ενεργό εμπλοκή τους στην υλοποίηση αυτών, συμβάλλοντας στην ευρύτερη βιωσιμότητά τους

Τα φυσικά εργαλεία, όπως θα παρουσιαστεί και παρακάτω, λειτουργούν συμπληρωματικά με τα ψηφιακά, υποστηρίζοντας από κοινού τη στρατηγική και τις δράσεις συμμετοχικότητας.

Τα δια ζώσης εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

A) αυτά που αφορούν την πλαισίωση και την ενίσχυση της συνεργασίας με τους θεσμούς

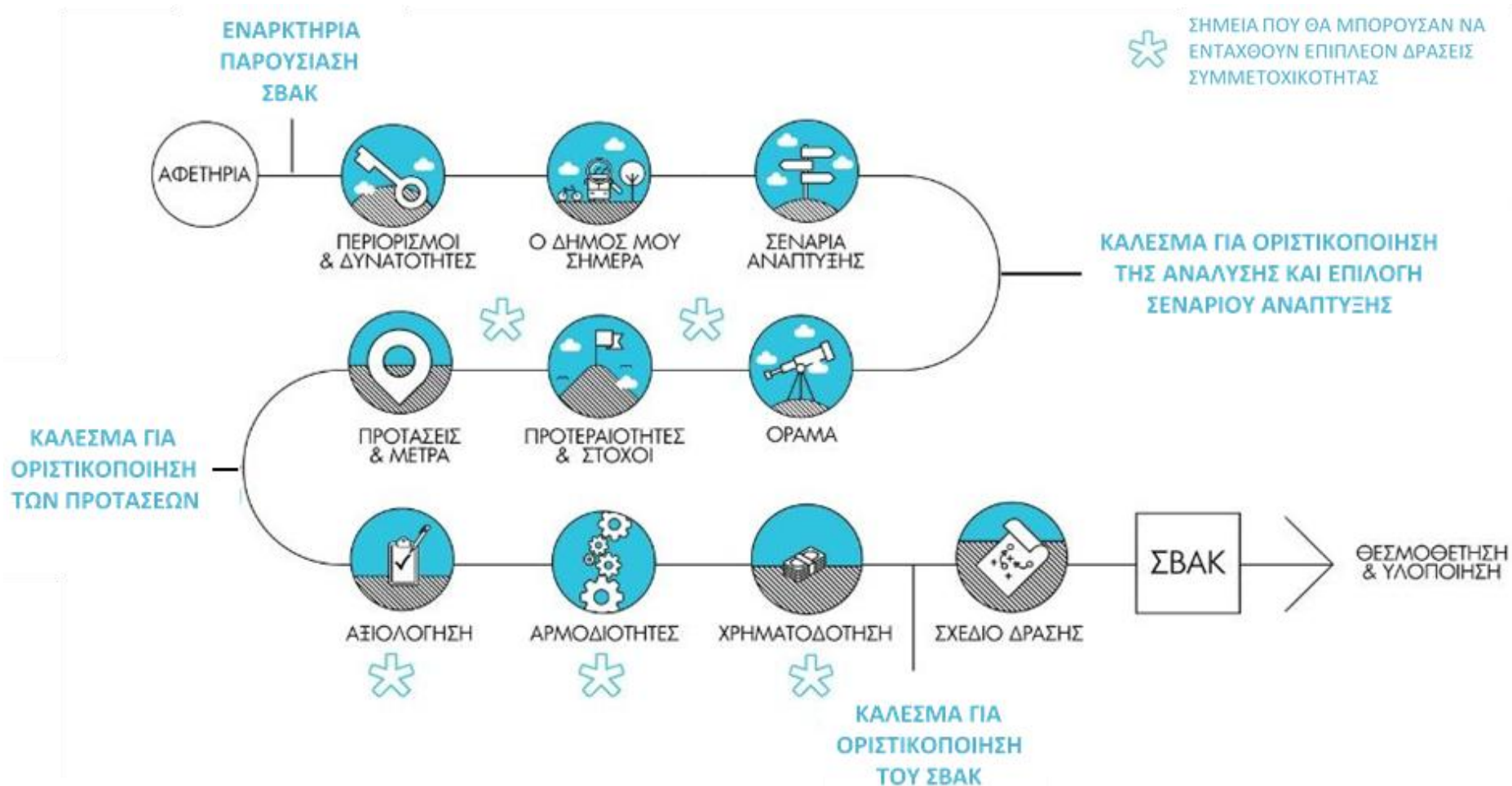
B) αυτά που αφορούν στην ευαισθητοποίηση και ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών

Θα θέλαμε να σημειώσουμε, ότι στόχος είναι να μην υπάρχει αυστηρή διάκριση μεταξύ των δύο κατηγοριών εργαλείων, καθώς τα περισσότερα από αυτά προϋποθέτουν την από κοινού συμμετοχή τόσο των θεσμικών εταίρων, όσο και της κοινωνίας των πολιτών.



Κριτικής σημασίας ρόλο στην αποδοτική ανάπτυξη της στρατηγικής συμμετοχικότητας αποτελεί η ολοκληρωμένη «χαρτογράφηση»<sup>2</sup> και αξιολόγηση ως προς το ρόλο και τη σημαντικότητα των ενδιαφερόμενων μερών. Βάσει της «χαρτογράφησης» αυτής και των σταδίων εκπόνησης του ΣΒΑΚ επιλέγεται η κατάλληλη προσέγγιση και τα σχετικά εργαλεία που θα εφαρμοστούν στην αρχή της διαδικασίας, διατηρώντας όμως μια ελαστικότητα για τυχόν ανάγκες αναπροσαρμογής της στρατηγικής και εργαλείων συμμετοχής που μπορεί να προκύψουν στην πορεία.

<sup>2</sup>Μπορείτε να βρείτε έναν από τους οδηγούς εφαρμογής του “Stakeholders Mapping” εδώ: <https://www.smartsheet.com/what-stakeholder-analysis-and-mapping-and-how-do-you-do-it-effectively>



Διάγραμμα 3-4: Σημεία στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ που προτείνονται δράσεις δια ζώσης συμμετοχής  
 Πηγή: Επεξεργασία Αναδόχου

Συγκεκριμένα, προτείνονται τέσσερις δράσεις/εκδηλώσεις πριν από κομβικά σημεία της εκπόνησης του σχεδίου, ενώ σημειώνονται και επιπλέον σημεία όπου θα μπορούσαν να ενταχθούν δράσεις συμμετοχικότητας, όπως περιγράφονται ενδεικτικά παρακάτω.

Παρακάτω, περιγράφονται ενδεικτικά κάποια από τα εργαλεία που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν από τον Δήμο Αγίου Δημητρίου:

- A) Δημιουργία ομάδας/επιτροπής φορέων
- B) Ερωτηματολόγια σε κατοίκους και επισκέπτες
- Γ) Έρευνες στα νοικοκυριά, στο δρόμο ή με τηλεφωνικές συνεντεύξεις
- Δ) Δημόσιες εκδηλώσεις και συνέδρια
- Ε) Εκπαιδευτικά εργαστήρια
- ΣΤ) Κέντρο πληροφόρησης
- Ζ) Έντυπο ενημερωτικό υλικό
- Η) Δημοσιεύσεις στον τοπικό τύπο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης
- Θ) Ειδικά μέσα για επαφή με «δύσκολα προσεγγίσιμες» ομάδες
- Ι) Πιλοτικές δράσεις με τους πολίτες

#### A) Δημιουργία ομάδας/επιτροπής φορέων

Εργαλείο άμεσης εμπλοκής των τοπικών φορέων στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, βελτιστοποίησης του σχεδιασμού και διαμόρφωσης της αναγκαίας συναίνεσης.

Πρόκειται για μια διαδικασία/εργαλείο που επιτρέπει στον Δήμο:

- να ενεργοποιήσει τους τοπικούς φορείς, αρμοδιότητας και μη, που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εκπόνηση και μετέπειτα εφαρμογή του ΣΒΑΚ (βλ. παρακάτω Διάγραμμα).
- να συνδιαμορφώσει και εφαρμόσει τη στρατηγική συμμετοχικότητας για το ΣΒΑΚ<sup>3</sup>.

