

**ΠΑΡΟΧΗ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ
ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ**



2^ο ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2020

ΑΝΑΔΟΧΟΣ: ΚΟΣΜΑΣ Σ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

ISO CODE: 1808-00-10-ΠΟΥ-ΤΕ-ΣΒΑΚ-02-0

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΗ	ΕΛΕΓΧΟΣ	ΕΓΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
Έκδοση 0	ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2020	ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΚΗ	ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΥ	ΚΟΣΜΑΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ	2ο παραδοτέο

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΒΗΜΑ 1. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	4
Εισαγωγή	4
1.1. Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι	5
1.1.1. Παρεμβάσεις, σχέδια και πολιτικές	5
1.1.1.1. Ένταξη σε δίκτυα και διεθνείς πρωτοβουλίες.....	5
1.1.1.2. Στρατηγικός Σχεδιασμός του Δήμου.....	7
1.1.1.3. Μελέτες και Έργα	9
1.1.2. Ανθρώπινοι πόροι	10
1.1.3. Οικονομικοί πόροι	12
1.1.4. Αποτελέσματα διαδικασίας αυτοαξιολόγησης	15
1.1.5. Δυνατά και αδύναμα σημεία για την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίου Δημητρίου	15
1.2. Η Ομάδα του ΣΒΑΚ	17
1.3. Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης	18
1.4. Σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών	20
1.4.1. Ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων	20
1.4.2. Μεθοδολογία Συμμετοχής Εμπλεκόμενων Φορέων και Πολιτών	24
1.4.2.1. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στα ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS	24
1.4.2.2. Εργαλεία πληροφόρησης και συμμετοχικού σχεδιασμού	28
1.4.2.3. Αξιολόγηση Στρατηγικής Συμμετοχικότητας	46
1.4.2.4. Ιδέες για άμεση εμπλοκή του Δήμου & των Φορέων στην συμμετοχική ανάπτυξη του ΣΒΑΚ	47

ΒΗΜΑ 2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	50
2.1. Δεσμεύσεις του σχεδιασμού και προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ	50
2.1.1. Προσδιορισμός περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ	50
2.1.2. Δεσμεύσεις του σχεδιασμού	50
2.1.2.1. Ευρωπαϊκό και Διεθνές Επίπεδο.....	50
2.1.2.2. Εθνικό Επίπεδο.....	52
2.1.2.3. Περιφερειακό Επίπεδο.....	58
2.1.2.4. Τοπικό Επίπεδο.....	60
2.2. Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού	60
2.3. Χρονοδιάγραμμα και διάγραμμα εργασίας	61
2.4. Τεκμηρίωση ανάγκης συνεργασίας με εξωτερικό σύμβουλο	63
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	64

ΒΗΜΑ 1. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Εισαγωγή

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου ανήκει στο Νότιο Τομέα Αθηνών της περιφέρειας Αττικής και συνορεύει, ανατολικά, με το Δήμο Ηλιούπολης, δυτικά, με το Δήμο Ν. Σμύρνης, βόρεια, με το Δήμο Δάφνης-Υμηττού και νότια, με τους Δήμους Αλίμου και Π. Φαλήρου. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της πόλης αποτελεί το ρέμα της Πικροδάφνης, που έχει χαρακτηριστεί ως «ιδιαιτέρου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος» με την υπ' αριθμ. 9173/1642 Υπουργική απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ, (ΦΕΚ 281Δ/23-3-1993) και καταβάλλεται προσπάθεια για την ανάπλασή του. Ο πληθυσμός του ανέρχεται στις 70.970 κατοίκους, βάσει της τελευταίας απογραφής του 2011¹, ενώ ο πραγματικός πληθυσμός του δήμου εκτιμάται στις 85.000 κατοίκους (ανάμεσα στους 35 μεγαλύτερους δήμους της Ελλάδας). Τα ιδιαίτερα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά του Δήμου τον καθιστούν ως ιδιαίτερα κρίσιμο για την ανάληψη πρωτοβουλιών και την υλοποίηση πολιτικών για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως την γνωρίζουμε μέσα από την πολύχρονη ευρωπαϊκή εμπειρία, κάτι που έχει αντιληφθεί έγκαιρα η δημοτική αρχή.

Ο Δήμος χωροθετείται στο νοτιοανατολικό τμήμα της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και αποτελεί σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο με πλήθος εσωτερικών αλλά και διαμπερών μετακινήσεων ημερησίως. Από τα όριά του διέρχονται πρωτεύοντες οδικοί άξονες υψηλών κυκλοφοριακών φόρτων και ταχυτήτων, όπως είναι η Λεωφόρος Βουλιαγμένης, η Εθνικής Αντιστάσεως/Ηλιουπόλεως και η Λ. Αγίου Δημητρίου. Το τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου είναι εκτενές, αλλά δαιδαλώδες, παρουσιάζοντας ιδιαιτερότητες και ασυνέχειες που χρήζουν ειδικής αντιμετώπισης. Παράλληλα, το δίκτυο πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας είναι από τα παλαιότερα και πλέον επιτυχημένα του λεκανοπεδίου και συνεχίζει να βελτιώνεται και να επεκτείνεται. Στα όρια του Δήμου λειτουργούν τρεις σταθμοί μετρό της Γραμμής 2 (Ανθούπολη-Ελληνικό) με υψηλή επιβατική κίνηση: Αγίου Δημητρίου, Δάφνης και Ηλιούπολης. Η Δημοτική Συγκοινωνία του Δήμου εξασφαλίζει την σύνδεση των σταθμών με κεντρικά σημεία της πόλης και συμπληρώνει τα κενά της Μητροπολιτικής Συγκοινωνίας του ΟΑΣΑ. Η τελευταία διαθέτει δύο λεωφορειακές γραμμές που μεταξύ άλλων προορισμών συνδέουν τον Δήμο με το κέντρο της Αθήνας και διάφορες άλλες γραμμές που εξυπηρετούν περιφερειακές του κέντρου διαδρομές και συνδέσεις.

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, στο πλαίσιο της στρατηγικής του για την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας, φροντίζει διαρκώς να ενισχύει την ασφαλή κινητικότητα και την προσβασιμότητα των κατοίκων, μέσα από έργα συντήρησης οδοστρωμάτων, διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και αποτροπής της παράνομης στάθμευσης. Ωστόσο, υπάρχουν περιθώρια σημαντικών βελτιώσεων ιδίως σε σχέση με ήπια μέσα μετακίνησης και μικροκινητικότητας

¹ Πηγή ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011

(περπάτημα, ποδήλατο, πατίνια κτλ). Η δε συνεχής αύξηση του πληθυσμού και η εκτεταμένη χρήση Ιδιωτικής Χρήσης (ΙΧ) οχημάτων οδηγούν συχνά σε κυκλοφοριακή συμφόρηση επί των βασικών αρτηριών. Τέλος, το πρόβλημα της στάθμευσης είναι υπαρκτό και ιδιαίτερος έντονο στις περιοχές πλησίον των σταθμών μετρό, όπου καταγράφονται και έντονα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

Συνοψίζοντας, ο Δήμος Αγίου Δημητρίου αφενός έχει προβλήματα στον τομέα των μεταφορών που χρήζουν αντιμετώπισης σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, αφετέρου διαθέτει πολιτική βούληση και υλοποιεί συστηματικά έργα και πολιτικές βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης, όπως θα τεκμηριωθεί στα επόμενα κεφάλαια. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θέτουν ως πρωταρχικό στόχο την αισθητική και λειτουργική χρήση του δημόσιου χώρου (και ιδιαίτερα των οδών), δίνοντας προτεραιότητα στον πεζό, στο ποδήλατο, στην δημόσια συγκοινωνία και στην οδική ασφάλεια, δημιουργώντας ένα ασφαλές και ελκυστικό -αλλά ταυτόχρονα λειτουργικό- αστικό περιβάλλον. Αναμένεται, λοιπόν, το ΣΒΑΚ Αγίου Δημητρίου να συντελέσει δυναμικά προς αυτή την κατεύθυνση.

Ακολούθως, αναλύεται η ικανότητα του Δήμου να εκπονήσει ΣΒΑΚ, αλλά και ο βαθμός υιοθέτησης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας από τον Δήμο μέχρι σήμερα, σύμφωνα με σχετικές μελέτες, έργα και πολιτικές που έχει αναπτύξει το προηγούμενο διάστημα.

1.1. Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι

1.1.1. Παρεμβάσεις, σχέδια και πολιτικές

1.1.1.1. Ένταξη σε δίκτυα και διεθνείς πρωτοβουλίες

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, συνέταξε το 2016 και το 2017 τον Απολογισμό Βιωσιμότητας, με βάση τα πρότυπα GRI (Global Reporting Initiative). Η Παγκόσμια Σύμπραξη Απολογισμών (GRI) είναι ένας Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός στον τομέα της αειφορίας, που προωθεί την Βιώσιμη Ανάπτυξη, μέσω των Απολογισμών Βιωσιμότητας. Ο απολογισμός παρουσιάζει την επίδοση του δήμου στις βασικές συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης, την Οικονομία και Διακυβέρνηση, τις Υποδομές, την Κοινωνία, το Περιβάλλον και το Ανθρώπινο Δυναμικό.

Επίσης, ο Δήμος συμμετέχει εθελοντικά στο Οικουμενικό Σύμφωνο του ΟΗΕ, υπερασπίζοντας τις 10 αρχές του Συμφώνου στους τομείς των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, των συνθηκών εργασίας, του περιβάλλοντος και της καταπολέμησης της διαφθοράς, ενώ πλέον προσπαθεί να ενσωματώσει στην πολιτική του τους 17 στόχους του ΟΗΕ. Ο Απολογισμός της Βιωσιμότητας αποτελεί εργαλείο συλλογικής προσπάθειας από τον Δήμο, τους φορείς και τους κατοίκους του. Απόρροια αυτού, η ανάπτυξη σχέσεων εμπιστοσύνης μεταξύ Δήμου και δημοτών, η κοινωνική ευημερία, η προστασία του περιβάλλοντος, και η δημόσια υγεία.

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου εντάχθηκε στην Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία του Συμφώνου των Δημάρχων για το κλίμα και την ενέργεια τον Δεκέμβριο του 2009, πολιτική η οποία προάγει την αειφόρο ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή του Δήμου.

Τον Νοέμβριο του 2011, ο Δήμος Αγίου Δημητρίου υπέγραψε την Ευρωπαϊκή Χάρτα για την Ισότητα των Φύλων στις Τοπικές Κοινωνίες, η οποία εκπονήθηκε από τους Δήμους και τις Περιφέρειες της Ευρώπης, αναλογιζόμενος την σημασία εφαρμογής βιώσιμων πρακτικών για την προώθηση της αρχής της Ισότητας των Φύλων.

Παράλληλα, αναγνωρίζοντας την ανάγκη μεταστροφής σε ένα νέο, βιώσιμο μοντέλο μεταφορών και κινητικότητας, εντάχθηκε στο ευρωπαϊκό δίκτυο Δήμων και Περιφερειών για την βιώσιμη κινητικότητα «CIVITAS», καθώς και το ελληνόφωνο παράρτημα του «CIVINET CY-EL», ενώ αξιοσημείωτη είναι και η ενεργός συμμετοχή της Δημάρχου στην Πολιτική Επιτροπή του CIVITAS. Η Πολιτική Επιτροπή του CIVITAS είναι μία ομάδα ενεργών πολιτικών της Ευρώπης, από πόλεις του Δικτύου CIVITAS που φροντίζουν την προώθηση πολιτικών Βιώσιμης Κινητικότητας και Μεταφορών. Το προφίλ του Δήμου στην ιστοσελίδα του CIVITAS βρίσκεται εδώ: <https://civitas.eu/city/agios-dimitrios>.

Επιπλέον, προκειμένου να διασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη, ο Δήμος Αγίου Δημητρίου συμμετέχει ενεργά ή είναι μέλος στους παρακάτω Οργανισμούς και Ενώσεις:

- ΑΘΗΝΑΪΚΟ ΑΕΡΙΟ Α.Ε., Διαδημοτική Εταιρεία για την διάδοση του φυσικού αερίου. (<https://www.athinaikoerio.gr/>)
- Ε.Ο.Ε.Σ. ΑΜΦΙΚΤΥΟΝΙΑ, Ευρωπαϊκός Όμιλος Εδαφικής Συνεργασίας με στόχο την διαβίωση των λαών της Μεσογείου σε περιβάλλον αειφόρου ανάπτυξης και περιβαλλοντικά βιώσιμης, με συνοχή και ασφάλεια των περιοχών τους. (<https://www.amphictyony.gr/>)
- ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΥΓΙΩΝ ΠΟΛΕΩΝ-ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΥΓΕΙΑΣ, για την προώθηση ολοκληρωμένων Πολιτικών και Δράσεων στο πεδίο της Δημόσιας Υγείας. (<http://www.eddyppy.gr/>)
- ΠΕΤΑ Α.Ε., που αφορά την Πληροφόρηση, την Επιμόρφωση και την Τοπική Ανάπτυξη. (<http://www.info-peta.gr/new/>)
- ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΗΛΙΟΣ, κέντρο εξαρτήσεων που προάγει την ψυχοκοινωνική υγεία. (<https://kpilios.gr/>)
- ΔΙΚΤΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΠΟΛΕΩΝ, δίκτυο που αποσκοπεί στην ευαισθητοποίηση των Τοπικών Αρχών και στην ανταλλαγή γνώσης και τεχνογνωσίας γύρω από τα Πράσινα Θέματα. (<https://www.depp.gr/>)

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, επίσης συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας. Η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας διοργανώνεται κάθε χρόνο με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αποσκοπεί στην προαγωγή βιώσιμων προτύπων κινητικότητας. Μερικές από τις δράσεις αποτελούν η ημέρα χωρίς αυτοκίνητο, μαθήματα και σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής, επισκέψεις παιδιών σε πάρκα μέσω ασφαλούς οδήγησης ποδηλάτου ή πεζή κα.

Με την ένταξή του στα ανωτέρω Δίκτυα, ο Δήμος Αγίου Δημητρίου δείχνει ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα βιώσιμης ανάπτυξης και υψηλό δυναμικό πρωτοβουλιών και ενεργειών.

1.1.1.2. Στρατηγικός Σχεδιασμός του Δήμου

Οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και η ευρύτερη έννοια της αειφορίας στο σχεδιασμό των παρεμβάσεων που επηρεάζουν την κινητικότητα αποτυπώνονται εν μέρει, αν και αποσπασματικά, στον τρέχοντα προγραμματισμό του Δήμου: περιβαλλοντική αναβάθμιση και ανάπλαση τμημάτων οδών πέριξ σταθμού μετρό Αγίου Δημητρίου, διαπλάτυνση της λεωφόρου Αγίου Δημητρίου, περιβαλλοντική αναβάθμιση και ανάπλαση της περιοχής «Μεσονήσι».