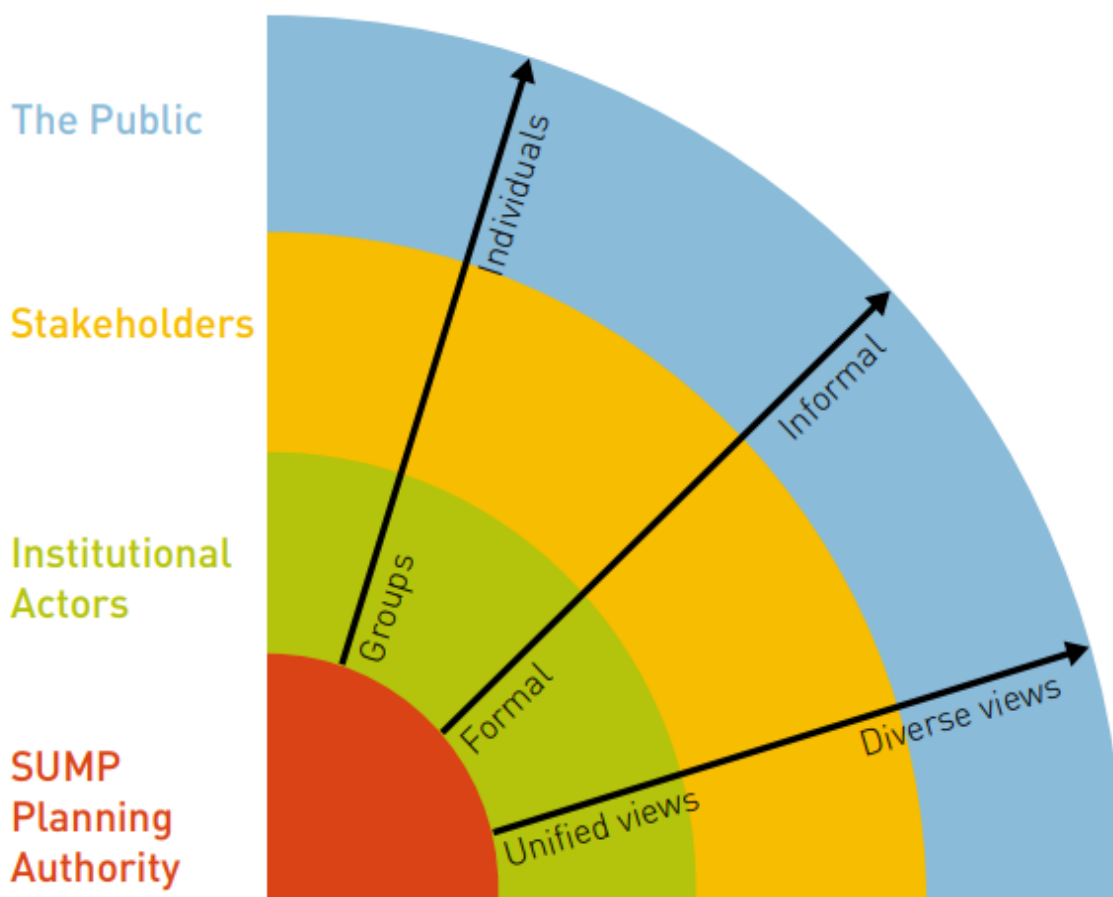
#### **Χαρακτηριστικά - δυνατότητες**

- Στοχευμένη επικοινωνία και διάδραση με θεσμικούς φορείς
- Σχεδιασμός στρατηγικής συμμετοχικότητας για όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ αλλά και για την υλοποίησή του
- Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής και Υποστήριξης Φορέων

#### **Χρονοδιάγραμμα**

Η αναζήτηση και εμπλοκή των τοπικών φορέων πραγματοποιείται στα πρώτα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, οπότε και υπογράφεται το Σύμφωνο Συμμετοχής και Υποστήριξης Φορέων, αλλά υπάρχει δυνατότητα ένταξης νέων φορέων καθ' όλη την πορεία εκπόνησής του.

<sup>3</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διαμόρφωση στρατηγικής συμμετοχικότητας για το ΣΒΑΚ, μπορείτε να αναφερθείτε στην αναφορά "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP's", Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4LLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδα 19, κεφάλαιο "3.1.3 How to develop an engagement strategy".  
[http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual\\_participation\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf)



**Διάγραμμα 3-5: Ομάδες συμμετεχόντων στη διαδικασία εκπόνησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας και τα βασικά χαρακτηριστικά τους.**

*Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMPs, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 21*

#### Β) Ερωτηματολόγια σε κατοίκους και επισκέπτες

Βασικό εργαλείο συλλογής δεδομένων από κατοίκους και επισκέπτες και πρώτης επαφής τους με τη συμμετοχικότητα.

Ένα από τα πρώτα εργαλεία που χρησιμοποιούνται, συνήθως από θεσμούς, για την εμπλοκή των πολιτών και των φορέων στη διαδικασία αποφάσεων και σχεδιασμού είναι αυτό του ερωτηματολογίου. Το ερωτηματολόγιο δίνει τη δυνατότητα μιας πρώτης επικοινωνίας με τους ενδιαφερόμενους και αποσκοπεί στη συλλογή δεδομένων και απόψεων σε θέματα σχετικά με το ΣΒΑΚ.

Αν και αποτελεί πολύ χρήσιμο εργαλείο και ενδεχομένως αναγκαίο σε κάθε στρατηγική συμμετοχικότητας, το ερωτηματολόγιο δεν θα πρέπει να θεωρείται από μόνο του ως επαρκές μέσο για την ολοκληρωμένη κάλυψη των αναγκών συμμετοχικότητας.

### Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Άμεση απεύθυνση σε κατοίκους και επισκέπτες για συλλογή στοιχείων και αξιολόγηση προτάσεων
- Άμεση απεύθυνση σε κατοίκους και επισκέπτες για διάχυση της διαδικασίας και των στόχων του ΣΒΑΚ
- Δυνατότητα ενεργοποίησης και εθελοντικής εμπλοκής ατόμων και φορέων που δεν συμμετέχουν στην Ομάδα του ΣΒΑΚ

### Χρονοδιάγραμμα

Το ερωτηματολόγιο φαίνεται να έχει εφαρμογή κυρίως στα στάδια ανάλυσης της περιοχής μελέτης, αλλά θα μπορούσε να ενταχθεί και στο στάδιο της ανάπτυξης σεναρίων και του οράματος, αλλά και στο στάδιο αναγνώρισης των προτεραιοτήτων/στόχων και των προτάσεων.

#### Γ) Έρευνες στα νοικοκυριά, στο δρόμο ή με τηλεφωνικές συνεντεύξεις

Εργαλεία συλλογής δεδομένων, αλλά και εμπλοκής των πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Πρόκειται για μια ομάδα εργαλείων, τα οποία επιτρέπουν την προσέγγιση των πολιτών στο πλαίσιο της καθημερινής τους ζωής. Έτσι, προσεγγίζονται και άτομα που:

- δεν είχαν ενημερωθεί μέχρι εκείνη τη στιγμή για τις δραστηριότητες συμμετοχικότητας του ΣΒΑΚ
- δεν είχαν διαθέσει τον απαιτούμενο χρόνο για τη συμμετοχή τους
- παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες που δεν τους επιτρέπουν τη συμμετοχή
- δεν τους είχαν κεντρίσει οι δράσεις του ΣΒΑΚ το ενδιαφέρον

### Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Άμεση επικοινωνία με τους πολίτες για συλλογή στοιχείων και αξιολόγηση προτάσεων
- Άμεση επικοινωνία με τους πολίτες για διάχυση της διαδικασίας και των στόχων του ΣΒΑΚ
- Δυνατότητα ενεργοποίησης και εμπλοκής περαιτέρω ατόμων στα επόμενα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ

### Χρονοδιάγραμμα

Η ομάδα αυτή εργαλείων έχει εφαρμογή κυρίως στα στάδια ανάλυσης της περιοχής μελέτης, αλλά θα μπορούσε να ενταχθεί και στο στάδιο της ανάπτυξης σεναρίων και του οράματος, αλλά και στο στάδιο αναγνώρισης των προτεραιοτήτων/στόχων και των προτάσεων.