Μέρος του οράματος του Δήμου για την βιώσιμη ανάπτυξη περιλαμβάνεται στο Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια. Βασικός σκοπός του Σχεδίου Δράσης ήταν η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα κατά 22% έως το 2020. Οι στόχοι του Σχεδίου Δράσης αφορούν μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα με μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας τόσο σε δραστηριότητες, κτίρια και οχήματα, όσο και στον τριτογενή και οικιακό τομέα αλλά και στις αστικές μεταφορές. Οι ενέργειες του Δήμου προκειμένου να ανταποκριθεί πλήρως στις απαιτήσεις του Σχεδίου αφορούν:

- Στο πλαίσιο του Συμφώνου των Δημάρχων:
 1. συμμετοχή στο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα “Green Twinning”, για την ενίσχυση της τεχνικής και οικονομικής ικανότητας των δήμων,
 2. παρακολούθηση ενεργειακής κατανάλωσης του Δήμου,
 3. συμμετοχή στο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα “GRASP”, για την οργάνωση και ανάπτυξη «έξυπνων» και «πράσινων» διαδικασιών ηλεκτρονικών προμηθειών, με έμφαση στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας,
- Δημοτικές Πρωτοβουλίες που σχετίζονται με το ΣΔΑΕ:
 1. Αναβάθμιση μηχανολογικού εξοπλισμού σε 3 Δημοτικά κτίρια
 2. Κατασκευή νέου Βρεφονηπιακού Σταθμού με αρχές βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής
 3. Βιοκλιματική αναβάθμιση της πλατείας Αλ. Παναγούλη και του γύρω χώρου
 4. Απαλλοτρίωση κτιρίου για την ανάπλαση της κεντρικής πλατείας του Δήμου
 5. Απαλλοτρίωση οικοπέδου για την διαμόρφωση κοινόχρηστου χώρου
 6. Προτάσεις διαχείρισης και αποκατάστασης του ρέματος Πικροδάφνης

Αναφορικά με τον Απολογισμό Βιωσιμότητας που συνέταξε ο Δήμος το 2017, τα θέματα υψηλής σημασίας για την Βιώσιμη Ανάπτυξη κατηγοριοποιήθηκαν σε 5 βασικούς πυλώνες.

A. Διακυβέρνηση και Οικονομική Βιωσιμότητα:

- Ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας και ενθάρρυνση των τοπικών επενδύσεων
- Βελτίωση των διαδικασιών εξυπηρέτησης πολιτών
- Έγκαιρη και ορθή ενημέρωση των πολιτών, επικοινωνία δράσεων
- Ορθή διαχείριση και αξιοποίηση των οικονομικών πόρων του Δήμου

B. Βιώσιμες Υποδομές, Καινοτομία και Νέες Τεχνολογίες

- Αναβάθμιση και αξιοποίηση κτηρίων, υποδομών και εγκαταστάσεων του Δήμου
- Πρωτοβουλίες για τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και την ολοκλήρωση μεγάλων έργων του Δήμου (Ασύρματος, Πικροδάφνη, Δημοτικό Κολυμβητήριο κ.α.)
- Σχεδιασμός προγραμμάτων Πολιτικής Προστασίας
- Χρήση νέων τεχνολογιών και καινοτόμων πρακτικών σε υπηρεσίες και έργα
- Υλοποίηση έργων συντήρησης και αναβάθμισης των δρόμων και των πεζοδρομίων.

Γ. Κοινωνία

- Ανάδειξη της κουλτούρας, της τοπικής ιστορίας και της πολιτισμικής και πολιτιστικής κληρονομιάς
- Δράσεις για την προάσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, την εξάλειψη της ξενοφοβίας
- Μέριμνα για την ευζωία και την φροντίδα των αδέσποτων κ.α.
- Μέριμνα για την υγεία των πολιτών και προαγωγή της εκπαίδευσης
- Προστασία και ενίσχυση των ευπαθών κοινωνικών ομάδων
- Σχεδιασμός στρατηγικών και προώθηση δράσεων για την ισότητα των φύλων.

Δ. Μέριμνα για το Περιβάλλον

- Διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων
- Δράσεις για την διατήρηση και αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος
- Δράσεις για την ορθολογική διαχείριση της ενέργειας και την μείωση των εκπομπών αερίων
- Προστασία και ανάδειξη του δημόσιου χώρου

E. Οι άνθρωποι μας

- Διασφάλιση της υγείας του ανθρώπινου δυναμικού του Δήμου
- Μέριμνα για την εξέλιξη των εργαζομένων του Δήμου

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου βρίσκεται σε διαδικασία εκπόνησης, συνεπώς δεν υπάρχουν κατευθύνσεις από την πλευρά του που να δεσμεύουν το ΣΒΑΚ.

1.1.1.3. Μελέτες και Έργα

Οι σημαντικότερες από τις παρεμβάσεις που προγραμματίστηκαν από τον Δήμο, υλοποιήθηκαν ή βρίσκονται σε εξέλιξη την τρέχουσα περίοδο και αφορούν σε επιμέρους θεματικές της βιώσιμης κινητικότητας είναι:

2012

- Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης στην Ζώνη 1 (Ζώνη κέντρου) και στην Ζώνη 2 (Ζώνη μετρό, mall)

2015

- Επεμβάσεις για την βελτίωση της προσβασιμότητας των πολιτών
- Ανακατασκευή τάπητα κυκλοφορίας στο Εμπορικό Κέντρο
- Έργα εξωραϊσμού στην οδό Άρτης
- Αποκατάσταση κατεστραμμένων πεζοδρομίων

2016

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και βελτίωση του φωτισμού στην οδό Πριάμου,
- Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
- Επεμβάσεις για την αναβάθμιση και αναδιαμόρφωση υφιστάμενων πεζοδρομίων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας κα.
- Έργα υποδομής αποχέτευσης και οδοποιίας στην περιοχή ΕΚΤΕΛ
- Δημιουργία ασφαλών σχολικών δακτυλίων

2017

- Ανακατασκευή κοινόχρηστων χώρων
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και βελτίωση του φωτισμού στην οδό Κολοκοτρώνη

2018

- Μελέτη στάθμευσης ΑμΕΑ σε μία σειρά από σημεία στον Δήμο Αγίου Δημητρίου

2020

- Περιβαλλοντική αναβάθμιση-ανάπλαση τμημάτων οδών γύρω από τον σταθμό του μετρό Αγίου Δημητρίου
- Μελέτη τροποποιήσεων-βελτιώσεων στην διαπλάτυνση της λεωφόρου Αγίου Δημητρίου (από Θεομήτορος έως Γράμμου) και προσαρμογής της με τις εκατέρωθεν οδούς

- Περιβαλλοντική αναβάθμιση-ανάπλαση της περιοχής «Μεσονήσι»

1.1.2. Ανθρώπινοι πόροι

Η εφαρμογή του Σχεδίου «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» καθώς και των μεσοπρόθεσμων πλαισίων δημοσιονομικής στρατηγικής, έχουν επιφέρει σημαντική μείωση στη στελέχωση των Δημοτικών Υπηρεσιών, στον αριθμό των Νομικών Προσώπων των Ο.Τ.Α. και των Αιρετών.

Με την υπ' αρ. 4/2019 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου αποφασίστηκε η τροποποίηση του Οργανισμού Εσωτερικών Υπηρεσιών του Δήμου Αγίου Δημητρίου. Με την απόφαση αυτή ο τροποποιημένος οργανισμός προβλέπει τις παρακάτω οργανικές μονάδες, όπου και οι προϊστάμενοι τους δύναται να προέρχονται από τους Διοικητικούς κλάδους:

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ, ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ, ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΠΕ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

- ΤΜΗΜΑ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ
- ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- ΤΜΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΥ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- ΤΜΗΜΑ ΕΣΟΔΩΝ
- ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ
- ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ
- ΤΜΗΜΑ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

- ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ
- ΤΜΗΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ
- ΤΜΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟ
- ΤΜΗΜΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΈΡΓΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΈΡΓΩΝ ΜΕ ΑΥΤΕΠΙΣΤΑΣΙΑ
- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΜΕΡΙΜΝΑΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑΣ

- ΤΜΗΜΑ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
- ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΗΛΙΚΙΩΜΕΝΩΝ

Δεδομένων των ανωτέρω και παρά τις σημαντικές προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, αυτός εμφανίζεται υποστελεχωμένος και με σημαντική έλλειψη ειδικοτήτων που θα μπορούσαν να διαχειριστούν πιο σύνθετα ζητήματα, όπως αυτά της κινητικότητας. Ωστόσο, στον ΟΕΥ του Δήμου έχει προβλεφθεί από το 2019 η αρμοδιότητα του Γραφείου Βιώσιμης Ανάπτυξης επί του θέματος του ΣΒΑΚ (

Ωστόσο, ακολουθώντας πιστά τις νέες οδηγίες εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS, ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, με τις υφιστάμενες υπηρεσίες του και τα αρμόδια κατά περίπτωση όργανά του (Δημοτικό Συμβούλιο, Δήμαρχος, Αντιδήμαρχος, Επιτροπές κτλ) ανέλαβαν την ευθύνη να αποτελέσουν τον κορμό του φορέα εκπόνησης του ΣΒΑΚ, καλύπτοντας τα κενά που διαπιστώθηκαν με συνέργειες και εξωτερικές συνεργασίες.

Η ανάγκη ουσιαστικής συμμετοχής από την αρχή ως το τέλος στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, καθιστά απαραίτητη τη συγκρότηση ομάδας εργασίας που θα βασίζεται στο μόνιμο στελεχιακό δυναμικό του Δήμου. Το στελεχιακό δυναμικό του δήμου που θα συγκροτήσει την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ, θα πρέπει να αντληθεί από τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- το Αυτοτελές Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης, Βιώσιμης Ανάπτυξης και ΤΠΕ
- το Αυτοτελές Τμήμα Γραμματείας Δημάρχου
- τη Δ/νση Τεχνικών Έργων
- τη Δ/νση Περιβάλλοντος
- τη Δ/νση Κοινωνικής Μέριμνας και Υγείας

όπως και από τα αρμόδια νομικά πρόσωπα και επιτροπές που ασχολούνται με θέματα εκπαίδευσης, πολιτισμού και αθλητισμού.

Ήδη κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους στο εσωτερικό του Δήμου πραγματοποιήθηκαν συχνές άτυπες συναντήσεις όσο και προγραμματισμένες συσκέψεις της με θέμα το σχεδιασμό της κινητικότητας και την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Ωστόσο, για την άρτια εκπόνηση του ΣΒΑΚ απαιτείται η συγκρότηση διεπιστημονικής ομάδας εργασίας, που να περιλαμβάνει ειδικότητες επιστημόνων που υπερβαίνουν τις διαθεσιμότητες του Δήμου όπως:

- Ένα Διπλωματούχο Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο με Μεταπτυχιακές Σπουδές, με γενική εμπειρία τουλάχιστον 20 ετών και ειδική εμπειρία συντονιστή σε μελέτες, υπηρεσίες, έρευνες ή προγράμματα που αφορούν σε κυκλοφοριακό σχεδιασμό, έρευνες μετακινήσεων και βιώσιμη κινητικότητα.
- Ένα Διπλωματούχο Μηχανικό με Μεταπτυχιακές Σπουδές και τουλάχιστον 10ετή εμπειρία στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

- Έναν επιστήμονα ΑΕΙ με Μεταπτυχιακές Σπουδές και τουλάχιστον 10ετή εμπειρία στα οικονομικά ή χρηματοοικονομικά και στην εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και ανάλυσης κόστους-οφέλους.
- Έναν επιστήμονα ΑΕΙ με εξειδικευμένη εμπειρία σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας, ευρωπαϊκών δικτυώσεων και προγραμμάτων
- Έναν περιβαλλοντολόγο με εμπειρία σε σχέδια δράσης για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των μεταφορών στο φυσικό και αστικό περιβάλλον
- Έναν επιστήμονα ΑΕΙ με εμπειρία σε εφαρμογές Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS), σε μεγάλης κλίμακας χωροταξικά - πολεοδομικά σχέδια (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Περιφερειακά Σχέδια κλπ.)
- Έναν αρχιτέκτονα μηχανικό με εμπειρία στις αστικές αναπλάσεις
- Έναν επιστήμονα ΑΕΙ με εμπειρία σε θέματα συμμετοχικού σχεδιασμού

Με αυτά τα δεδομένα υιοθετείται το μεικτό μοντέλο, δηλαδή η εκπόνηση του ΣΒΑΚ από τον Δήμο, με την βοήθεια εξειδικευμένων ειδικών ή εξωτερικών συνεργατών, έτσι ώστε το προσωπικό του Δήμου να συμμετάσχει από την αρχή ως το τέλος στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ και να είναι σε θέση να παρακολουθήσει και να συμβάλει στην υλοποίησή του. Η αναλυτική παρουσίαση της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ περιλαμβάνεται στην ενότητα 1.2.

Πλέον των ανωτέρω, που κρίθηκαν ως απαραίτητες ενέργειες για την συγκρότηση μιας επαρκούς σε δεξιότητες Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ, ο Δήμος προχώρησε σε συνεργασία με το Δίκτυο ΟΤΑ για την βιώσιμη κινητικότητα CIVINET CY-EL (του οποίου αποτελεί ιδρυτικό και συνδρομητικό μέλος)

1.1.3. Οικονομικοί πόροι

Η εκτίμηση του Αναδόχου είναι ότι για να εκπονηθούν σύμφωνα με τις Οδηγίες του ELTIS και τον Ν.4599/19 (άρθρο 22) όλα τα αναγκαία βήματα και δραστηριότητες, με την απαραίτητη συμμετοχικότητα και διαβούλευση και με στόχο την διατύπωση ρεαλιστικών και υλοποιήσιμων προτάσεων, ένας προϋπολογισμός κατ' ελάχιστον της τάξης των 100.000 ευρώ (πλέον ΦΠΑ) είναι αναγκαίος (συμπερ. της παρούσας σύμβασης), δεδομένο που προϋποθέτει την κάλυψη του πρόσθετου κόστους από ιδίους πόρους του Δήμου ή από άλλες πηγές.

Όσον αφορά την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, πρέπει να ληφθεί υπόψη κατ' αρχάς ότι η τακτική χρηματοδότηση του Δήμου από το κράτος μειώθηκε σημαντικά σύμφωνα με τις επιταγές των προγραμμάτων δημοσιονομικής στρατηγικής.

Σύμφωνα με το Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου (2019) μεταξύ των έργων συνολικού προϋπολογισμού της τάξης των 5.507.066,76 €.. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για έργα:

- Αναπλάσεων-διαμορφώσεων πλατειών, πάρκων, παιδότοπων,
- Ανακατασκευής και ανασχεδιασμού πεζοδρομίων

- Επισκευών συντηρήσεις οδών/οδοστρωμάτων.
- Επισκευών και συντηρήσεων κτιριακών εγκαταστάσεων με αρχές βιοκλιματικού σχεδιασμού.

με κάλυψη του δήμου (χρηματικό υπόλοιπο από έκτακτα έσοδα), του πράσινου ταμείου η οποία ανέρχεται στα 2.145.002€. Παράλληλα, στο σύνολο των έργων περιλαμβάνεται και η «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ – ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΣΟΝΗΣΙ», δαπάνης 2.500.000€, το οποίο χρηματοδοτήθηκε από το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ).

Θα πρέπει, επίσης, να ληφθεί υπόψη ότι ο Δήμος Αγίου Δημητρίου κατά την τελευταία 10ετία, 2010 έως το πρώτο εξάμηνο του 2020, έχει καταφέρει να απορροφήσει έκτακτες χρηματοδοτήσεις από τις πηγές του πίνακα που ακολουθεί. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από αυτόν είναι:

- Δεν παρατηρείται μεγάλη ετήσια διακύμανση αναφορικά με τις έκτακτες χρηματοδοτήσεις που απορροφούνται από εξωτερικές πηγές. Ο Δήμος έχει καταφέρει να αντλεί πάνω από 20 εκ. ευρώ ανά έτος, με ελάχιστο ετήσιο ποσό τα 19,729,040.88 ευρώ (εξαιρείται ο προϋπολογισμός του 2020 διότι αφορά μόνο το πρώτο εξάμηνο).
- Τα μεγαλύτερα ποσά (2/3 του προϋπολογισμού) αντλούνται από το ΚΑΠ και το Σύνολο των Τελών του Δήμου (34.8% και 32.1% αντίστοιχα).
- Τα ποσοστά άντλησης χρηματοδοτήσεων από συνήθεις (για άλλους ΟΤΑ) πηγές χρηματοδότησης, όπως είναι το ΕΣΠΑ, η Περιφέρεια και το Πράσινο Ταμείο, στον Δήμο Αγίου Δημητρίου δεν ξεπερνούν αθροιστικά το 1,58%².

Έχοντας πλέον μια ολοκληρωμένη εικόνα της ικανότητας του Δήμου να αντλεί χρηματοδοτήσεις και να υλοποιεί έργα και πολιτικές, σε επόμενο στάδιο του ΣΒΑΚ θα διατυπωθούν αναλυτικά όλες οι πιθανές πηγές χρηματοδότησης για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα, λαμβάνοντας υπόψη κάθε φορά το ειδικό περιεχόμενο και τις ιδιαιτερότητες κάθε προτεινόμενου μέτρου.

² Τα ποσά που αναφέρονται παραπάνω, έχουν εγγραφεί στον Προϋπολογισμό του Δήμου, αλλά δεν έχουν εισπραχθεί ακόμα.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΙΣΠΡΑΧΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Δ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ/ΠΗΓΗ 2010-2020

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ/ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020	%
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	1.132.628	948.752	653.360	0	0	2.245.809	140.652	0	267.640	309.664	174.059	5.872.565	2,54
ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ	816.160	733.497	223.625	340.510	1.073.124	576.722	399.859	425.424	670.927	854.481	126.109	6.240.444	2,70
ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΑ ΕΣΟΔΑ	1.115.968	1.974.566	2.309.833	3.112.810	3.662.500	1.405.073	4.216.320	2.309.833	4.658.082	3.056.037	3.188.017	31.009.044	13,39
ΔΑΝΕΙΑ ΤΟΥ ΤΠκΔ	532.014						1.295.964	974.902	1.831.084			4.633.966	2,00
ΕΣΠΑ									208.111	0	60.340	268.451	0,12
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ					28.234	10.866	3.243.772					3.282.873	1,42
ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ											578.300.00	578.300	0,25
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ											86.000	86.000	0,04
ΕΣΟΔΑ ΚΑΠ	11.645.096	11.828.733	8.336.270	8.850.744	8.688.248	8.656.130	8.664.910	7.596.259	8.063.722	7.498.055	2.608.848	80.608.287	34,81
ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	0		26.297	672.776	23.348		11.861	38.812	13.116	5.175		791.386	0,34
ΠΡΟΣΤΙΜΑ	655.474	518.745	248.527	192.108	196.293	336.422	174.660	136.027	464.952	183.926	70.650	3.177.788	1,37
ΣΥΝΟΛΟ ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΥ (ΥΔΡΕΥΣΗΣ, ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΩΝ ΚΑ)	8.021.270	7.678.918	7.337.175	7.367.045	6.894.878	6.895.028	7.044.593	6.956.923	6.766.932	7.045.383	2.418.211	74.426.362	32,14
ΦΟΡΟΙ-ΕΙΣΦΟΡΕΣ	3.557.573	3.553.527	3.327.939	3.032.021	4.628.479	4.511.316	5.157.604	3.155.928	3.749.779	776.316	1.491.274	6.017.371	2,60
ΣΥΝΟΛΟ	24.476.188	27.236.739	22.463.028	23.568.016	25.195.107	24.637.370	30.350.200	21.594.112	26.694.349	19.729.040	10.801.812	231.550.859	100,00

Πηγή: Ταμειακός Απολογισμός Εσόδων Δήμου Αγίου Δημητρίου

1.1.4. Αποτελέσματα διαδικασίας αυτοαξιολόγησης

Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτοαξιολόγησης που όφειλε ο Δήμος να ακολουθήσει, επισυνάπτεται το ερωτηματολόγιο αυτοαξιολόγησης που διατέθηκε στην Ομάδα του ΣΒΑΚ από το ELTIS, όπως συμπληρώθηκε από αυτήν. Το ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από 100 ερωτήσεις και είχε ως στόχο να αναδείξει την υφιστάμενη κατάσταση στο Δήμο σχετικά με τις τρέχουσες πρακτικές και τον υφιστάμενο σχεδιασμό.

Τα κύρια συμπεράσματα της αυτοαξιολόγησης είναι:

1. Ο δήμος αναγνωρίζει την σημασία της βιώσιμης ανάπτυξης
2. Συμμετέχει ενεργά σε Δίκτυα Πόλεων που προωθούν τις Αρχές Βιώσιμης Ανάπτυξης
3. Έχει θέσει τις απαραίτητες οικονομικές και τεχνικές βάσεις για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ
4. Διαπιστώνονται αδυναμίες στην κατανόηση του σχεδιασμού και υλοποίησης ενεργειών βιώσιμης κινητικότητας ιδιαίτερα για τους ευάλωτους Πολίτες (ΑμεΑ κλπ)
5. Ο διατομεακός συντονισμός μέσα στον Δήμο είναι περιορισμένος
6. Ο συντονισμός των διαφορετικών επιπέδων διοίκησης (εντός και εκτός Δήμου) εμφανίζεται δυσχερής
7. Η εμπλοκή άλλων φορέων στην κατάρτιση προτάσεων και Σχεδίων Δράσης είναι προς το παρόν περιορισμένη
8. Δεν έχουν οριστεί δείκτες για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των όποιων μέτρων λαμβάνονται

Επομένως, γίνεται αντιληπτό ότι το ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίου Δημητρίου, ακολουθώντας μια ποιοτικά διαφορετική διαδικασία σχεδιασμού, καλείται να παρουσιάσει ένα νέο υπόδειγμα σχετικά με τον τρόπο που πρέπει να γίνεται ο στρατηγικός σχεδιασμός του Δήμου στον τομέα της κινητικότητας και όχι μόνο.

1.1.5. Δυνατά και αδύναμα σημεία για την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίου Δημητρίου

Όπως σε κάθε τόπο, έτσι και στον Άγιο Δημήτριο, η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μια επιλογή οργάνωσης των μεταφορών που, ενώ αρκετοί θα επιθυμούσαν, πλήθος αντικειμενικών και υποκειμενικών παραγόντων την καθιστούν μέχρι σήμερα μη επικρατέστερη. Ταυτόχρονα, διαφαίνονται ευκαιρίες που θα μπορούσαν να αποδειχθούν καθοριστικές, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής, που το ΣΒΑΚ έρχεται να συγκροτήσει και να προσφέρει στην τοπική κοινωνία για την επόμενη δεκαετία.

Τα σημαντικότερα εμπόδια που αναδεικνύονται σήμερα σε πολλές απόπειρες υλοποίησης μέτρων Βιώσιμης Κινητικότητας οφείλονται:

- στα θεσμικά και ουσιαστικά προβλήματα που προκύπτουν από την **απουσία ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού**, ο οποίος θα συμπεριλαμβάνει ισότιμα τον τομέα της κινητικότητας
- στο **ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τα περισσότερα θέματα μεταφορών**, όπως πχ αυτά που αφορούν τον ανασχεδιασμό των οδών, την ηλεκτροκίνηση κτλ.
- στην **πολυπλοκότητα της κατανομής των αρμοδιοτήτων** σχετικά με τα θέματα μεταφορών και δημόσιου χώρου, καθώς σε αυτά εμπλέκονται φορείς διαφόρων τομέων και επιπέδων διοίκησης (ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΥΜΕ, κτλ).
- στο **κατά τόπους ευαίσθητο φυσικό περιβάλλον** του Δήμου, όπως το ρεύμα της Πικροδάφνης, το οποίο δεν επιτρέπει πάντα την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών.
- στη **ραγδαία άνοδο των αξιών γης, αλλά και στο περίπλοκο ιδιοκτησιακό καθεστώς** σε συγκεκριμένα σημεία και ακίνητα του Δήμου, ιδίως πλησίον του μετρό, καθώς αυτό εμποδίζει την απόκτηση γης από τον Δήμο για την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών.
- στις **συνήθειες και το επίπεδο ευαισθητοποίησης** των κατοίκων, των επαγγελματιών και των επισκεπτών του Δήμου.
- στην **ευρύτερη οικονομική κατάσταση** των Ελλήνων πολιτών, η οποία δεν επιτρέπει την άμεση αντικατάσταση παλαιού τύπου οχημάτων με νέα, την αποδοχή ανταποδοτικών συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης ή πρόσβασης κτλ.

Παρόλα αυτά, στον Άγιο Δημήτριο καταγράφονται συγκεκριμένες ευκαιρίες και δυνατά σημεία τα οποία οφείλουμε να αναδείξουμε, όπως:

- η **εξοικείωση της τοπικής κοινωνίας** με την εφαρμογή μέτρων βιώσιμης κινητικότητας (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και πεζοδρομήσεις, λειτουργία δημόσιας συγκοινωνίας κτλ).
- η **θέση του Δήμου Αγίου Δημητρίου στη Μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας**, η οποία υποστηρίζεται από ένα ισχυρό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας και μέσων σταθερής τροχιάς.
- η **σημαντική εμπειρία των στελεχών του Δήμου** στον σχεδιασμό, την χρηματοδότηση και την υλοποίηση δημοτικών έργων.
- η **υψηλή προτεραιότητα που λαμβάνουν στον προγραμματισμό του Δήμου** θεματικές της βιώσιμης κινητικότητας όπως η δημόσια συγκοινωνία και οι αστικές αναπλάσεις, σε συνδυασμό με σχεδιασμούς για την αειφόρο ενέργεια.
- η **εξειδίκευση, η διεπιστημονικότητα και η έμφαση στον τομέα της επικοινωνίας** που χαρακτηρίζει την Ομάδα ΣΒΑΚ του Δήμου.
- η **πολιτική βούληση** υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας

- **το υψηλό επίπεδο συνεργασίας** μεταξύ των μελών της ομάδας εκπόνησης του ΣΒΑΚ και των τοπικών φορέων.
- **τα αιτήματα των κατοίκων και των επαγγελματιών** που περιλαμβάνουν προτάσεις έργων και πρωτοβουλιών βιώσιμης κινητικότητας

Το μείγμα αυτό, δυνατών και αδύναμων στοιχείων, εκτιμάται ότι διαμορφώνει κατ' αρχάς ικανοποιητικούς όρους για το εγχείρημα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και αυξάνει τις πιθανότητες υλοποίησης καινοτόμων λύσεων, παρότι το ευρύτερο πλαίσιο δεν είναι πάντα ενθαρρυντικό.

1.2. Η Ομάδα του ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με την Απόφαση με ΑΠ 39674/6-12-2018 της Δημάρχου Αγίου Δημητρίου³, η ομάδα του ΣΒΑΚ συγκροτείται από τα στελέχη του Δήμου και ειδικούς εμπειρογνώμονες που παρουσιάζονται ακολούθως:

Παναγιώτης Τζινιέρης, Συντονιστής της ομάδας του ΣΒΑΚ, Προϊστάμενος Τμήματος Σχέδιου Πόλης – Κτηματολογίου, Κλάδου ΠΕ3 Πολιτικών Μηχανικών με βαθμό Α', με αναπληρώτρια την Όλγα Βλάχου, κλάδου ΠΕ Μηχανικών Περιβάλλοντος με βαθμό Α'.

Άννα Κιτσικοπούλου, Κλάδου ΠΕ3 Πολιτικών Μηχανικών με βαθμό Α', με αναπληρώτρια την Άρτεμις Μαυρακάνα, κλάδου ΠΕ3 Πολιτικών Μηχανικών με βαθμό Β'.

Σταυρονίκη Καπετανάκου, κλάδου ΠΕ1 Διοικητικού με βαθμό Α', με αναπληρώτρια την Αγγελική Θεολόγου, κλάδου ΠΕ Οικονομικού Λογιστικού με βαθμό Β'.

Δέσποινα – Τερέζα Παπαντώνη, κλάδου ΠΕ4 Αρχιτεκτόνων με βαθμό Β', με αναπληρώτρια την Ευτυχία Κυριακοπούλου, κλάδου ΠΕ6 Τοπογράφων Μηχανικών με βαθμό Β'.

Αθανασία Λαζαράκη, κλάδου ΤΕ17 Διοικητικού – Λογιστικού με βαθμό Α'.

Στις συναντήσεις της ομάδας (τακτικών και αναπληρωματικών μελών) θα μετέχουν επίσης ο Αντιδήμαρχος Ποιότητας Ζωής κ. **Σπήλιος Διαβολίσης**, η εντεταλμένη Δημοτική Σύμβουλος σε θέματα Προστασίας Περιβάλλοντος κα. **Αικατερίνη Ασημακοπούλου** και ο Επιστημονικός Συνεργάτης Τεχνικών Θεμάτων (Συγκοινωνιακά – Κυκλοφοριακά) κ. **Ιωάννης Νικολαΐδης**.

Μέσω της παρούσας σύμβασης ορίζεται επίσης ως Ειδικός Εμπειρογνώμονας ο κ. **Κοσμάς Αναγνωστόπουλος**, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδόμος Msc, Συντονιστής Δικτύου CIVINETCY-EL.

Υποστηρικτικά στους ανωτέρω, και με πρωτοβουλία του ειδικού εμπειρογνώμονα, χωρίς πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση για τον Δήμο, την Ομάδα του ΣΒΑΚ θα συνδράμει το Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών και συγκεκριμένα οι:

³ Ο γενικός συντονισμός της ομάδας ανατέθηκε στον πρώην Γενικό Γραμματέα του Δήμου κ. Ηλία Σαββάκη, ο οποίος ωστόσο παραιτήθηκε από την θέση του και εκκρεμεί νέα απόφαση σχετικά με την εμπλοκή της νέας Γ.Γ.

Z. Χριστοφόρου, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, με MSc Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού (Université Paris-Est, FR) και MSc Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού της Σχολής Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ και Δρ. Συγκοινωνιολόγος της Σχολής Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) της Γαλλίας

M. Γιαννουλάκη, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος MSc

1.3. Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης

Ένα από τα πλέον δυνατά σημεία του ΣΒΑΚ του Αγίου Δημητρίου είναι το γεγονός ότι ο Δήμος και η Δημοτική Αρχή, για κάθε πρωτοβουλία τους, φροντίζουν για την μεγαλύτερη δυνατή θεσμική και πολιτική υποστήριξη και συναίνεση από το ξεκίνημα μέχρι την υλοποίηση. Για την τεκμηρίωση τούτων, ακολουθεί η σχετική πολιτική δήλωση της Δημάρχου, όπως και το «ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ», το οποίο τους επόμενους μήνες θα διακινηθεί στους τοπικούς φορείς προκειμένου να το υπογράψουν.