#### Δ) Δημόσιες εκδηλώσεις και συνέδρια

Εργαλεία ενημέρωσης, εκπαίδευσης και ανταλλαγής γνώσεων και απόψεων μεταξύ πολιτών, φορέων, πολιτικών και επιστημόνων.

Οι δημόσιες εκδηλώσεις, καθώς και τα συνέδρια, είναι από τα πιο συνήθη εργαλεία επικοινωνίας και ανάπτυξης της συμμετοχικότητας. Παρ' όλα αυτά, υπάρχει η τάση να συγχέονται οι εκδηλώσεις ενημέρωσης (π.χ. συνέντευξη τύπου, ανοιχτή παρουσίαση, εκδήλωση διαβούλευσης) με το σύνολο των δράσεων του συμμετοχικού σχεδιασμού. Με άλλα λόγια, μια εκδήλωση διαβούλευσης αποτελεί καλό εργαλείο για κάποιο στάδιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ, αλλά σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να αντικαταστήσει το σύνολο των δράσεων που εντάσσονται σε μια ολοκληρωμένη στρατηγική συμμετοχικότητας.

Ανάμεσα στις δράσεις που διαμορφώνουν αυτή την ομάδα εργαλείων, συγκαταλέγονται οι παρακάτω:

- Ενημερωτικές εκδηλώσεις, όπου παρουσιάζεται ένα στάδιο του σχεδίου ή/και τίθεται προς διαβούλευση
- Ειδικές θεματικές συναντήσεις, όπου αναλύονται συγκεκριμένες πτυχές του ΣΒΑΚ, με στόχο να τροφοδοτήσουν την εκπόνησή του
- Συνέδρια με σκοπό την ανταλλαγή γνώσης και εμπειριών μεταξύ διαφορετικών Δήμων που εκπονούν ή εκπόνησαν ΣΒΑΚ.
- Εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού, ανάλυσης και παραγωγής προτάσεων, με θεσμικούς φορείς, φορείς της κοινωνίας των πολιτών και κατοίκους.

#### **Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες**

- Άμεση επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς για διάχυση της διαδικασίας και των στόχων του ΣΒΑΚ, συλλογή στοιχείων και αξιολόγηση προτάσεων
- Κατάθεση σχολίων από τους πολίτες και τους φορείς επί της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ και των παραδοτέων του
- Διάχυση εξειδικευμένων γνώσεων και εμπειριών από φορείς ειδικού ενδιαφέροντος και αντικειμένου και τροφοδότηση του Σχεδίου με αυτές
- Ανταλλαγή γνώσης και εμπειριών μεταξύ φορέων και Δήμων

#### **Χρονοδιάγραμμα**

Τα εργαλεία που περιέχονται σε αυτή την κατηγορία έχουν δυνατότητα εφαρμογής στο σύνολο της περιόδου εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τονίζεται, παρ' όλα αυτά, η ελάχιστη διοργάνωση τεσσάρων εκδηλώσεων, όπως αυτές παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 3-4, σε κρίσιμα σημεία της πορείας του ΣΒΑΚ.

#### **Ε) Εκπαιδευτικά εργαστήρια**

Εργαλείο εκπαίδευσης/κατάρτισης των μελών της ομάδας του ΣΒΑΚ, καθώς και τυχόν ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών με σκοπό την καλύτερη κατανόηση και την ενεργό συμμετοχή στο ΣΒΑΚ.

Σημαντικό σκέλος μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής συμμετοχής του ΣΒΑΚ είναι αυτό της εκπαίδευσης των ενδιαφερόμενων. Η εκπαίδευση αυτή αφορά σε τρεις βασικές ομάδες:

- Υπάλληλοι Δήμου
- Εκπρόσωποι φορέων
- Ενεργοί πολίτες



Μόνο μέσα από κατάλληλη εκπαίδευση, η συμμετοχή των ανωτέρω στις διαδικασίες του ΣΒΑΚ και στα βαθύτερα ζητήματα του σχεδιασμού μπορεί να είναι ουσιαστική και αποτελεσματική. Επίσης, με την κατάλληλη εκπαίδευση διασφαλίζεται η δημιουργία μιας κρίσιμης μάζας φορέων και πολιτών που θα είναι σε θέση μελλοντικά να παρακολουθεί και να συμβάλλει στην υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, χωρίς να απαιτείται η διαρκής παρουσία εξωτερικών εμπειρογνομώνων.

### Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Για την πρώτη ομάδα, αυτή των στελεχών του Δήμου, είναι σημαντικό να υπάρξει κατάλληλη τεχνική εκπαίδευση από εξειδικευμένο προσωπικό για το πώς θα παρακολουθούν και θα συντονίζουν την ανάπτυξη των δράσεων και την ωρίμανση των προτάσεων του ΣΒΑΚ. Παρότι, στα πρώτα βήματα του ΣΒΑΚ ο εξωτερικός εμπειρογνώμονας ενδέχεται να αναλάβει μεγάλο μέρος του συντονισμού και του σχεδιασμού, θα πρέπει να διασφαλιστεί η άμεση και διαρκής εμπλοκή της ομάδας του Δήμου, προκειμένου η τεχνογνωσία να μεταφερθεί τελικά στα «χέρια» του Δήμου.
- Όσον αφορά τη δεύτερη ομάδα, αυτή των τοπικών φορέων, προτείνεται η εκπαίδευσή τους με στόχο την ενδυνάμωσή τους και τη μετατροπή τους σε ενεργούς συμμετέχοντες, αλλά και ουσιαστικούς συνεργάτες του Δήμου και πρεσβευτές του ΣΒΑΚ.
- Όσον αφορά την τρίτη ομάδα, αυτήν των πολιτών, στόχος είναι ο εμπλουτισμός της τοπικής κοινωνίας με ενεργά «κύτταρα» γνώσης, διάχυσης και δράσης, τα οποία μπορούν να πολλαπλασιαστούν ταχύτατα και να συμπεριλάβουν σύντομα μεγάλα τμήματα του τοπικού πληθυσμού.

### Χρονοδιάγραμμα

Όπως και στην περίπτωση των δημόσιων εκδηλώσεων, έτσι και στις εκπαιδεύσεις προτείνεται η εφαρμογή τους καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Φυσικά, είναι σημαντικό να προγραμματιστεί μια βασική εκπαίδευση της ομάδας του ΣΒΑΚ στην αρχή της διαδικασίας, προκειμένου να εξακριβωθούν τυχόν ελλείψεις σε γνωστικό αντικείμενο, και να ληφθούν τα ανάλογα μέτρα.

### ΣΤ) Κέντρο πληροφόρησης

Εργαλείο με συγκεκριμένη χωρική διάσταση και αναφορά, στο οποίο κάτοικοι, επισκέπτες και φορείς μπορούν να απευθύνονται στο πλαίσιο της καθημερινότητάς τους στην περιοχή.

Εκτός από «προσωρινού» χαρακτήρα δράσεις και εκδηλώσεις, είναι σημαντικό να υπάρχει σε προσβάσιμο σημείο ένα κέντρο πληροφόρησης για το ΣΒΑΚ (ενδεχομένως σε χώρο που ήδη χρησιμοποιείται για την πληροφόρηση των πολιτών για άλλα θέματα, πχ Δημαρχείο). Ένα σταθερό σημείο ενημέρωσης εντός του τόπου που θα επηρεαστεί από το σχέδιο προσφέρει τη δυνατότητα να έχει πρόσβαση στην ενημέρωση και συμμετοχή ο κάθε ενδιαφερόμενος, και ειδικότερα οι πολίτες και οι επισκέπτες, στο πλαίσιο της καθημερινότητάς τους στην περιοχή. Το μόνιμο κέντρο πληροφόρησης μπορεί να επικουρηθεί και από εφήμερα σημεία πληροφόρησης σε χώρους δημοτικών εκδηλώσεων και φεστιβάλ που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό δημοτών.

### Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Σημείο διαπροσωπικής επαφής οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου με την Ομάδα του ΣΒΑΚ
- Σημείο πρόσβασης των πολιτών σε έντυπο ενημερωτικό υλικό και ανακοινώσεις για νέα και επερχόμενες δράσεις
- Χώρος αλληλεπίδρασης, όπου οι κάτοικοι και οι επισκέπτες μπορούν να συμμετέχουν στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ μέσω ερωτηματολογίων και άλλων διαδραστικών εργαλείων
- Σημείο συνάντησης των ενδιαφερομένων για ανταλλαγή απόψεων και ωρίμανση ιδεών
- Σημείο κατάθεσης σχολίων κριτικής και παραπόνων για οτιδήποτε αφορά στο ΣΒΑΚ

### Χρονοδιάγραμμα

Η δημιουργία ενός κέντρου πληροφόρησης, αναλόγως της κλίμακας και των λειτουργιών που θα του δοθούν, μπορεί να προγραμματιστεί ακόμα και από την έναρξη της διαδικασίας εκπόνησης. Η διάρκεια «ζωής» του προτείνεται να διατηρηθεί σίγουρα μέχρι το στάδιο της θεσμοθέτησης, ενώ η συνέχιση της λειτουργίας του στη φάση υλοποίησης θα προσφέρει σημαντικά οφέλη στην ενημέρωση, συμμετοχή και συναίνεση των πολιτών.

#### Ζ) Έντυπο ενημερωτικό υλικό

Βασικό εργαλείο διάχυσης της πληροφορίας και ενημέρωσης των φορέων και πολιτών.

Το έντυπο ενημερωτικό υλικό είναι ένα εύχρηστο μέσο διάχυσης της πληροφορίας και ενημέρωσης τοπικών φορέων και πολιτών, ενώ αποτελεί και μέσο απολογισμού των δράσεων της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παρ' όλα αυτά, η παραγωγή και διανομή έντυπου υλικού θα πρέπει να προγραμματίζεται με σύνεση και σεβασμό προς τον περιβαλλοντικό αποτύπωμα που μπορεί να έχει η αλόγιστη χρήση χαρτιού και μελανιού και η μη αποτελεσματική ανακύκλωση του παραγμένου υλικού.

Επίσης, εφίσταται η προσοχή στον μονοσήμαντο χαρακτήρα της επικοινωνίας αυτής και προτείνεται ο συνδυασμός του συγκεκριμένου εργαλείου με πιο διαδραστικά μέσα, αμφίδρομης επικοινωνίας με τους ενδιαφερόμενους.

### Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Ευρεία διάχυση της πληροφορίας
- Ελκυστική προς το ενδιαφερόμενο κοινό παρουσίαση της πληροφορίας
- Μέσο ανασκόπησης και απολογισμού των δράσεων, τόσο από τον Δήμο όσο και από τους φορείς
- Μέσο πρόσκλησης των φορέων και πολιτών σε δράσεις και εκδηλώσεις
- Χρειάζεται προσοχή και καλός προγραμματισμός στο σκοπό παραγωγής και στο τιράζ, ώστε να περιορίζεται κατά το δυνατόν το περιβαλλοντικό κόστος

### Χρονοδιάγραμμα

Η δημιουργία και διανομή έντυπου ενημερωτικού υλικού μπορεί να αφορά είτε στην ευρύτερη καμπάνια ενημέρωσης των πολιτών και των φορέων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, οπότε και προτείνεται η χρήση του στο σύνολο της περιόδου εκπόνησης, είτε σε συγκεκριμένες δράσεις και εκδηλώσεις, όπως π.χ. η πρώτη δημόσια παρουσίαση του ΣΒΑΚ ή κάποιο εργαστήριο συμμετοχικού σχεδιασμού.

#### Η) Δημοσιεύσεις στον τοπικό τύπο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης

Βασικό εργαλείο επικοινωνίας και πρόσκλησης για συμμετοχικότητα για το ΣΒΑΚ.

Η ανάπτυξη δράσεων επικοινωνίας μέσω των ΜΜΕ αποτελεί βασικό εργαλείο διάχυσης της πληροφορίας και ενημέρωσης πολιτών και φορέων σε μαζική κλίμακα.

#### **Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες**

- Ευρεία διάχυση της πληροφορίας, ακόμα και εκτός περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ, προσφέροντας ισχυρή εξωστρέφεια
- Ελκυστική προς το ευρύ κοινό παρουσίαση της πληροφορίας, καθώς φιλτράρεται μέσω της δημοσιογραφίας
- Μέσο ανασκόπησης και απολογισμού των δράσεων, τόσο από τον Δήμο όσο και από τους φορείς
- Μέσο πρόσκλησης των φορέων και πολιτών σε δράσεις και εκδηλώσεις
- Δυνατότητα ανάπτυξης διαλόγου με τους δημοσιογράφους ή/και τους πολίτες (κυρίως στα ψηφιακά ΜΜΕ)

#### **Χρονοδιάγραμμα**

Οι δημοσιεύσεις στον τοπικό τύπο και στα μέσα μαζικής επικοινωνίας μπορούν να αφορούν είτε στην ευρύτερη καμπάνια ενημέρωσης των πολιτών και των φορέων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, οπότε και προτείνεται η χρήση του στο σύνολο της περιόδου εκπόνησης, είτε σε συγκεκριμένες δράσεις και εκδηλώσεις, όπως π.χ. η πρώτη δημόσια παρουσίαση του ΣΒΑΚ ή κάποιο εργαστήριο συμμετοχικού σχεδιασμού.

#### Θ) Ειδικά μέσα για επαφή με «δύσκολα προσεγγίσιμες» ομάδες

Ομάδα εργαλείων που επιτρέπουν την πραγματικά συμπεριληπτική και συμμετοχική εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ, συνυπολογίζοντας ειδικές, ίσως ευπαθείς, ομάδες πληθυσμού, με περιορισμένη πρόσβαση (ΑΜΕΑ, μειονότητες, νέοι, ηλικιωμένοι, άτομα με χαμηλό επίπεδο μόρφωσης, μετανάστες, πρόσφυγες κτλ).

Είναι αρκετά σύνηθες σε μια προσπάθεια ανάπτυξης της συμμετοχικότητας των πολιτών, να παρατηρείται μειωμένη εκπροσώπηση και συμμετοχή ευπαθών κοινωνικών ομάδων του πληθυσμού. Ίσως ο πιο βασικός λόγος για τον οποίο παρατηρείται μειωμένη συμμετοχή είναι ο ελλιπής σχεδιασμός διαδικασιών και εργαλείων από πλευράς του συντονιστή φορέα για την πρόσκληση και συμμετοχή αυτών των ομάδων πληθυσμού.

Σύμφωνα με το εγχειρίδιο του Eltis<sup>4</sup> για τη Συμμετοχή φορέων και πολιτών στα ΣΒΑΚ, δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη λίστα μεθόδων οι οποίες να καλύπτουν την ενημέρωση και πρόσκληση συγκεκριμένων «δύσκολα προσεγγίσιμων» ομάδων, καθώς υπάρχουν πολλές διαφορετικές περιπτώσεις και κατηγορίες υπο-ομάδων και ατόμων. Προτείνεται η «αντίστροφη» προσέγγιση, η οποία στοχεύει στην αναζήτηση και αντιμετώπιση των εμποδίων που μπορεί να υπάρχουν και εν τέλει να αποτρέπουν συγκεκριμένες ομάδες από τη συμμετοχή.