Δήλωση Δημάρχου Αγίου Δημητρίου, Μαρίας Ανδρούτσου

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, σταθερά προσανατολισμένος και επί χρόνια αφοσιωμένος σε θέματα βιώσιμης ανάπτυξης, μετά από σειρά στρατηγικών, πρωτοβουλιών και σχεδίων, προχωρά στην εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σκοπός του ΣΒΑΚ και της δημοτικής μας αρχής είναι ο Δήμος μας σε 10 χρόνια από σήμερα να χαρακτηρίζεται από ένα οικονομικά βιώσιμο, περιβαλλοντικά φιλικό και κοινωνικά δίκαιο σύστημα μεταφορών, το οποίο θα αντιμετωπίζει όλες τις ιδιαιτερότητες κινητικότητας της περιοχής μας και θα αξιοποιεί τις σημαντικές ευκαιρίες που προκύπτουν από την θέση του Δήμου μας στο Μητροπολιτικό Συγκρότημα της Αθήνας και τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα. Για μια πόλη προσβάσιμη, χωρίς ρύπους, θόρυβο και ατυχήματα, ανοιχτή σε κάθε κάτοικο και επισκέπτη της.

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.
 - 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.

1.4. Σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών

1.4.1. 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 στην λήψη αποφάσεων.

Στον ακόλουθο πίνακα καταγράφονται όλοι οι τοπικοί και υπερτοπικοί φορείς με ενδιαφέρον ή αρμοδιότητα στα θέματα του ΣΒΑΚ, όπως επίσης και ο ρόλος τους, το πιθανό ενδιαφέρον τους και η πιθανή επιρροή τους.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ	ΡΟΛΟΣ ΣΤΟ ΣΒΑΚ	ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ / ΕΠΙΡΡΟΗ
Αυτοδιοικητικοί φορείς		
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Φορέας εκπόνησης και υλοποίησης ΣΒΑΚ	ενδιαφέρον + επιρροή
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	Φορέας με ελεγκτικό και χρηματοδοτικό ρόλο και αρμοδιότητες υλοποίησης έργων και πολιτικών σχετικών με το ΣΒΑΚ	επιρροή
Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών		
Γενική Διεύθυνση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Έργων και Υποδομών		
Γενική Διεύθυνση Βιώσιμης Ανάπτυξης και Κλιματικής Αλλαγής		
Γενική Διεύθυνση Δημόσιας Υγείας και Κοινωνικής Μέριμνας		
Αυτοτελής Διεύθυνση Πολιτικής Προστασίας		
Κρατικοί φορείς		
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ	Φορέας με ελεγκτικό ρόλο αναφορικά με την νομιμότητα των πράξεων των ΟΤΑ	επιρροή
Γενική Διεύθυνση Χωροταξικής και Περιβαλλοντικής Πολιτικής		
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	Φορέας με ελεγκτικό, αδειοδοτικό, χρηματοδοτικό και νομοθετικό ρόλο, αναφορικά με παρεμβάσεις ή πολιτικές που επιδρούν σε περιοχές, υποδομές ή κτίρια με αρχαιολογικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον	
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ		

Εθνική Συντονίστρια Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας	Φορέας με ελεγκτικό, αδειοδοτικό, χρηματοδοτικό και νομοθετικό ρόλο, αναφορικά με παρεμβάσεις ή πολιτικές που επιδρούν σε θέματα όπως το φυσικό περιβάλλον, η κλιματική αλλαγή, η ενέργεια, ο χωρικός σχεδιασμός, η προσβασιμότητα κ.α.
Κεντρική Επιτροπή Προσβασιμότητας	
Γενική Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού	
Γενική Διεύθυνση Πολεοδομίας	
Γενική Διεύθυνση Ενέργειας	
Γενική Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Πολιτικής	
Γενική Διεύθυνση Δασών και Δασικού Περιβάλλοντος	
Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΠΕΡΑΑ)	
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Φορέας με ελεγκτικό, αδειοδοτικό, χρηματοδοτικό και νομοθετικό ρόλο, αναφορικά με παρεμβάσεις ή πολιτικές για θέματα όπως σχεδιασμός μεταφορικών υποδομών, οδική ασφάλεια, ηλεκτροκίνηση, επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, κ.α.
Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών, Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	
Διεύθυνση Οδικών Υποδομών, Τμήμα Διαχείρισης Κυκλοφορίας και Μητρώου Οδικών Υποδομών	
Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας και Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας	
Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων και Τμήμα Πρατηρίων Παροχής Καυσίμων & Ενέργειας	
Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών, Τμήμα Υπεραστικών Επιβατικών Μεταφορών	
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	Φορέας με χρηματοδοτικό ρόλο
Γενική Διεύθυνση Στρατηγικών Επενδύσεων	
Γενική Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων	
Εθνική Αρχή Συντονισμού του ΕΣΠΑ	Φορέας με ρόλο υποστήριξης των ΟΤΑ
Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ Α.Ε.)	
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	Φορέας με ελεγκτικό, αδειοδοτικό, χρηματοδοτικό και νομοθετικό ρόλο, αναφορικά με παρεμβάσεις ή πολιτικές για θέματα
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	Φορέας με χρηματοδοτικό και νομοθετικό ρόλο

	αναφορικά με θέματα Τοπικής Αυτοδιοίκησης	
Τοπικές αρχές ασφαλείας		
A.T. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Φορείς με αρμοδιότητα αστυνόμευσης, επιβολής της τήρησης της νομοθεσίας και προληπτικής ή κατασταλτικής δράσης σε περίπτωση συμβάντων που χρήζουν άμεσης επέμβασης	ενδιαφέρον + επιρροή
7ος ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ		
Φορείς Εκπαίδευσης		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Π.Ε. Δ' ΑΘΗΝΑΣ	Φορείς που θα μπορούσαν να συμμετέχουν σε δράσεις σχετικές με την βιώσιμη κινητικότητα	πιθανό ενδιαφέρον + πιθανή επιρροή
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Δ.Ε. ΑΘΗΝΑΣ		
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΑΣΚΑΛΩΝ & ΝΗΠΙΑΓΩΓΩΝ ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		
ΕΝΩΣΗ ΣΥΛΛΟΓΩΝ ΓΟΝΕΩΝ ΚΑΙ ΚΗΔΕΜΟΝΩΝ		
Παραγωγικοί Φορείς		
ΕΝΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΒΙΟΤΕΧΝΩΝ	Φορείς που θα μπορούσαν να συμμετέχουν σε δράσεις σχετικές με την βιώσιμη κινητικότητα	πιθανό ενδιαφέρον + πιθανή επιρροή
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΔΗΜΟΥ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		
ΣΥΝΔΙΚΑΤΟ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ		
Λοιποί κοινωνικοί (πολιτιστικοί, περιβαλλοντικοί, αθλητικοί, κ.α.) φορείς		
A.I.K.I.D.O.	Σύλλογοι με δράση δυνητικά σχετική με την βιώσιμη κινητικότητα	πιθανό ενδιαφέρον + πιθανή επιρροή
A.O. ΑΙΑΝΤΑΣ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ		
A.O. ΔΑΦΝΗΣ		
A.O. ΗΡΑΚΛΗΣ		
A.O. ΘΥΕΛΛΑ		
A.O. ΝΑΠΑΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ – ΧΟΚΕΪ		
A.Π.Ο. ΔΑΦΝΗ		
A.Σ. ΚΑΡΑΤΕ - WADO		
A.Σ. ΚΑΡΑΤΕ – ΦΙΛΟΙ Κ. ΚΥΠΡΙΩΤΗ		
A.Σ. ΚΑΡΑΤΕ – ΖΙΟΥ ΖΙΤΣΟΥ «Η ΑΔΕΛΦΟΤΗΤΑ»		
A.Σ. ΝΙΚΗ - ΤΕΝΙΣ		
A.Σ. ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ		
A.Σ. ΤΑΕ ΚΒΟΝ ΝΤΟ «ΦΟΙΝΙΞ»		
A.Σ.Ε. ΘΗΣΕΑΣ – ΤΕΝΙΣ		
A.Σ.Ο. ΝΑΙΘΩΝΑΣ - ΣΚΟΠΟΒΟΛΗ		

ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		
Γ.Σ. ΑΠΟΛΛΩΝ		
Γ.Σ. ΑΣΤΕΡΑΣ		
Γ.Σ. ΚΡΟΝΟΣ		
Γ.Σ. ΠΗΓΑΣΟΣ		
ΟΦΚΑ ΟΔΥΣΣΕΑΣ		
ΠΑΟ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		
ΓΚΟΤΣΟΥ ΚΑΙ ΚΑΡΑΤΕ ΑΘΗΝΑ		
ΚΟΛΥΜΒΗΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ – ΔΕΛΦΙΣ		
ΔΙΚΤΥΟ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ «Η ΠΡΑΞΗ»		
ΕΓΕ (ΕΝΩΣΗ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ)		
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΣΤΙΑ		
ΣΥΝΟΙΚΙΑ "ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ"		
ΕΞΩΡΑΪΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΝΘΕΩΝ		
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΙΡΗΝΗΣ		
ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ (ΛΑΟΠΟΛΙΣ)		
ΠΕΑΕΑ (ΠΑΝΕΛ. ΕΝΩΣΗ ΕΠΙΖ. ΑΓΩΝ. ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ)		
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ		
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΩΝ ΓΥΝΑΙΚΩΝ		
2ο ΣΩΜΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΡΟΣΚΟΠΩΝ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΙΚΑ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		
ΣΕΛΕ (ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΤ.& ΛΑΙΚΗΣ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ)		
ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ "ΗΛΙΟΣ"		
Κόμματα - Κινήσεις		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ Τ.Ο. ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	Φορείς που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην ενημέρωση και προώθηση δράσεων σχετικών με την βιώσιμη κινητικότητα	πιθανό ενδιαφέρον + πιθανή επιρροή
ΚΟΒ ΚΚΕ		

1.4.2. Μεθοδολογία Συμμετοχής Εμπλεκόμενων Φορέων και Πολιτών

1.4.2.1. 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.

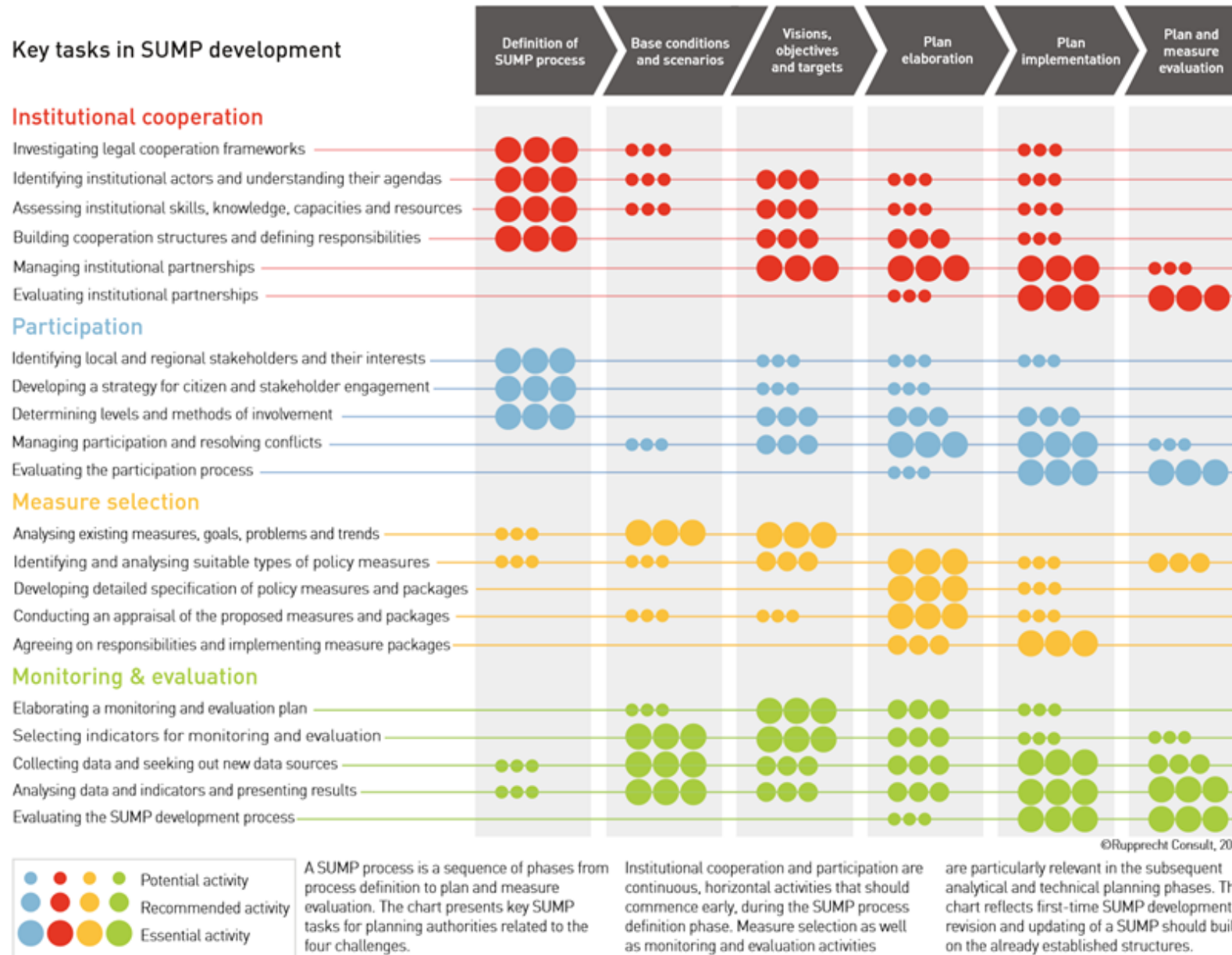
Παράλληλα, με τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ τοποθετούνται τα θεμέλια για τη βιωσιμότητα του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας ως στρατηγική του Δήμου, αλλά και μετέπειτα στην υλοποίησή του. Με τον όρο “βιωσιμότητα” θα θέλαμε να διευκρινίσουμε ότι αναφερόμαστε τόσο στην οικονομική 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.»⁴

Όπως απεικονίζεται και στο Διάγραμμα 1, 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).

⁴ELTIS, 2014, «Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας».

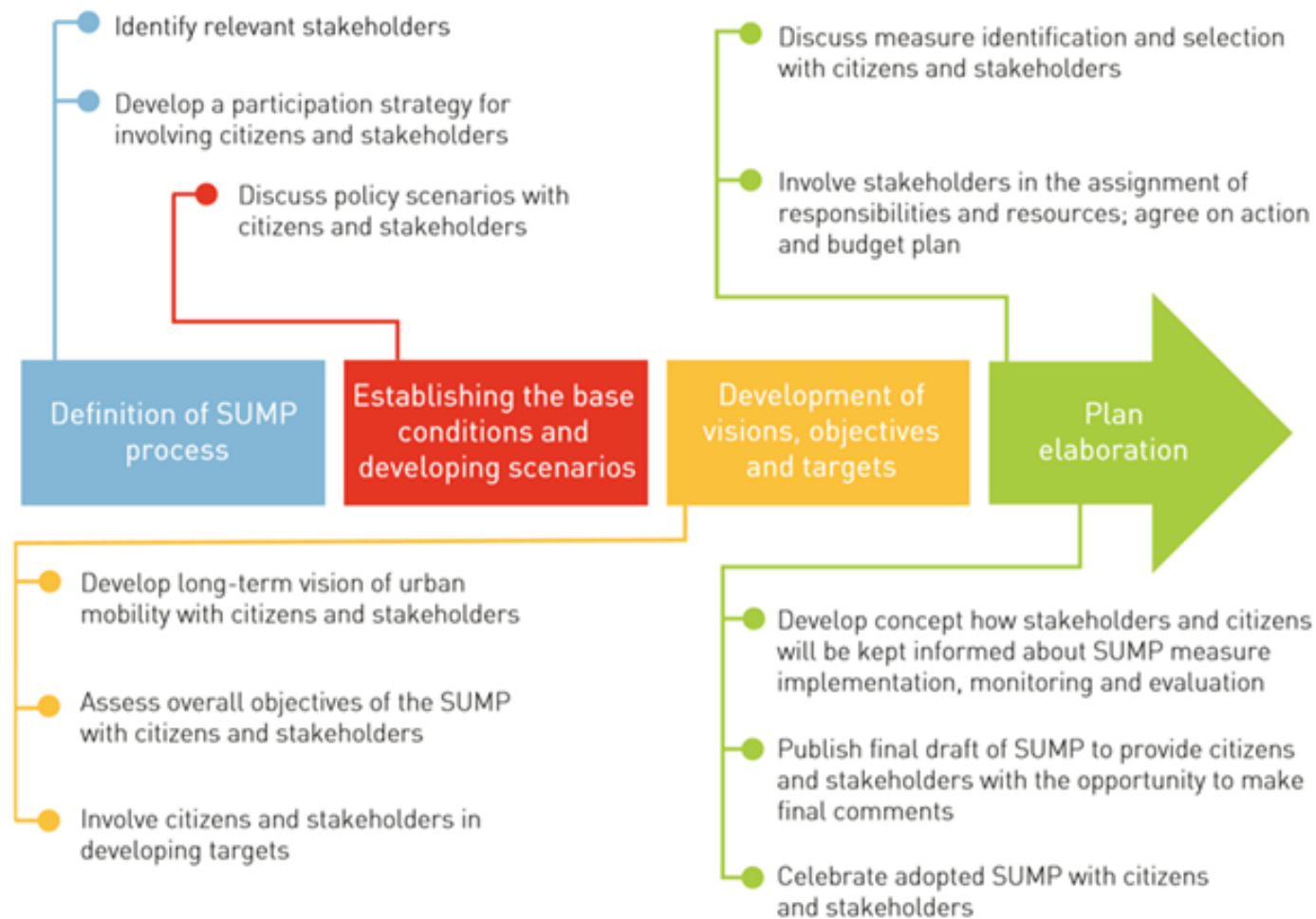


Διάγραμμα 1:
 Βασικές δραστηριότητες της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMPs, Rupprecht Consult, ELTIS, πρ. CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016

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

Source: Rupprecht Consult, 2016



© Rupprecht Consult, 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.

Διάγραμμα 2:

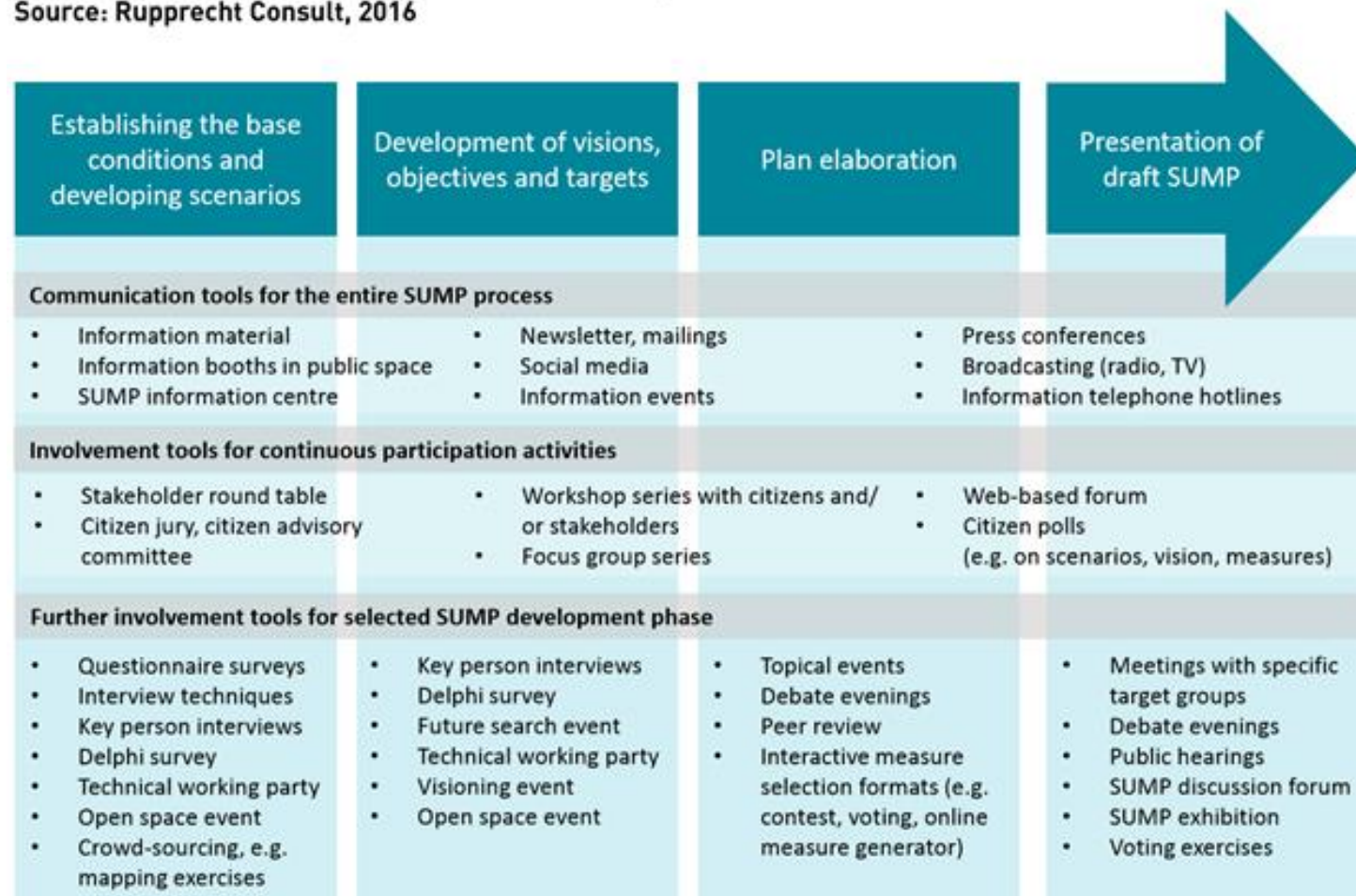
Ευκαιρίες εμπλοκής των πολιτών και των φορέων κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

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

Για την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη και συχνότερη εμπλοκή πολιτών και φορέων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, στο Διάγραμμα 3 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:

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 SUMPs, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 25

1.4.2.2. 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 ενδιαμέσα 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 Διάγραμμα 3, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από τον Δήμο, με την υποστήριξη του Αναδόχου.

- 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 κ.α.)
- 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 στην 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.

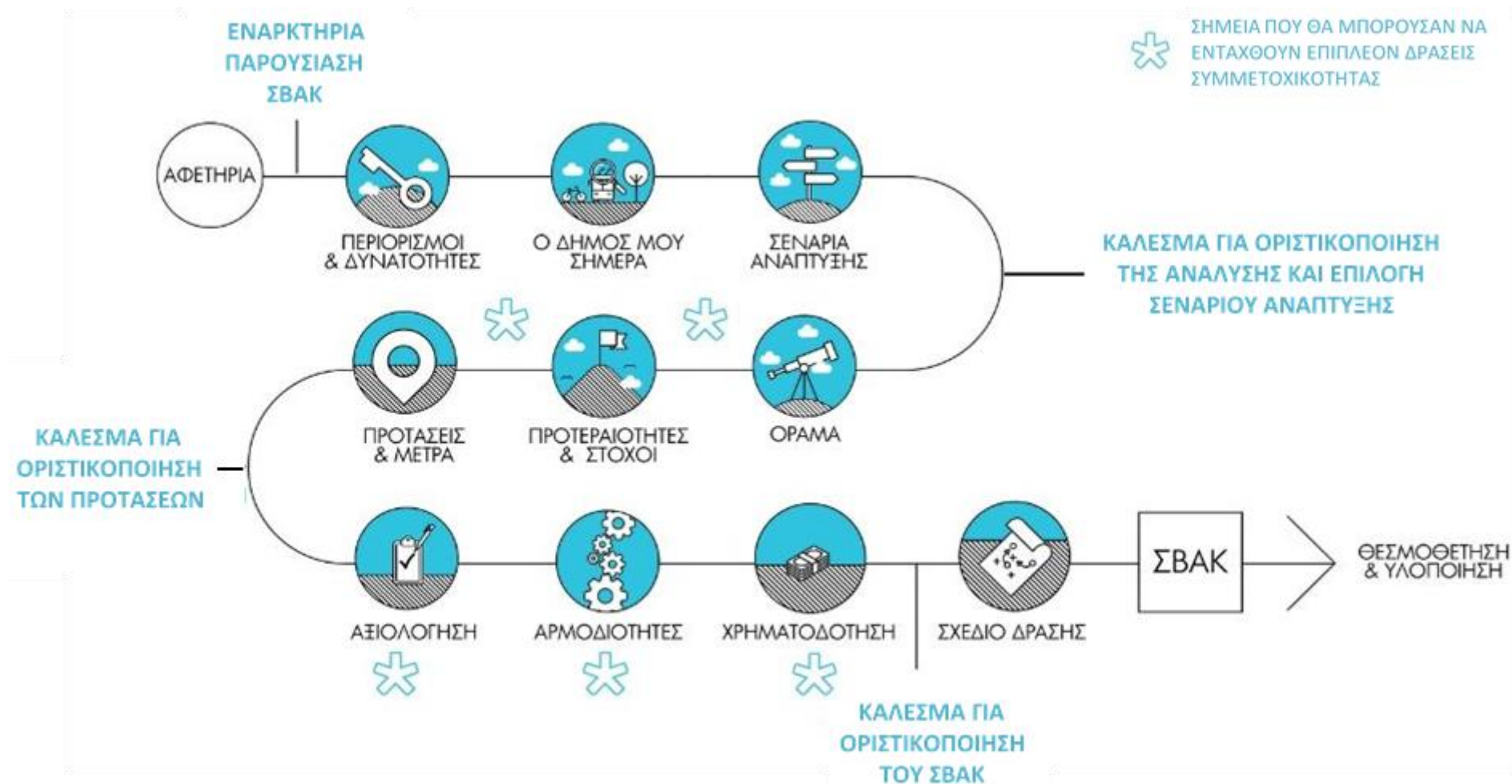


Κριτικής σημασίας ρόλο στην αποδοτική ανάπτυξη της στρατηγικής συμμετοχικότητας αποτελεί η ολοκληρωμένη «χαρτογράφηση»⁵ και αξιολόγηση ως προς το ρόλο και τη σημαντικότητα των ενδιαφερόμενων μερών. Βάσει της «χαρτογράφησης» αυτής και των σταδίων εκπόνησης του ΣΒΑΚ επιλέγεται η κατάλληλη προσέγγιση και 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.

Για την «χαρτογράφηση» των φορέων που εμπλέκονται στο ΣΒΑΚ της Αγίου Δημητρίου, ανατρέξατε στο κεφάλαιο 1.4.1.

⁵Μπορείτε 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 4: Σημεία στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ που προτείνονται δράσεις δια ζώσης συμμετοχής. 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.



Πηγή: Επεξεργασία Αναδόχου

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
- Z) 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. Διάγραμμα 5).
- να συνδιαμορφώσει και εφαρμόσει τη στρατηγική συμμετοχικότητας για το ΣΒΑΚ⁶.

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

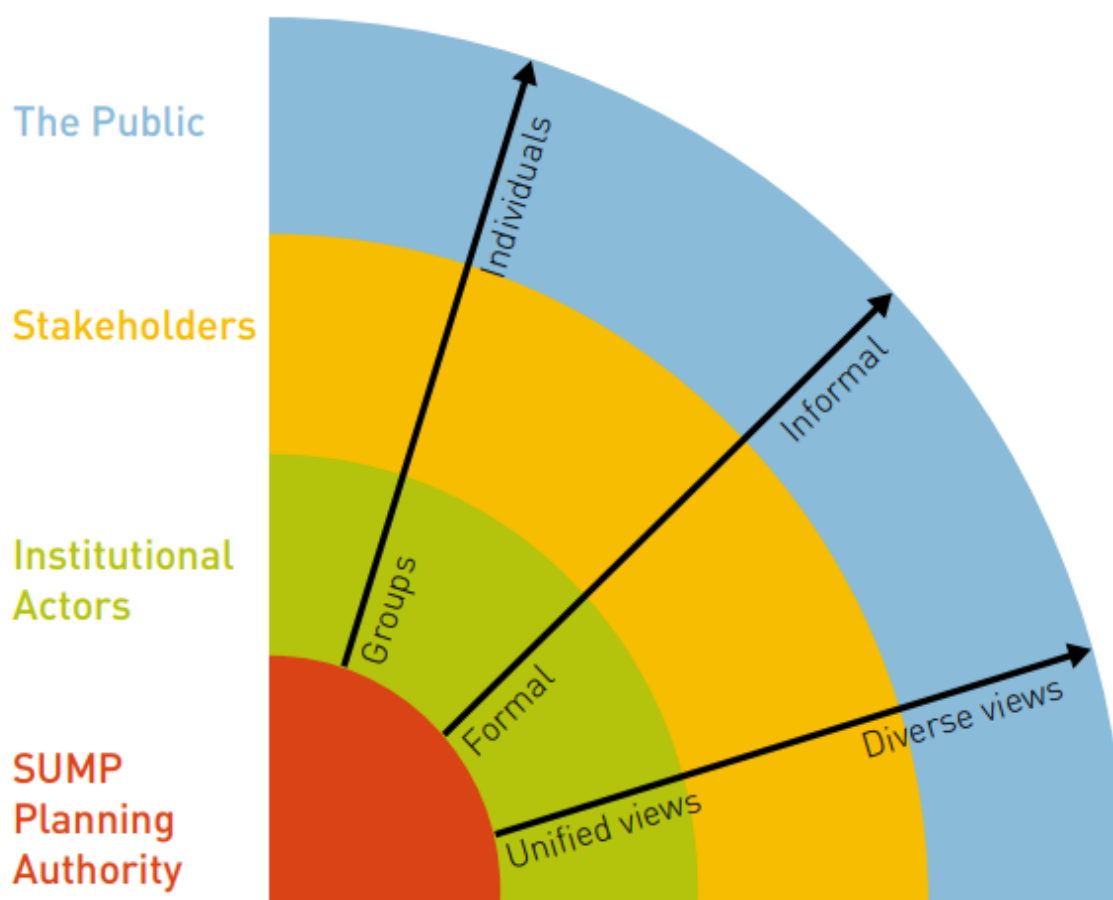
⁶ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διαμόρφωση στρατηγικής συμμετοχικότητας για το ΣΒΑΚ, μπορείτε να αναφερθείτε στην αναφορά "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP's", Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδα 19, κεφάλαιο "3.1.3 How to develop an engagement strategy".

http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf

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.

Διάγραμμα 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 SUMP, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 21

B) Ερωματολογία 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 στην 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 την 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 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 την 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 καθόλη 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 το 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 στην 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 Eltis⁷ για την 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 κάποιες 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 ίντερνετ.

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:

⁷Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP's", Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CHALLENGE, 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

- η αναγνώριση των εμποδίων που αποτρέπουν άτομα και ομάδες εξαρχής 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.

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.

Στην 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 ανάγκης⁸. 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 ΣΒΑΚ⁹.