Παραδείγματος χάριν, υλικό σε γραπτή μορφή μπορεί να αποκλείει άτομα τα οποία δεν είναι εξοικειωμένα με τη διατύπωση των ιδεών τους με γραπτό λόγο ή που δεν γνωρίζουν τη γλώσσα επαρκώς, ή άτομα με δυσκολία στην όραση, ή άτομα με προβλήματα γραμματισμού ή μαθησιακές δυσκολίες. Σε άλλες περιπτώσεις, μέθοδοι που προωθούν την προσωπική συμμετοχή μπορεί να αποτρέπουν άτομα τα οποία δεν είναι εξοικειωμένα με διαπροσωπικές συναντήσεις, ή που δεν αισθάνονται άνετα να εκφράσουν τις προσωπικές τους απόψεις, ή που μπορεί στο παρελθόν να έχουν αντιμετωπίσει κάποιας μορφής αποκλεισμού και δεν αισθάνονται άνετα εκτός του συνήθους περιβάλλοντός τους. Από τη άλλη, διαδικτυακές μέθοδοι και εργαλεία δεν είναι κατάλληλα για άτομα και ομάδες με χαμηλή και καθόλου εμπειρία με τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές και το διαδίκτυο.

Όπως γίνεται αντιληπτό, υπάρχουν πολυεπίπεδοι λόγοι για τους οποίους άτομα και ομάδες πληθυσμού εν τέλει αποκλείονται από τη συμμετοχή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και σχεδιασμού. Στο πλαίσιο της γενικότερης εκπαίδευσης του προσωπικού του Δήμου που θα αναλάβει την εκπόνηση της στρατηγικής συμμετοχικότητας και του ΣΒΑΚ, προτείνεται και η στοχευμένη εκπαίδευση σε θέματα ισότητας και η ένταξη στη στρατηγική εργαλείων και δράσεων προς αυτή την κατεύθυνση. Για παράδειγμα, προτείνεται:

- η αναγνώριση των εμποδίων που αποτρέπουν άτομα και ομάδες εξ αρχής από τη συμμετοχή τους, και ο εξειδικευμένος σχεδιασμός επικοινωνίας και δράσεων για κάθε περίπτωση, βασισμένος στις συγκεκριμένες ανάγκες τους (π.χ. χρήση διερμηνέων, προσαρμογή των υποδομών για άτομα με αναπηρίες, προσφορά επιπλέον φροντίδας, προσαρμογή της ώρας και της τοποθεσίας των δράσεων κτλ.).
- η παροχή επαρκών γενικών πληροφοριών για την περίπτωση, καθώς δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι το κοινό γνωρίζει το αντικείμενο.
- η εξασφάλιση προσβάσιμων πληροφοριών, οι οποίες είναι εύκολα κατανοητές και διαθέσιμες σε διαφορετικές μορφές (format). Προτείνεται η χρήση απλής γλώσσας στην επικοινωνία (αποφυγή ιδιωματισμών, αργκό και εξειδικευμένων εκφράσεων), καθώς και η χρήση εικόνων, συμβόλων και γραφικών, τα οποία βοηθούν στην κατανόηση του θέματος.
- η αναζήτηση της συνεργασίας ειδικών τοπικών φορέων για τη διάχυση των μηνυμάτων του ΣΒΑΚ στις εν λόγω ομάδες, π.χ. κέντρα κοινότητας, βιβλιοθήκες, νηπιαγωγεία, σχολεία, τοπικά ιατρεία, αθλητικοί σύλλογοι, πολιτιστικοί σύλλογοι, επαγγελματικοί σύλλογοι κ.α.
- η παροχή οικονομικής ή άλλης υποστήριξης σε αυτούς που δεν διαθέτουν τους επαρκείς πόρους για να συμμετέχουν.

<sup>4</sup> "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP's", Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4LLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδα 42, κεφάλαιο "3.3.3 How to engage "hard-to-reach" groups".  
[http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual\\_participation\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf)

## 1) Πιλοτικές δράσεις με τους πολίτες

Δράσεις που δίνουν άμεσα το στίγμα των προτάσεων του ΣΒΑΚ, με υλοποίηση πραγματικού πιλοτικού έργου μαζί με τους πολίτες, πριν ακόμα ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ.

Πρόκειται για ένα πολύ δυναμικό και αποτελεσματικό εργαλείο συμμετοχικού σχεδιασμού για την υλοποίηση μικρής κλίμακας έργων και soft δράσεων (το εργαλείο αυτό δεν αφορά βαριές υποδομές), το οποίο δύναται να χρησιμοποιηθεί για πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις μέτρων του ΣΒΑΚ μετά από διεξοδική έρευνα, τεκμηρίωση και εντοπισμό του κατάλληλου τοπικού δυναμικού που θα αναλάβει την εκτέλεσή τους.

Στη διεθνή βιβλιογραφία, τέτοιες δράσεις εντάσσονται στην προσέγγιση του (ή αναφέρονται ως) «Placemaking», «Tactical urbanism» και «Quick Win measures», και συνιστούν δράσεις για την υλοποίηση των οποίων αναλύονται και συνδιαμορφώνονται προτάσεις από κοινού μεταξύ των ενδιαφερόμενων και της Ομάδας του ΣΒΑΚ, με συγκεκριμένο πεδίο και τόπο αναφοράς (π.χ. χώρος στάθμευσης, παραλιακό μέτωπο, μονοπάτι, πλατεία, πάρκο, στάση λεωφορείου, δρόμος πρόσβασης στο σχολείο κτλ), για την ικανοποίηση μιας συγκεκριμένης άμεσης ανάγκης<sup>5</sup>. Με τα εργαλεία αυτά είναι εφικτό κάποιες προτάσεις του ΣΒΑΚ να υλοποιηθούν άμεσα σε πιλοτική μορφή, με προσωρινό/αναστρέψιμο χαρακτήρα και χαμηλό κόστος, από τους ίδιους τους πολίτες και τους φορείς. Οι δράσεις αυτές επιτρέπουν τόσο τη «δοκιμή» κάποιων προτάσεων πριν την τελική τους ένταξη στο σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ και την υλοποίηση με μη αναστρέψιμο τρόπο, όσο και την άμεση ενεργοποίηση και ενδυνάμωση των πολιτών και των φορέων για το ρόλο τους στην εκπόνηση και την εφαρμογή του ΣΒΑΚ<sup>6</sup>.

Τα «Quick Win» μέτρα παρά τον βραχυπρόθεσμο χαρακτήρα τους είναι σημαντικό να συμβάλουν στους μακροπρόθεσμους στόχους του ΣΒΑΚ και να μην θέτουν σε κίνδυνο την αξιοπιστία, την εγκυρότητα και το ευρύτερο όραμα του ΣΒΑΚ.

Τέτοιες πρωτοβουλίες είναι σκόπιμο να αναλαμβάνονται από συγκεκριμένες ομάδες πολιτών ή φορείς, οι οποίοι θα έχουν την κύρια ευθύνη υλοποίησης και θα μετατραπούν δια του τρόπου αυτού σε πρεσβευτές του ΣΒΑΚ (ambassadors).

### Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Δράση άμεσης υλοποίησης και αποτελέσματος
- Δράση που δίνει το στίγμα και τη φιλοσοφία του ΣΒΑΚ με χειροπιαστό τρόπο
- Δυνατότητα προσέλκυσης ατόμων και φορέων που προτιμούν την πράξη από τη θεωρία

<sup>5</sup> Περισσότερες πληροφορίες για την προσέγγιση και τις μεθόδους του placemaking μπορείτε να αναζητήσετε εδώ (Project for Public Spaces): [www.pps.org](http://www.pps.org) και εδώ (The City at Eye Level): <http://thecityatyelevel.com>.

<sup>6</sup> Περισσότερες πληροφορίες για την προσέγγιση και τις μεθόδους του tactical urbanism (τακτική πολεοδομία) μπορείτε να αναζητήσετε εδώ (Street Plans Collaborative): <https://www.street-plans.com/tag/tactical-urbanism/> και εδώ (οδηγός για το Tactical Urbanism): <http://tacticalurbanismguide.com>.

Για την προσέγγιση των Μέτρων "QuickWin" μπορείτε να αναφερθείτε στον οδηγό του Eltis, 2014, «Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», μετάφραση του «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan», Rupprecht Consult για το European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (ELTIS) στα πλαίσια του ELTISPlus. Διαθέσιμο στο: [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines\\_el\\_v2.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf), σελ. 28.