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 την φιλοσοφία του ΣΒΑΚ με χειροπιαστό τρόπο
- Δυνατότητα προσέλκυσης ατόμων και φορέων που προτιμούν την πράξη από την θεωρία
- Δράση που προσφέρει έμπνευση και χαρά στην τοπική κοινωνία, αλλά ταυτόχρονα την φέρνει αντιμέτωπη με τις πραγματικές δυσκολίες της υλοποίησης έργου στον δημόσιο χώρο
- Εργαλείο που αξιοποιεί πλήρως τις γνώσεις και την 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)

⁸ Περισσότερες πληροφορίες για την προσέγγιση και τις μεθόδους του placemaking μπορείτε να αναζητήσετε εδώ (Project for Public Spaces): www.pps.org και εδώ (The City at Eye Level): <http://thecityateyelevel.com>.

⁹ 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: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf, σελ. 28.

- 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.

Ψηφιακά - Διαδικτυακά Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στο ΣΒΑΚ προτείνεται να στηριχθεί σε μεγάλο βαθμό και σε διαδικτυακά εργαλεία για τέσσερις 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 καθόλη την 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 την 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 μεγαλύτερου εύρους 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).

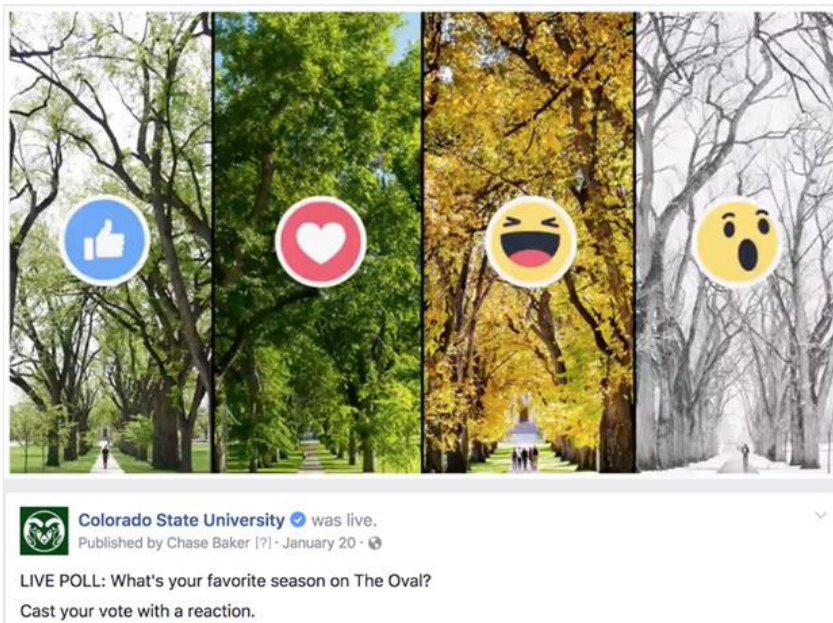
Χαρακτηριστικά - δυνατότητες

- 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.) (βλ. εικόνα 1)
- Δυνατότητα για οποιονδήποτε 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) (βλ. εικόνα 2)

Εικόνα 1. Επιλογές αντίδρασης (reaction) σε δημοσίευση ή σχόλιο στο Facebook



Εικόνα 2. Παράδειγμα διαδικτυακής ψηφοφορίας στο Facebook (επιλογή προτιμώμενης εποχής) με τη χρήση των εικονιδίων αντίδρασης



Χρονοδιάγραμμα

Η σελίδα στο facebook θα είναι ενεργή καθόλη 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.) (βλ. εικόνα 1)
- 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) (βλ. εικόνα 2)

Χρονοδιάγραμμα

Η ομάδα του Facebook θα χρησιμοποιείται σε όλη την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Η συχνότητα χρήσης της θα είναι υψηλή, δεδομένου ότι θα χρησιμοποιείται για την 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.

1.4.2.3. 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”¹⁰.

1.4.2.4. Ιδέες για άμεση εμπλοκή του Δήμου & των Φορέων στην 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
 - Περιβαλλοντικές δράσεις
 - Μαθητικά φεστιβάλ ή γιορτές
 - Δράσεις για την Ενέργεια

¹⁰Eltis, “Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP”, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδες 44-46, κεφάλαιο “3.4 Evaluation of participation”. http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf

- Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας και Μέρα Χωρίς Αυτοκίνητο
- Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος
- κ.α.

4. Διοργάνωση δράσεων με κύριο θέμα την 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 δημόσιου 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, την 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).

ΒΗΜΑ 2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

2.1. Δεσμεύσεις του σχεδιασμού και προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ

2.1.1. Προσδιορισμός περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ

Ως περιοχή μελέτης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ επιλέγεται ο Δήμος Αγίου Δημητρίου Αττικής, ο οποίος αποτελεί μέρος της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας. Κρίνεται αναγκαία, λοιπόν, η εναρμόνιση του σχεδιασμού με το σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών, τόσο σε κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο, όσο και σε θέματα σχεδιασμού και υλοποίησης ΣΒΑΚ.

2.1.2. Δεσμεύσεις του σχεδιασμού

2.1.2.1. Ευρωπαϊκό και Διεθνές Επίπεδο

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι βιώσιμες, περιβαλλοντικά φιλικές μεταφορές και η έννοια της προσβασιμότητας για όλες τις κοινωνικές ομάδες, με ταυτόχρονη απαίτηση για αναβάθμιση του δημόσιου χώρου στις πόλεις, εμπεριέχονται στους **17 στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (άμεσα στον Στόχο 11: υποστόχοι 11.2, 11.6, 11.7, ενώ έμμεσα και σε άλλους στόχους)**, περιγράφοντας ουσιαστικά την έννοια της βιώσιμης κινητικότητας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και η Ελλάδα ως ξεχωριστό μέλος της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (1992), έχουν υπογράψει τη **Συμφωνία των Παρισίων για την Κλιματική Αλλαγή (2015)**. Πυλώνας της προσπάθειας για έλεγχο των παραγόντων που προκαλούν την κλιματική αλλαγή είναι, φυσικά, και η βιώσιμη κινητικότητα.

Επιπλέον, το **Τρίτο Πρόγραμμα Δράσης της Ε.Ε. για την υγεία (2014-2020)**, μεταξύ άλλων, προωθεί την πεζή μετακίνηση και χρηματοδοτεί εν μέρει την χρήση του ποδηλάτου.

Επίσης, το 2016 η κατάρτιση της **Νέας Αστικής Ατζέντας (New Urban Agenda, Habitat III)** στο Κίτο του Ισημερινού, έθεσε τις δικές της προτεραιότητες για τις πόλεις, που χαρακτηρίζονται από τις αρχές και τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας.

Το Νοέμβριο του ίδιου έτους, πραγματοποιήθηκε συντονισμός 21 διαφορετικών δράσεων και πρωτοβουλιών στον τομέα των μεταφορών στο Μαρακές του Μαρόκου στο πλαίσιο της **Συνεργασίας για την Διεθνή Δράση για το Κλίμα (MPGCA- Marrakech Partnership for Global Climate Action)**. Και στην περίπτωση αυτή, η βιώσιμη αστική κινητικότητα αναφέρεται ως βασική παράμετρος.

Τέλος, το 2019 καταρτίστηκε ο **Διεθνής Οδικός Χάρτης Δράσης για τη Βιώσιμη Κινητικότητα** από την Διεθνή Τράπεζα και 55 άλλους διεθνείς και εθνικούς οργανισμούς (SUM4ALL - World Bank – Global Road map of Action Toward Sustainable Mobility). Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, περαιτέρω στήριξη και χρηματοδότηση στις πόλεις προσφέρεται από την **Πρωτοβουλία για το Δίκτυο CIVITAS** (θεσμός- εργαλείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προώθηση της

Βιώσιμης Κινητικότητας), ενώ η έτερη πρωτοβουλία της DGMOVE που ακούει στο όνομα **ELTIS** (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans – Urban Mobility Observatory) αποτελεί τον κόμβο ανάπτυξης και ανταλλαγής τεχνογνωσίας σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα και τα ΣΒΑΚ. Το Δίκτυο **CIVINET CY-EL** αποτελεί τόσο το ελληνόφωνο παράρτημα του CIVITAS, όσο και τον εθνικό πολλαπλασιαστή σε Ελλάδα και Κύπρο.

Την τελευταία δωδεκαετία καταγράφεται, επίσης, πληθώρα στρατηγικών κειμένων και οδηγιών σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα, όπως:

- 2007 - Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα (Green Paper on Urban Mobility)
- 2008 – Οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και για έναν καθαρότερο αέρα στην Ευρώπη (Air Quality Directive) [2008/50/EC]
- 2009 - Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα (Action Plan on Urban Mobility) [COM/2009/0490/τελικό]
- 2010 – Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (EU2020 Strategy) [COM(2010) 2020]
- 2011 - Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές (Transport White Paper)
- 2013 - Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μια ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα (Together towards competitive and resource – efficient urban mobility) [COM/2013/913/τελικό]
- 2013 - Πακέτο Αστικής Κινητικότητας (Urban Mobility Package)
- 2014 - Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, ELTIS)
- 2015 - Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (Report on Sustainable urban mobility) [A8-0319/2015]
- 2017 - Επίτευξη των στόχων όσον αφορά την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Η Ευρωπαϊκή Ένωση προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της (Delivering on low-emission mobility: A European Union that protects the planet, empowers its consumers and defends its industry and workers [COM/2017/0675]
- 2018 – Πλαίσιο στόχων για την e-κινητικότητα, την εκπομπή μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων - Driving Change Together – Katowice Partnership for e-Mobility
- 2019 – Νέες Οδηγίες ELTIS για την Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2nd edition)

Εκτός των ανωτέρω, ένας ετήσιος θεσμός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που στοχεύει στην ευαισθητοποίηση των πολιτών στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας είναι η **Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας**, στην οποία συμμετέχουν κάθε χρονιά όλο και περισσότερες ελληνικές πόλεις (86 ελληνικές πόλεις για το 2019 από 2 ελληνικές συμμετοχές το 2009), ενώ δύο από αυτές κατάφεραν να φτάσουν στους φιναλίστ του σχετικού διαγωνισμού (Ηγουμενίτσα 1^ο βραβείο μικρών και μεσαίων πόλεων το 2017, Καρδίτσα στις τρεις κορυφαίες μικρές και μεσαίες πόλεις το 2018).

Σε ευρωπαϊκό περιφερειακό επίπεδο, έχει κατατεθεί η Στρατηγική «South-East Europe 2020 Strategy (SEE 2020)», η οποία έχει θέσει τους ακόλουθους στόχους:

- Μείωση του κόστους των μεταφορών ανά μονάδα μεταφορικού έργου κατά 20%
- Αύξηση της χρήσης των συγκοινωνιακών υποδομών στο 40% της ικανότητάς τους
- Μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα, μειώνοντας την κατανάλωση ενέργειας ανά μονάδα μεταφορικού έργου κατά 20%
- Αύξηση του ποσοστού των σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών

2.1.2.2. Εθνικό Επίπεδο

Στην Ελλάδα την τελευταία τριετία αναπτύσσεται μια ραγδαία αύξηση του ενδιαφέροντος για την θεματική και τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας, κάτι που βέβαια έχει ξεκινήσει αρκετά χρόνια νωρίτερα, μέσα από προσπάθειες μεμονωμένων δημόσιων φορέων, Δήμων και επιστημόνων της χώρας (πχ Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ).

Αναμφίβολα, ιδιαίτερα μεγάλο ενδιαφέρον δημιουργήθηκε χάρη στο πρόγραμμα χρηματοδότησης του Πράσινου Ταμείου για τα ΣΒΑΚ (που χρηματοδοτεί και το παρόν ΣΒΑΚ). Ακολούθως καταγράφονται τα ορόσημα της εξέλιξης των ΣΒΑΚ μέχρι σήμερα:

- 2008 – Συγκρότηση Στρατηγικής ΥΠΕΝ για την Αστική Κινητικότητα
- 2013 – Ανάληψη από το ΥΠΕΝ του Εθνικού Συντονισμού για την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας
- 2016 – Πρόγραμμα Χρηματοδότησης 162 ΣΒΑΚ από το Πράσινο Ταμείο του ΥΠΕΝ
- 2017 – Οδηγία του Πράσινου Ταμείου για εκπόνηση των χρηματοδοτούμενων από αυτό ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Οδηγίες του ELTIS
- 2018 – Ίδρυση Τμήματος Βιώσιμης Κινητικότητας από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
- 2019 – Θεσμοθέτηση των ΣΒΑΚ σε εθνικό επίπεδο με το Άρθρο 22 του Ν. 4599/2019

2019 – Νέες Οδηγίες του Eltis Ουσιαστικά, όμως, μόνο η Οδηγία του Πράσινου Ταμείου για τήρηση των Οδηγιών του ELTIS και ο Ν.4599/2019 (άρθρο 22) έθεσαν συγκεκριμένες

κατευθύνσεις και υποχρεώσεις για τους ΟΤΑ που εκπονούν ΣΒΑΚ, οι οποίες δεσμεύουν και το παρόν.

Πολύ συνοπτικά οι υποχρεώσεις που θέτει ο Ν.4599/19 είναι:

- α) συγκρότηση Ομάδας Εργασίας από στελέχη του Δήμου και εξωτερικούς συνεργάτες (εάν απαιτείται)
- β) ορισμός Δικτύου Συμμετεχόντων Φορέων
- γ) υπογραφή σχετικού Συμφώνου Συμμετοχής από τους Φορείς
- δ) δημιουργία ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και συμμετοχής φορέων και πολιτών
- ε) υλοποίηση των σταδίων ανάπτυξης του ΣΒΑΚ (όπως αναφέρονται στον Νόμο και θα εξειδικευθούν με σχετική ΚΥΑ)
- στ) κατάρτιση σχεδίου δράσης και μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ (όπως αναφέρεται στον Νόμο και θα εξειδικευθούν με σχετική ΚΥΑ)

Περαιτέρω υποχρεώσεις, προδιαγραφές εκπόνησης και άλλες δεσμεύσεις θα προκύψουν με την δημοσίευση της ΚΥΑ που θα διαδεχθεί τον Ν.4599/19 σύμφωνα με όσα αναφέρονται σε αυτόν. Εντός του έτους 2020 αναμένεται επικαιροποίηση του ν.4599/19.

Η νέα έκδοση των οδηγιών του ELTIS (SUMP v2.0) βελτιώνει και εξειδικεύει περαιτέρω τα αναγκαία βήματα εκπόνησης των ΣΒΑΚ. Εισάγει έναν πιο ισορροπημένο κύκλο για την ανάπτυξη, εκπόνηση και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ. Διαχωρίζει τη φάση στρατηγικού σχεδιασμού από την επιχειρησιακή εφαρμογή. Εξειδικεύει την διαδικασία σε 4 φάσεις με 3 βήματα εφαρμογής η κάθε μια (12 βήματα συνολικά) και καθιερώνει ορόσημο στο τέλος της κάθε φάσης. Τα ορόσημα αυτά αποτελούν επί της ουσίας σταθμούς που μπορούν να συνοδεύονται και από πολιτική έγκριση για την τυπική εξασφάλιση της συνέχειας της διαδικασίας. Ταυτόχρονα, η πλούσια ευρωπαϊκή και εθνική εμπειρία παρέχει πληθώρα επίσημων συμπληρωματικών τοπικών οδηγιών που δρουν υποβοηθητικά στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ.