- Δράση που προσφέρει έμπνευση και χαρά στην τοπική κοινωνία, αλλά ταυτόχρονα τη φέρνει αντιμέτωπη με τις πραγματικές δυσκολίες της υλοποίησης έργου στον δημόσιο χώρο
- Εργαλείο που αξιοποιεί πλήρως τις γνώσεις και τη δυναμική της τοπικής κοινωνίας για την πραγματοποίηση αλλαγών στον δικό της τόπο και για τις δικές της ανάγκες
- Ευκαιρία συνεργασίας φορέων και ατόμων με τεχνικές γνώσεις, με ανθρώπους και ομάδες από άλλους κοινωνικούς χώρους και με άλλου τύπου δεξιότητες, για έναν κοινό σκοπό (ευθεία αντανάκλαση της διεπιστημονικής προσέγγισης του ΣΒΑΚ)
- Παρουσίαση με παραδειγματικό τρόπο, στον συγκεκριμένο τόπο και χρόνο, των ευεργετικών αποτελεσμάτων μιας προτεινόμενης παρέμβασης, προκειμένου να καμφθούν οι επιφυλάξεις των πιο συντηρητικών και δύσπιστων κομματιών της τοπικής κοινωνίας και να διασφαλιστεί η απαιτούμενη συναίνεση.

### Χρονοδιάγραμμα

Πρόκειται για δράσεις που καλό είναι να ακολουθούν τον προσδιορισμό των πακέτων μέτρων του ΣΒΑΚ, έτσι ώστε να αναγνωρίζεται από όλους ότι υλοποιούν το ίδιο το ΣΒΑΚ και όχι τις προσωπικές ιδέες ή φιλοδοξίες κάποιων τοπικών παραγόντων.

#### Κ) Ψηφιακά - Διαδικτυακά Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στο ΣΒΑΚ προτείνεται να στηριχθεί σε μεγάλο βαθμό και σε διαδικτυακά εργαλεία για τέσσερεις κύριους λόγους:

- α) λόγω της στενότητας οικονομικών πόρων και της ανάγκης για μέγιστη δυνατή απεύθυνση
- β) λόγω του ότι τα διαδικτυακά εργαλεία είναι τα πλέον σύγχρονα και ελκυστικά στις νέες και στις παραγωγικές ηλικίες, στις οποίες δίνει προτεραιότητα η μεθοδολογία σχεδιασμού
- γ) λόγω της ύπαρξης πολλών επισκεπτών του Δήμου, οι οποίοι ενδιαφέρονται ενδεχομένως να συμμετάσχουν στον σχεδιασμό, αλλά δεν διαμένουν στον Δήμο.
- δ) λόγω της πανδημίας COVID 19 κάποιες πληθυσμιακές ομάδες (ηλικιωμένοι, άτομα με νοσήματα) ενδέχεται να μην μπορούν να συμμετάσχουν με φυσική παρουσία

Τα διαδικτυακά εργαλεία δεν έρχονται, όμως, να υποκαταστήσουν ζωντανές συζητήσεις και δρώμενα στο τοπικό επίπεδο, παρά αξιοποιούν την υφιστάμενη δυναμική τους ως εργαλεία της καθημερινότητας μεγάλης μερίδας των πολιτών, αλλά και ως ελκυστικά και προσιτά μέσα επικοινωνίας. Στόχος τους είναι να:

- παρέχουν άμεσο, διαδραστικό, διαφανή και προσιτό τρόπο πληροφόρησης
- έλκουν περισσότερους πολίτες και φορείς να συμμετάσχουν στην ανάπτυξη θεμάτων που θίγει το ΣΒΑΚ
- καταγράφουν πληροφορίες, προτιμήσεις και αξιολογήσεις των πολιτών και φορέων
- καλλιεργούν σταδιακά τη συνείδηση των πολιτών σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα εργαλεία που παρουσιάζονται και αναλύονται ακολούθως έχουν το καθένα και από έναν διακριτό ρόλο, ενώ αλληλοσυμπληρώνονται μεταξύ τους και υποβοηθούν ή τροφοδοτούνται από άλλες δραστηριότητες συμμετοχικού σχεδιασμού.

#### A) Πλατφόρμα ή ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ

Κόμβος δημοσίευσης ενημερωτικού και εκπαιδευτικού υλικού, ανάρτησης υλικών και συμπερασμάτων του ΣΒΑΚ και παροχής δυνατότητας σχολιασμού και διατύπωσης προτάσεων από το κοινό.

Συγκεκριμένα, πρόκειται για μία διαδραστική ιστοσελίδα η οποία δύναται να:

- Συγκεντρώνει όλο το πληροφοριακό υλικό για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων των:
  - Κειμένων/χαρτών κάθε φάσης του ΣΒΑΚ προς σχολιασμό
  - Κειμένων και χαρτών του τελικού τεύχους του ΣΒΑΚ
  - Βοηθητικό πληροφοριακό και εκπαιδευτικό υλικό
- Παρέχει τη δυνατότητα συλλογής στοιχείων επικοινωνίας των ενδιαφερομένων
- Δημοσιεύει νέα και ανακοινώσεις από δράσεις που έγιναν ή πρόκειται να γίνουν
- Δείχνει γραφικά με ελκυστικό, απλό και αποδοτικό τρόπο τη φάση στην οποία βρίσκεται το ΣΒΑΚ, επιτρέποντας στον χρήστη να πλοηγηθεί στα διάφορα υποστάδια.

#### **Χαρακτηριστικά - δυνατότητες**

- Δημιουργία δημόσιου ψηφιακού αρχείου για το ΣΒΑΚ
- Δυναμική πληροφόρηση για κάθε τι που αφορά το ΣΒΑΚ
- Ανάρτηση υλικού που παράγεται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ
- Σχολιασμός από τους ενδιαφερόμενους
- Διασύνδεση με άλλα ψηφιακά εργαλεία – κανάλια επικοινωνίας
- Δημιουργία ψηφιακής κοινότητας και συλλογή δεδομένων επικοινωνίας των ενδιαφερομένων

#### **Χρονοδιάγραμμα**

Η πλατφόρμα του ΣΒΑΚ πρέπει να χρησιμοποιείται καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και να αποτελεί ουσιαστικό εργαλείο της διαβούλευσης και του συμμετοχικού σχεδιασμού, διότι μέσω αυτής θα πραγματοποιείται ο σχολιασμός των κειμένων και των χαρτών, θα φαίνεται συνολικά η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ με δυνατότητα μετάβασης σε διαφορετικά στάδια.

#### B) Σελίδα στο Facebook (Facebook page)

Εργαλείο αναδημοσίευσης και μαζικής προώθησης σημαντικού υλικού, πληροφοριών, νέων και γεγονότων, με δυνατότητες αλληλεπίδρασης με το κοινό

Σκοπός της σελίδας αποτελεί η πλατιά αναδημοσίευση σημαντικού υλικού, πληροφοριών, νέων και γεγονότων τα οποία ανακοινώνονται αρχικά σε κάποιο από τα άλλα εργαλεία (κυρίως την Πλατφόρμα). Επίσης, η σελίδα θα αναδημοσιεύει επιτυχημένα παραδείγματα από άλλα προγράμματα ή περιοχές στην Ελλάδα και το εξωτερικό με σκοπό να εμπνεύσει και να ευαισθητοποιήσει την τοπική κοινωνία αναφορικά με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Η σελίδα του Facebook έχει τη δυνατότητα να προσεγγίσει μαζικότερα και πιο ενεργά το επιθυμητό ακροατήριο από ότι η Πλατφόρμα, αλλά δεν χρησιμεύει ως εργαλείο αρχειοθέτησης των υλικών του ΣΒΑΚ και δεν μπορεί κανείς εύκολα να εντοπίσει σε αυτήν προηγούμενους διαλόγους και διαδικασίες διαβούλευσης (για αυτό και εκτός των άλλων είναι απαραίτητη η Πλατφόρμα).

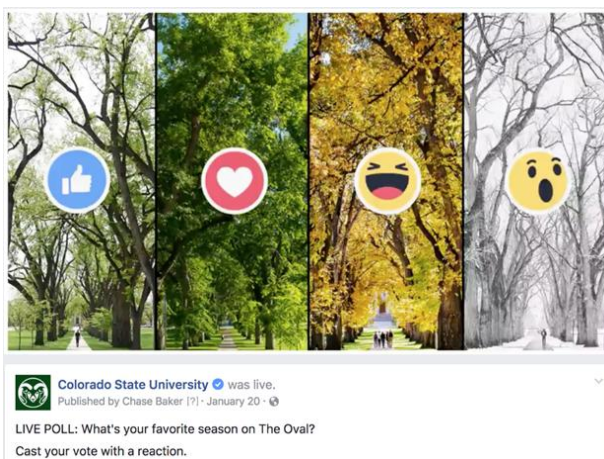
Η σελίδα στο Facebook, επίσης, απευθύνεται σε ένα μεγαλύτερο εύρος κοινό σε σχέση με μια ομάδα στο Facebook (αναλύεται ακολούθως ο ρόλος της), δεδομένου ότι παρέχει πληροφορίες ακόμα και σε άτομα ή φορείς που δεν σκοπεύουν να εμπλακούν ενεργά στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ (π.χ. δημοσιογράφοι, πολιτικοί, επιχειρηματίες κτλ).

### Χαρακτηριστικά - δυνατότητες

- Δημοσίευση μόνο από τον διαχειριστή της σελίδας
- Δυνατότητα αποστολής ιδιωτικού μηνύματος από τον εκάστοτε χρήστη προς τον διαχειριστή/ομάδα του ΣΒΑΚ
- Δυνατότητα για τον χρήστη να σχολιάσει, αλλά και να τοποθετηθεί αναφορικά με κάποια δημοσίευση ή σχόλιο άλλου: υπέρ/κατά (ένδειξη «Like» κ.α.)
- Δυνατότητα για οποιοδήποτε χρήστη να μοιραστεί και να διαδώσει το περιεχόμενο της σελίδας απλά κάνοντας «share».
- Δυνατότητα για τον επισκέπτη να επιλέξει μεταξύ έως και 6 εναλλακτικών προτάσεων μέσω εικονιδίων αντίδρασης (reactions)



Εικόνα 3-2: Επιλογές αντίδρασης (reaction) σε δημοσίευση ή σχόλιο στο Facebook



Εικόνα 3-3: Παράδειγμα διαδικτυακής ψηφοφορίας στο Facebook (επιλογή προτιμώμενης εποχής) με τη χρήση των εικονιδίων αντίδρασης

### Χρονοδιάγραμμα

Η σελίδα στο facebook θα είναι ενεργή καθ' όλη τη διάρκεια του ΣΒΑΚ (δυνητικά και κατά την υλοποίησή του) και θα έχει μία μέτρια συχνότητα δημοσιεύσεων προκειμένου να κρατάει μεν το κοινό ενήμερο, αλλά να έχει έναν χαρακτήρα δημοσίευσης βασικού υλικού και γεγονότων, και όχι όλων των δραστηριοτήτων του ΣΒΑΚ.



### Γ) Ομάδα Facebook (Facebook Group)

Ομάδα διαλόγου και συνεργασίας για την ενίσχυση της καθημερινής συμμετοχής στο ΣΒΑΚ των ανθρώπων που επιθυμούν να πλαισιώσουν πιο στενά την Ομάδα του ΣΒΑΚ.

Η ομάδα του Facebook θα περιλαμβάνει ενδιαφερόμενους της τοπικής κοινωνίας, και όχι μόνο, για θέματα βιώσιμης κινητικότητας και ειδικότερα για το ΣΒΑΚ. Το περιεχόμενό της θα είναι ορατό δημόσια, αλλά μόνο τα μέλη της ομάδας θα έχουν δικαίωμα να δημοσιεύουν τις απόψεις τους, είτε ως σχόλια σε υπάρχουσες δημοσιεύσεις, είτε ως νέες δημοσιεύσεις (χωρίς προέγκριση του διαχειριστή, αλλά με δυνατότητα να διαγραφούν εκ των υστέρων εάν το περιεχόμενο τους παραβιάζει τους κανόνες της ομάδας). Ο ρόλος της ομάδας θα είναι πιο καθημερινός, διαδραστικός και προσιτός σε κάθε έναν που ενδιαφέρεται έντονα για το θέμα.

#### **Χαρακτηριστικά – δυνατότητες**

- Δημοσίευση από κάθε μέλος της ομάδας (με δυνατότητα του διαχειριστή να διαγράψει τυχόν προσβλητικά ή ακατάλληλα σχόλια)
- Δυνατότητα αποστολής ιδιωτικού μηνύματος από κάθε μέλος της ομάδας προς τον διαχειριστή/ομάδα του ΣΒΑΚ ή οποιοδήποτε άλλο μέλος
- Δυνατότητα για το μέλος να σχολιάσει, αλλά και να τοποθετηθεί αναφορικά με κάποια δημοσίευση ή σχόλιο άλλου μέλους της ομάδας: υπέρ/κατά (ένδειξη «Like» κ.α.)
- Δυνατότητα για οποιοδήποτε μέλος να μοιραστεί και να διαδώσει το περιεχόμενο της ομάδας απλά κάνοντας «share».
- Δυνατότητα για οποιοδήποτε μέλος να προσκαλέσει νέα μέλη στην ομάδα
- Δυνατότητα για το μέλος να επιλέξει μεταξύ έως και 6 εναλλακτικών προτάσεων μέσω εικονιδίων αντίδρασης (reactions)

#### **Χρονοδιάγραμμα**

Η ομάδα του Facebook θα χρησιμοποιείται σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Η συχνότητα χρήσης της θα είναι υψηλή, δεδομένου ότι θα χρησιμοποιείται για τη δημοσίευση όλων των ενημερώσεων, για καθημερινό διάλογο και για ανάγκες συνεργασίας μεταξύ των πολιτών, αλλά και μεταξύ πολιτών και ομάδας εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Μετά το πέρας του ΣΒΑΚ, η συνέχιση της λειτουργίας του συγκεκριμένου εργαλείου επαφίεται στην επιλογή του Δήμου.

#### **Αξιολόγηση Στρατηγικής Συμμετοχικότητας**

Ιδιαίτερως σημαντικό ρόλο στη στρατηγική συμμετοχικότητας παίζει η αξιολόγησή της ως προς την εν γένει ποιότητα της διαδικασίας συμμετοχής στο ΣΒΑΚ και ως προς την αποτελεσματικότητά της. Η αξιολόγηση των μεθόδων και των εργαλείων επιτρέπει την κατανόηση του βαθμού επιτυχίας της συμμετοχικότητας καθώς και του αντικτύπου τόσο στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ όσο και σε ευρύτερη κλίμακα. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα πρέπει, επίσης, να ληφθούν υπόψη κατά την παράδοση του ΣΒΑΚ και κατά την προετοιμασία της επόμενης γενιάς του ΣΒΑΚ. Ωστόσο, η αξιολόγηση αυτή τη στιγμή αποτελεί μια σχετικά νέα πρακτική συμμετοχής.