Εθνική Χωρική Στρατηγική

Μέχρι την έγκριση νέας Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής, στη θέση της ισχύουν οι κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ, ΦΕΚ 128/Α/2008) και του νόμου 4447/2016 που υπογραμμίζει την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης και της δικτύωσης του εθνικού χώρου όπως και της διάρθρωσης και της δομής του αστικού και οικιστικού δικτύου της χώρας. Η Στρατηγική αποτελεί βάση για τον συντονισμό των στρατηγικών χωρικών Πλαισίων, των επιμέρους επενδυτικών σχεδίων και προγραμμάτων του κράτους, των ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού και των δημοσίων νομικών προσώπων που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη και συνοχή του εθνικού χώρου

Σε ό,τι αφορά τις κατευθύνσεις για την χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης και των συνδέσεων της χώρας για την προώθηση της κοινωνικής και

οικονομικής συνοχής, αναγνωρίζεται η ανάγκη ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του εθνικού χώρου στο διεθνές επίπεδο. Αναφορικά με το Μητροπολιτικό Κέντρο της Αθήνας, στο οποίο εντάσσεται ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, επιδιώκεται η ενίσχυση και η εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως «πόλης-πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε. αλλά και η βελτίωση της ελκυστικότητας του, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.

Σε ό,τι αφορά ειδικότερα τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, επισημαίνεται η ανάγκη παροχής ιδιαίτερων υπηρεσιών και δημιουργίας κατάλληλων υποδομών προσβασιμότητας.

Σε ό,τι αφορά τον τομέα της ενέργειας για την πλήρη εξασφάλιση κάλυψης των ενεργειακών αναγκών και την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας, επιδιώκεται η αύξηση του ρυθμού διεύθυνσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην συνολική παραγωγή ενέργειας και ο εκσυγχρονισμός των μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Επιπλέον, προωθούνται χωροταξικά μέτρα που συμβάλλουν σε δράσεις για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ενώ η αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών απαιτεί την χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την λήψη μέτρων για την εξοικονόμηση της ενέργειας και την ανάπτυξη υποδομών για την χρήση φυσικού αερίου.

Για την οργάνωση της οικιστικής ανάπτυξης της χώρας υιοθετείται η ανάγκη δημιουργίας πολυκεντρικής δομής με την ανάπτυξη ενός ιεραρχημένου οικιστικού δικτύου το οποίο θα εξαρτάται από επιλεγμένους πόλους εθνικής και υπερεθνικής σημασίας. Οι πόλοι στοχεύουν στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών με έμφαση τόσο στην υγεία όσο και στην γνώση, αλλά και στην συμπληρωματικότητα των ρόλων των αστικών κέντρων. Πιο συγκεκριμένα, για την ρύθμιση του χώρου στα Μητροπολιτικών Κέντρα (περιοχή Δήμου Αγίου Δημητρίου) δίδεται έμφαση στον θεσμό της μητροπολιτικής αυτοδιοίκησης και στην ευημερία του κοινωνικού συνόλου περιορίζοντας τις αστικές μετακινήσεις, τους ρύπους, την κατανάλωση ενέργειας και την διάσπαρτη δόμηση. Επιπροσθέτως, προωθείται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος στο κέντρο των πόλεων με την ενίσχυση των ζωνών πρασίνου.

Σε ό,τι αφορά την διοικητική ανασυγκρότηση για τον ανασχεδιασμό των διοικητικών περιφερειών κρίνεται αναγκαία η αναβάθμιση του πρώτου βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης και η διαμόρφωση ισχυρότερων ΟΤΑ με μείωση του αριθμού τους μέσω ενοποίησης.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) έχει ολοκληρωθεί και επί του παρόντος βρίσκεται σε διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης. Με τη θεσμοθέτησή του θα αποτελέσει το ολοκληρωμένο πλαίσιο για το μακροπρόθεσμο σχεδιασμό των Μεταφορών σε εθνικό επίπεδο (ορίζοντας 2037). Με βάση το ΕΣΣΜ και σε συμφωνία με αυτό θα εκπονούνται παράλληλα ή/και θα επικαιροποιούνται όλα τα υφιστάμενα προγράμματα που σχετίζονται με στρατηγικές, Εθνικές και συγχρηματοδοτούμενες, επενδύσεις στις μεταφορές (πχ ΣΠΕΜ 2014-2025, ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, ΠΕΠ, κ.ά.). Μεταξύ των θεματικών ενοτήτων του

επιχειρησιακού σχεδιασμού του ΕΣΣΜ που ενδιαφέρουν περισσότερο την αστική κινητικότητα είναι:

- Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών
- Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών, μεταξύ άλλων και σε διεθνές επίπεδο.

Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών

Η οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έθεσε τις βάσεις για την προώθηση εθνικών πολιτικών για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η ΚΥΑ οικ.77226/1/17 (ΦΕΚ 3824/Β/2017) καθορίζει και εξειδικεύει τις απαιτούμενες λεπτομέρειες εφαρμογής και τις τεχνικές προδιαγραφές του Εθνικού πλαισίου πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών, σύμφωνα με το Ν. 4439/2016 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Στο πλαίσιο της πολιτικής εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές εντάσσεται και η ηλεκτρική ενέργεια, στο βαθμό που, η πρωτογενής ενέργεια παραγωγής της προέρχεται, εκτός από τη χρήση συμβατικών καυσίμων και από την αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η χρήση ηλεκτρικής ενέργειας στις μεταφορές μπορεί να συμβάλει στη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων CO₂, ανάλογα με τις πηγές πρωτογενούς ενέργειας που χρησιμοποιούνται κατά την παραγωγή της. Σε κάθε περίπτωση, επισημαίνεται ότι 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.

Η στρατηγική Intelligent Transport Systems - ITS

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 την δεκαετία (2015-2025), έτσι ώστε να εξασφαλιστούν τα μέγιστα δυνατά οφέλη για τις μεταφορές και για την χώρα. Η Εθνική Στρατηγική παρέχει έναν οδικό χάρτη, σύμφωνα με την αρχή της προτεραιοποίησης της υλοποίησης, λειτουργίας και συντήρησης των ΕΣΜ. Έμφαση δίδεται στην αποδοτικότητα μέσω της επιλογής λύσεων χαμηλού κόστους και μεγάλου αποτελέσματος. Τα ΕΣΜ προσφέρουν αποτελεσματικές λύσεις για την αποσυμφόρηση και την ασφάλεια των συγκοινωνιακών δικτύων καθώς και για τη βελτίωση της κινητικότητας, μέσω της ενσωμάτωσης προηγμένων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών. Καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών και επικεντρώνονται στην υποδομή και το όχημα, καθώς και στις ολοκληρωμένες εφαρμογές μεταξύ των δύο.

Στόχο της Στρατηγικής αποτελεί η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής και των προσφερόμενων υπηρεσιών των ΕΣΜ, δημιουργώντας ταυτόχρονα το κατάλληλο περιβάλλον για τη συνεκτική ανάπτυξή τους.

Τα ΕΣΜ παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της κινητικότητας. Παρέχουν τεχνικές για τη βελτίωση της προσβασιμότητας, ενώ ταυτόχρονα μειώνουν τις περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις. Μέσω των ΕΣΜ, διευκολύνεται η πολυτροπική μετακίνηση, γίνονται διαθέσιμες νέες ευέλικτες υπηρεσίες μαζικών μεταφορών, συστήματα κοινόχρηστων οχημάτων. Παράλληλα, τα συστήματα ηλεκτρονικής πληροφόρησης πραγματικού χρόνου και τα ηλεκτρονικά εισιτήρια κάνουν πιο εύκολες και ελκυστικές τις δημόσιες συγκοινωνίες. Η δυνατότητα έξυπνης διαχείρισης στόλων οχημάτων οδηγεί στην βελτιστοποίηση της χρήσης των διαθέσιμων πόρων, καθώς επιτρέπει στους διαχειριστές του εκάστοτε στόλου να παράγουν το ίδιο μεταφορικό έργο με λιγότερα οχήματα και λιγότερες διαδρομές.

Το όραμα για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών αποτελεί ένα νέο, αξιόπιστο και ασφαλές μεταφορικό σύστημα, το οποίο θα παρέχει σύγχρονες λύσεις στις πραγματικές ανάγκες των πολιτών. Τα ΕΣΜ βασίζονται σε τρεις παράγοντες: την κοινωνία, την οικονομία και το περιβάλλον. Μέσα από την εφαρμογή των ΕΣΜ αναμένονται καλύτερες και ολοκληρωμένες μετακινήσεις, ενεργειακά αποδοτικές μεταφορές, καλύτερη πληροφόρηση των χρηστών για τις μετακινήσεις και το κόστος, μείωση των ατυχημάτων και βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής μέσω συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας. Οι κατευθύνσεις της στρατηγικής μπορούν να αξιοποιηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τους φορείς χάραξης και υλοποίησης πολιτικής, τους επαγγελματίες και το επιστημονικό δυναμικό που δραστηριοποιείται στον χώρο των ΕΣΜ.

Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (2011-2020)

Η ανάπτυξη του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα εκπονήθηκε από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του ΕΜΠ για λογαριασμό του Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. Βασικός στόχος είναι η εν γένει βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2011 – 2020 καθώς και η επίτευξη του Ευρωπαϊκού στόχου και στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον οποίο, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2020 πρέπει να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το έτος 2010.

Στο πλαίσιο του σχεδίου αυτού, καταγράφηκαν και αναλύθηκαν οι ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις στην οδική ασφάλεια και ειδικότερα οι αρχές του «ασφαλούς συστήματος» και της βιώσιμης οδικής ασφάλειας. Η εφαρμογή των επιμέρους δράσεων του σχεδίου επιτυγχάνεται μέσα από την ανάπτυξη έξι προγραμμάτων που εξειδικεύονται από τέσσερα υπουργεία (Παιδείας, ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Υ.ΠΡΟ.ΠΟ. και Υγείας) και εφαρμόζονται σε Εθνικό, Περιφερειακό και Τοπικό επίπεδο από τα Υπουργεία, τις Περιφέρειες και τους Δήμους.

Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (2014-2025)

Το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των μεταφορών της Χώρας για την Περίοδο 2014-2025 και καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς, όλους του τύπους μεταφοράς και γεωγραφικά όλες τις περιφέρειες της Χώρας. Το κείμενο περιλαμβάνει την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης σε σύγκριση με άλλες χώρες, στρατηγικούς στόχους, προτεραιότητες πολιτικής ανά τομέα, συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης με τους φορείς υλοποίησης, κατάλογο έργων προς χρηματοδότηση και βασικά συμπεράσματα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ΣΠΕΜ.

Οι προτεραιότητες της Περιφέρειας Αττικής, η οποία περιλαμβάνει την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, συνοψίζονται στην προώθηση επενδύσεων σε όλα τα μέσα μεταφοράς και στις αστικές συγκοινωνίες. Συγκεκριμένα, αναφορικά με τις Οδικές Μεταφορές, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις, που βρίσκονται σε συμφωνία με το περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού, καλύπτουν επενδύσεις στο δίκτυο μετρό και τραμ, στην ανάπτυξη εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS), σε δράσεις για την βελτίωση των συνθηκών Οδικής Ασφάλειας αλλά και σε σημαντικά οδικά δίκτυα, δεδομένου ότι στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας είναι συγκεντρωμένες οι κυριότερες διεθνείς πύλες της χώρας. Για τις Αστικές Συγκοινωνίες, οι οποίες αποτελούν βασικό τομέα των μεταφορών στα αστικά κέντρα, περιλαμβάνονται τομείς δράσεων στο ΣΠΕΜ για την προώθηση της αναδιάρθρωσης και διαλειτουργικότητας των Δημοσίων Συγκοινωνιών Αττικής, για την προμήθεια «καθαρών» αστικών λεωφορείων, για την υλοποίηση ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης των επιβατών και για την δημιουργία υποστηρικτικών εγκαταστάσεων για την βέλτιστη λειτουργία των φορέων των αστικών συγκοινωνιών. Στον κατάλογο των έργων του ΣΠΕΜ περιλαμβάνεται η προμήθεια των λεωφορείων για την περιφέρεια και η ολοκληρωμένη διαχείριση καυσίμων για την περιφέρεια Αττικής με προϋπολογισμό 30.000.000€ και 1.500.000€, αντίστοιχα.

Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου (ΣΑΔ) του ΔΕΔΔΗΕ (2019 – 2023)

Ο ΔΕΔΔΗΕ είναι επιφορτισμένος με τη λειτουργία του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, που περιλαμβάνει τις γραμμές Μέσης και Χαμηλής Τάσης (ΜΤ και ΧΤ), καθώς και με τα συστήματα διαχείρισης της ζήτησης. Το Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου (ΣΑΔ) του ΔΕΔΔΗΕ περιλαμβάνει Έργα Επενδύσεων για την επόμενη τετραετία.

Στους προγραμματισμούς του ανήκει η ανακατασκευή του Κέντρου Διανομής Ν. Σμύρνης. Ο Υποσταθμός (Υ/Σ) Ν. Σμύρνης βρίσκεται εντός των γεωγραφικών ορίων του Δήμου Αγίου Δημητρίου, σε πυκνοκατοικημένη περιοχή και γειτνιάζει με πολλές σχολικές μονάδες (1 λύκειο, 2 γυμνάσια, 3 δημοτικά, 2 νηπιαγωγεία). Ο εν λόγω σταθμός βρίσκεται σε κομβικό σημείο και είναι ιδιαίτερα κρίσιμος για το Δίκτυο της Αττικής, με ενδεχόμενες συνέπειες τόσο στο περιβάλλον όσο και στην δημόσια υγεία. Λόγω της παλαιότητας του εξοπλισμού Υψηλής Τάσης (ΥΤ) και Μέσης Τάσης (ΜΤ) θα δρομολογηθεί η σταδιακή ανακαίνιση του Υ/Σ, με

γνώμονα τη διατήρηση της αξιοπιστίας του Δικτύου. Οι εργασίες αναβάθμισης θα ξεκινήσουν στο τέλος της τετραετίας και θα συνεχιστούν μετά το 2023.

Ακόμη, το ΣΑΔ προβλέπει την σταδιακή κατάργηση της διανομής 6.6/22 kV στην Αττική λόγω παλαιότητας μεγάλου τμήματος του δικτύου αυτού, με συνέπεια το σημαντικό κόστος συντήρησης και την δυσκολία αντιμετώπισης σοβαρών βλαβών. Η κατάργηση του συστήματος αυτού αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση των κερδών από την μείωση του κόστους συντήρησης των Υ/Σ και σε αύξηση της διαθεσιμότητας του νέου συστήματος.

2.1.2.3. Περιφερειακό Επίπεδο

Σε περιφερειακό επίπεδο, τα πλαίσια πολιτικών που επηρεάζουν την εξέλιξη του ΣΒΑΚ είναι το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής, το Επιχειρησιακό Σχέδιο της Περιφέρειας, το εγκεκριμένο ΠΕΠ Αττικής.

Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ) αποτελεί ένα στρατηγικό χωρικό σχέδιο προσαρμοσμένο στον αστικοποιημένο χαρακτήρα της Περιφέρειας. Περιλαμβάνει του βασικούς άξονες και τους μεσοπρόθεσμους στόχους της χωρικής ανάπτυξης και διάρθρωσης στο επίπεδο της Περιφέρειας Αττικής. Οι βασικές κατευθύνσεις του ΡΣΑ περιλαμβάνουν κυρίως:

- Την κοινωνικοοικονομική ανασυγκρότηση του χώρου
- Την χωροταξική Δομή και οργάνωση των δραστηριοτήτων
- την προστασία, αναβάθμιση και ανάδειξη του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος, του τοπίου και των πολιτιστικών πόρων,
- Τη χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων και υποδομών μεταφορικής, τεχνικής, διοικητικής και κοινωνικής υποδομής
- Την πολεοδομική οργάνωση,
- Την πολιτική γης,
- Το σχεδιασμό περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων,
- Το σχεδιασμό παρεμβάσεων μητροπολιτικής σημασίας.