Ένα πρώτο στάδιο στη διαδικασία αξιολόγησης είναι ο προσδιορισμός ενός πλαισίου παρακολούθησης της συμμετοχικότητας και των σχετικών δράσεων, με στόχους και αντίστοιχους δείκτες, όπως για παράδειγμα ο αριθμός συμμετεχόντων, ανατροφοδότηση συμμετεχόντων, κ.α.). Συνοπτικά, κάποια εργαλεία αξιολόγησης είναι:

- Εσωτερική αξιολόγηση (debrief) της ομάδας συμμετοχικότητας του ΣΒΑΚ έπειτα από κάθε δράση
- Συναντήσεις (φυσικές ή διαδικτυακές) ανασκόπησης της ομάδας συμμετοχικότητας, σε τακτικά διαστήματα, όπου αξιολογείται η αποδοτικότητα και τα αποτελέσματα της στρατηγικής συμμετοχικότητας
- Παροχή ανατροφοδότησης από φορείς ή πρόσωπα με ειδική γνώση σε σχετικά ζητήματα, οι οποίοι δεν ανήκουν στην ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ.
- Επιτροπή ελέγχου ποιότητας από εξωτερικούς συνεργάτες, η οποία επιβλέπει τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένης και αυτής της συμμετοχικότητας.
- Παροχή ανατροφοδότησης από πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς, είτε με τη λήξη δράσεων και εκδηλώσεων (π.χ. ερωτηματολόγια), είτε με την ανάθεση ενός ατόμου της ομάδας του ΣΒΑΚ ως πρόσωπο επικοινωνίας το οποίο θα συλλέγει ανατροφοδότηση κ.α..

Περισσότερες πληροφορίες για τη μεθοδολογία αξιολόγησης του ΣΒΑΚ αναφέρονται στο σχετικό εγχειρίδιο του Eltis, "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP"s<sup>7</sup>.

### **Ιδέες για άμεση εμπλοκή του Δήμου & των Φορέων στη συμμετοχική ανάπτυξη του ΣΒΑΚ**

Σκοπός του παρόντος είναι να αναδείξει τους τρόπους με τους οποίους ο Δήμος και οι Φορείς μπορούν να συμμετέχουν ενεργά στην ανάπτυξη και διάδοση των μηνυμάτων του ΣΒΑΚ, χωρίς να είναι απαραίτητη η πρόσληψη εξωτερικών συμβούλων για την υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων. Ακολουθούν σχετικά παραδείγματα:

- 1. Εβδομαδιαία δραστηριότητα στα Social Media:** διάχυση περιεχομένου που θα ετοιμάζει η Ομάδα του ΣΒΑΚ ή θα αντλείται από το CIVINET CY-EL Group, διασύνδεση με Media Δήμου, τοπικά ΜΜΕ, σελίδες και groups της περιοχής, απόκριση σε μηνύματα
- 2. Αξιοποίηση Κέντρου Πληροφόρησης Πολιτών** (αν υπάρχει) για διάχυση ερωτηματολογίων και ενημερωτικού υλικού
- 3. Αξιοποίηση ήδη προγραμματιζόμενων εκδηλώσεων και δράσεων ή ευκαιριών**
  - Πολιτιστικά φεστιβάλ (Θεατρικές παραστάσεις, έκθεση ζωγραφικής, προβολές ταινιών κα)
  - Αθλητικά γεγονότα

<sup>7</sup> Eltis, "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP"s, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4LLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδες 44-46, κεφάλαιο "3.4 Evaluation of participation".  
[http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual\\_participation\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf)

- Περιβαλλοντικές δράσεις
- Μαθητικά φεστιβάλ ή γιορτές
- Δράσεις για την Ενέργεια
- Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας και Μέρα Χωρίς Αυτοκίνητο
- Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος
- κ.α.

**4. Διοργάνωση δράσεων με κύριο θέμα τη Βιώσιμη Κινητικότητα**

- Προβολές ταινιών
- Ομιλίες/παρουσιάσεις
- Θεματικές συζητήσεις κ.α.
- Καλλιτεχνικό εργαστήριο
- Ποδηλατοβόλτες
- Αθλητικές διοργανώσεις
- Παιδικό φεστιβάλ / φεστιβάλ οικογένειας
- Εθελοντικές δράσεις, π.χ. καθαρισμού κοινόχρηστων χώρων, πλατειών
- Κυνήγι θησαυρού
- κ.α.

**5. Δράσεις εστιασμένες στις σχολικές κοινότητες**

- Ειδικές δραστηριότητες στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής
- Εκπαιδευτικά προγράμματα σε συνεργασία με τους αρμόδιους δασκάλους και καθηγητές
- Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης στη σχολική αυλή με μαθητές, γονείς και δασκάλους
- Εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού για την ασφάλεια και άνεση πρόσβασης των μαθητών στο σχολείο (Safe Routes to School)
- Συντονισμένη πρόσβαση στο σχολείο με ποδήλατο για λόγους οδικής ασφάλειας

**6. Πιλοτικές και συμβολικές παρεμβάσεις με τους πολίτες**

- Πιλοτική διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου ή πεζοδρόμου ή πεζοδρομίου με εφήμερα υλικά (π.χ. εύκαμπτα κολωνάκια, χρώματα, ζαρντινιέρες)
- Μέτρα μείωσης ταχύτητας αυτοκινήτων με εφήμερα υλικά (π.χ. χρωματιστές διαβάσεις, εικαστικές παρεμβάσεις κ.α.)
- Δημιουργία μικρών πάρκων σε θέσεις στάθμευσης (Parklets) με εφήμερα υλικά
- Σήμανση διαδρομών και σημείων ενδιαφέροντος
- Βελτίωση οπτικής και ακουστικής εμπειρίας του δημόσιου χώρου/δρόμου με δημιουργικά μέσα (π.χ. γκράφιτι, μουσικοί του δρόμου, ηχητικές εγκαταστάσεις κ.α.)
- Αναβάθμιση εμπειρίας δημοσίου χώρου είτε με εφήμερα είτε με μόνιμα μέσα (π.χ. φυτεύσεις, προσθήκη χώρων ανάπαυσης, βελτίωση εικόνας καταστημάτων και λειτουργιών, βελτίωση προσβασιμότητας, προστασία από καιρικές συνθήκες, καντίνες, φωτισμός κ.α.)

**7. Αναγνώριση και ανάδειξη ατόμων και ομάδων που συμβάλλουν στη βιώσιμη κινητικότητα**

- Ίδρυση τοπικού βραβείου πρωτοβουλιών
- Ανακήρυξη Πρεσβευτή για το ποδήλατο, το περπάτημα, τη δημόσια συγκοινωνία, την οδική ασφάλεια κτλ (πχ Bicycle Mayor).

8. **Πιλοτική λειτουργία ή/και επιδεικτικές δράσεις (demonstration events)** εναλλακτικών μέσων μετακίνησης από τον Δήμο και τοπικές επιχειρήσεις (π.χ. ηλεκτρικά οχήματα για εργασίες του Δήμου, shuttle mini bus, ηλεκτρικά ποδήλατα, πατίνια κλπ)
9. **Παρεμβάσεις χαμηλού κόστους**, όπως σχάρες ποδηλάτων στα λεωφορεία του Δήμου, απαγόρευση παράνομης στάθμευσης με εύκαμπτους οριοδείκτες, ζαρντινιέρες κτλ.
10. **Προσωρινές δημιουργικές παρεμβάσεις στα υπάρχοντα μέσα δημοτικής συγκοινωνίας** που βελτιώνουν την εμπειρία της μετακίνησης τόσο στους σταθμούς και στις στάσεις, όσο και μέσα στα οχήματα (π.χ. βιβλία, εικαστικά, παιχνίδια κ.α.)
11. **Συνδυασμένες υπηρεσίες για παροχή κινήτρων:** προνόμια ή δωρεάν υπηρεσίες από τον Δήμο και τις Επιχειρήσεις εάν ο πολίτης προσέλθει σε συγκεκριμένο προορισμό (ιδανικά με προβλήματα πρόσβασης ή στάθμευσης) με βιώσιμους τρόπους μετακίνησης
12. **Φωτογραφικός διαγωνισμός** για τις φωτογραφίες της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ και για μια μελλοντική έκθεση
13. **Θεματικός Περίπατος:** διοργάνωση περιπάτων στο κέντρο του Δήμου οι οποίοι θα περιλαμβάνουν στάσεις σε σημεία ενδιαφέροντος, στα οποία θα διοργανώνονται πολιτιστικά και άλλα events (θεατρικές και χορευτικές παραστάσεις, συναυλίες, υπαίθριες εκθέσεις, πικ-νικ, συζητήσεις, προβολές κτλ).