Αναφορικά με τον Δήμο Αγίου Δημητρίου, που χωροθετείται στην Χωρική Υποενοότητα Νότιας Αθήνας, το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής προβλέπει:

- Για την οργάνωση του συστήματος μεταφορών και την λειτουργική υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς, λειτουργούν αμαξοστάσια και επισκευαστικές βάσεις.
- Την καλύτερη δικτύωση της Χωρικής Υποενοότητας και την χωροθέτηση υποδομών υγείας, περίθαλψης και πρόνοιας.

- Ελεγχόμενη στάθμευση στο κέντρο του Δήμου, έλεγχος της παράνομης στάθμευσης και διασφάλιση των κανονισμών για τον περιορισμό της παρόδιας στάθμευσης

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής 2014-2020

Το τρέχον ΠΕΠ Αττικής (2014-2020) με συνολικό προϋπολογισμό 1.139.966.972€ έχει ως όραμα την «κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Αττικής, ως Περιφέρεια της Ευρώπης, με μοχλούς ανάπτυξης την πολιτιστική της ταυτότητα, τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις, την τεχνολογία και καινοτομία. Κεντρικό σημείο αναφοράς αποτελεί η ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών και η ενθάρρυνση της συμμετοχής τους στην ολοκληρωμένη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής». Οι στόχοι του για:

- Αξιοποίηση και βελτίωση της ερευνητικής υποδομής και του ανθρώπινου δυναμικού.
- Ανάπτυξη επιχειρηματικότητας, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής οικονομίας.
- Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών (ειδικότερα των υποδομών προστασίας του περιβάλλοντος).
- Μείωση των χωρικών ανισοτήτων εντός της Περιφέρειας.
- Αντιμετώπιση της φτώχειας και της κοινωνικής περιθωριοποίησης των πληθυσμιακών ομάδων.

Οι στόχοι υλοποιούνται μέσα από δέσμες επιμέρους θεματικών στόχων, μεταξύ των οποίων ο πλέον συναφής με τους στόχους του ΣΒΑΚ είναι η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και η άρση προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων, με:

- Ολοκληρωμένα Σχέδια μείωσης της κατανάλωσης πρωτογενούς ενέργειας και εφαρμογής παρεμβάσεων εξοικονόμησης ενέργειας στις επιχειρήσεις (παραγωγικές – λειτουργικές διαδικασίες).
- Περιφερειακές υποδομές διαχείρισης ΑΣΑ - Ανάπτυξη δικτύου «Πράσινων Σημείων»
- Παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (π.χ. πεζογέφυρες).
- Συμπλήρωση οδικών δακτυλίων και κόμβων.

Άλλοι θεματικοί στόχοι του τρέχοντος ΠΕΠ που συνδέονται με τους στόχους του ΣΒΑΚ είναι η ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας, η βελτίωση της πρόσβασης, της χρήσης και της ποιότητας των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών και η υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς.

Περιφερειακό Σχέδιο για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής

Η Ευρωπαϊκή στρατηγική για την προσαρμογή των κρατών – μελών στην κλιματική αλλαγή στοχεύει στην προαγωγή της προσαρμογής σε τρωτούς τομείς και στην κάλυψη των κενών

γνώσης ώστε να υπάρχει εμπειριστατωμένη λήψη αποφάσεων και ανάπτυξη της ευρωπαϊκής πλατφόρμας για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Η Εθνική Στρατηγική για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή (ΕΣΠΚΑ) θέτει τους γενικούς στόχους, τις κατευθυντήριες αρχές και τα μέσα υλοποίησης για την αναπτυξιακής στρατηγικής προσαρμογή. Ενώ σε αυτή προβλέπεται ο Περιφερειακός Σχεδιασμός Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή. Το ΠεΣΚΑ καλύπτει γεωγραφικά το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και οι τρωτές τομεακές πολιτικές που στοχεύει αφορούν τόσο τις Υποδομές – Μεταφορές όσο και το Δομημένο Περιβάλλον.

2.1.2.4. Τοπικό Επίπεδο

Στο τοπικό επίπεδο, το ΣΒΑΚ Αγίου Δημητρίου δεσμεύεται από το Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου, το Σχεδιασμό για την Αειφόρο Ενέργεια, και τις μελέτες που έχουν φτάσει σε υψηλό επίπεδο ωριμότητας και έχουν διασφαλίσει ή διεκδικούν έντονα την χρηματοδότηση της υλοποίησης του έργου. Οφείλει ωστόσο να λάβει υπόψιν τις κατευθυντήριες γραμμές και τους στόχους των Σχεδίων που προαναφέρθηκαν.

2.2. Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού

Το ΣΒΑΚ είναι σαφές ότι θα πρέπει να συντονιστεί και να συνδεθεί με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού, εφόσον αυτές αναπτυχθούν, επικαιροποιηθούν ή απλά δεν εγκαταλειφθούν (ανάλογα με την περίπτωση).

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας. Η συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο των Δημάρχων και το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια στοχεύουν στην προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος δημιουργώντας μία καινοτόμα και βιώσιμη πόλη. Οι τομείς παρέμβασης του ΣΔΑΕ περιλαμβάνουν πολιτικές για τις δημόσιες και τις ιδιωτικές μεταφορές και τις αστικές μετακινήσεις όπως και ένα δομημένο αστικό περιβάλλον, με στόχο την μείωση των εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα. Οι κατευθύνσεις των προτάσεων του ΣΔΑΕ συνάδουν με την Βιώσιμη Κινητικότητα και τον σχεδιασμό ΣΒΑΚ. Η ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα παρακολουθεί τις σχετικές δράσεις ώστε να διασφαλίζεται η συνέργεια και ο συντονισμός τους.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Βάσει του ΦΕΚ Δ' 277/1999 το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου οριοθετεί τη περιοχή του Δήμου και περιορίζει τις πολιτικές χρήσης γης. Το ΓΠΣ παρέχει σημαντικές πληροφορίες του πολεοδομικού σχεδίου του Δήμου τόσο για τον σχεδιασμό όσο και για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Κρίνεται επιτακτική η ανάγκη ενημέρωσης και συντονισμού της ομάδας εκπόνησης του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ληφθούν υπόψη όλες οι απαραίτητες πληροφορίες για το Αστικό Οδικό Δίκτυο αλλά και τυχόν ενέργειες αναθεώρησης ή επικαιροποίησης αυτού.

2.3. Χρονοδιάγραμμα και διάγραμμα εργασίας

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό πλαίσιο του ΣΒΑΚ θα πρέπει να αφορά διάστημα 1-3 ετών, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, ο Σχεδιασμός (μαζί με τις διαδικασίες διαβούλευσης και εγκρίσεων) δεν θα πρέπει να είναι μικρότερος σε διάρκεια από 1,5 έτος.

Ο ορίζοντας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ είναι 10 έτη, ενώ η περίοδος υλοποίησης ξεκινά από την κατάρτιση των μέτρων (με quick-win measures), εκτείνεται υπό κανονικές συνθήκες μέχρι τα 10 έτη από την θεσμοθέτηση του ΣΒΑΚ, ενώ τα πλέον απαιτητικά μέτρα του ΣΒΑΚ δύναται να απαιτούν περίοδο υλοποίησης λίγο μεγαλύτερη των 10 ετών, ανάλογα με τις αδειοδοτικές δυσκολίες και τις δυνατότητες χρηματοδότησης.

Η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ δεν μπορεί να εκτελεστεί σε λιγότερο από 5 έτη από την έγκριση του κάθε φορά ισχύοντος ΣΒΑΚ, ενώ θεωρείται εύλογη και αναγκαία η αναθεώρηση στα 10 έτη από την θεσμοθέτηση.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

ΦΑΣΕΙΣ & ΒΗΜΑΤΑ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΜΗΝΑΣ	ΕΝΑΡΞΗ ΣΒΑΚ	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ								ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ								ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ & ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗ		
				0	1	2	3	4	5	6	7		8	9	10	11	12	13	14	15		16	17
			ΙΟΥΛ 20	ΑΥΓ 20	ΣΕΠ 20	ΟΚΤ 20	ΝΟΕ 20	ΔΕΚ 20	ΙΑΝ 21	ΦΕΒ 21	ΜΑΡ 21	ΑΠΡ 21	ΜΑΙ 21	ΙΟΥΝ 21	ΙΟΥΛ 21	ΑΥΓ 21	ΣΕΠ 21	ΟΚΤ 21	ΝΟΕ 21	ΔΕΚ 21	ΙΑΝ 22	ΦΕΒ 22	
ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΕΝΑΡΞΗ ΣΒΑΚ																							
ΦΑΣΗ Α: ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ																							
ΒΗΜΑ 1.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ																						
Δράση 1.1	Αξιολόγηση δυνατοτήτων και πόρων																						
Δράση 1.2	Δημιουργία διεπιστημονικής ομάδας εργασίας																						
Δράση 1.3	Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής κυριότητας																						
Δράση 1.4	Σχέδιο συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών																						
ΒΗΜΑ 2.	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ																						
Δράση 2.1	Αξιολόγηση αναγκών σχεδιασμού και προσδιορισμός γεωγραφικής εμβέλειας																						
Δράση 2.2	Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού																						
Δράση 2.3	Αποδοχή χρονοδιαγράμματος και προγράμματος εργασιών																						
Δράση 2.4	Πρόβλεψη εξωτερικής τεχνικής υποστήριξης																						
ΒΗΜΑ 3.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ																						
Δράση 3.1	Εντοπισμός πηγών πληροφορίας και συνεργασία με τους ικατόχους των δεδομένων																						
Δράση 3.2	Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών (όλοι οι τύποι)																						
ΟΡΟΣΗΜΟ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ																						
ΦΑΣΗ Β: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ																							
ΒΗΜΑ 4.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ																						
Δράση 4.1	Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικών ενδεχόμενων																						
Δράση 4.2	Διάλογος επί των σεναρίων με πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς																						
ΒΗΜΑ 5.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΤΟΥ ΣΒΑΚ																						
Δράση 5.1	Συνδιάμρφωση κοινού οράματος με πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς																						
Δράση 5.2	Αποδοχή στόχων με παρουσίαση των βασικών προβλημάτων																						
ΒΗΜΑ 6.	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ																						
Δράση 6.1	Αναγνώριση δεικτών παρακολούθησης για τους στόχους																						
Δράση 6.2	Αποδοχή μετρήσιμων ειδικών στόχων																						
ΟΡΟΣΗΜΟ:	Απόδοξη οράματος, σκοπού και στόχων																						
ΦΑΣΗ Γ: ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΕΤΡΩΝ																							
ΒΗΜΑ 7.	ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ																						
Δράση 7.1	Δημιουργία και αξιολόγηση αναλυτικής λίστας μέτρων με τους ενδιαφερόμενους φορείς																						
Δράση 7.2	Προσδιορισμός πακέτων μέτρων προς ενσωμάτωση																						
Δράση 7.3	Σχεδιασμός παρακολούθησης και αξιολόγησης εφαρμογής μέτρων																						
ΒΗΜΑ 8.	ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΔΡΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΟΜΕΩΝ ΕΥΘΥΝΗΣ																						
Δράση 8.1	Περιγραφή όλων των δράσεων																						
Δράση 8.2	Εντοπισμός πηγών χρηματοδότησης και αξιολόγηση οικονομικών δυνατοτήτων																						
Δράση 8.3	Συμφωνία επί προτεραιοτήτων, ευθυνών και χρονοδιαγράμματος																						
Δράση 8.4	Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας στήριξης																						
ΒΗΜΑ 9.	ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ																						
Βήμα 9.1	Ανάπτυξη χρηματοδοτικών πλάνων και συμφωνία επιμερισμού κόστους																						
Βήμα 9.2	Οριστικοποίηση και διασφάλιση ποιότητας εγγράφου ΣΒΑΚ																						
ΟΡΟΣΗΜΟ:	Θεαμοβήτηση ΣΒΑΚ																						
	Δημόσιες εκδηλώσεις																						

2.4. Τεκμηρίωση ανάγκης συνεργασίας με εξωτερικό σύμβουλο

Εκτός της συνεργασίας με ειδικό εμπειρογνώμονα για τον συντονισμό των εργασιών του ΣΒΑΚ, την επιστημονική επιμέλεια και την καθοδήγηση της Ομάδας του ΣΒΑΚ για την τήρηση των οδηγιών του ELTIS (παρούσα σύμβαση), διαπιστώνεται η ανάγκη ενίσχυσης της Ομάδας του ΣΒΑΚ με έναν ακόμα εξωτερικό συνεργάτη ο οποίος θα αναλάβει όλες τις έρευνες και μετρήσεις του Βήματος 3, όπως επίσης το αντικείμενο ωρίμανσης των προτάσεων και μέτρων του ΣΒΑΚ (συμπερ. του Σχεδίου Δράσης).

Η ωρίμανση αυτή δεν αφορά την εκπόνηση οριστικών μελετών για κάθε μέτρο του ΣΒΑΚ, αλλά την εκπόνηση αναγνωριστικών προσεγγίσεων για την εξακρίβωση της σκοπιμότητας και της εφικτότητας κάθε προτεινόμενου μέτρου.

Τούτο είναι αναγκαίο προκειμένου το ΣΒΑΚ να μην αποτελεί μια «έκθεση ιδεών», αλλά έναν τεκμηριωμένο «οδικό χάρτη» για την υλοποίηση έργων και πολιτικών από τον Δήμο κατά την επόμενη δεκαετία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ερωτηματολόγιο Αυτο-αξιολόγησης ELTIS

Εισαγωγή

Το παρόν εργαλείο αυτοαξιολόγησης είναι ένα ερωτηματολόγιο 100 ερωτήσεων, το οποίο εξετάζει τις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού έργων, παρεμβάσεων, μέτρων κτλ αστικής κινητικότητας ενός Δήμου και την ταύτιση -ή μη- αυτών με τις θεμελιώδεις αρχές σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ (Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).

Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει 100 ερωτήσεις κλειστού τύπου (Ναι/Όχι), οι οποίες, όταν απαντηθούν με 'Ναι', δίνουν η κάθε μια από έναν βαθμό στην συνολική βαθμολογία του ερωτηματολογίου.

Τονίζεται πως το συγκεκριμένο εργαλείο αξιολογεί υφιστάμενα σχέδια κινητικότητας, τα οποία έχουν εκπονηθεί από τον Δήμο. Στις επόμενες ερωτήσεις με τον όρο **Σχέδιο** θα εννοείται το υφιστάμενο σχέδιο κινητικότητας του Δήμου (π.χ. κυκλοφοριακή μελέτη), που βρίσκεται ή πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή.

Ακολουθούν οι απαντήσεις εκπροσώπου του Δήμου.

Προπαρασκευαστικές ερωτήσεις

Παρακάτω ακολουθούν κάποιες γενικές ερωτήσεις σχετικά με την πόλη σας.

A. Ποιο είναι το όνομα της πόλης για την οποία συμπληρώνετε το ερωτηματολόγιο;

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

B. Ποιος είναι ο πληθυσμός της πόλης (βάση της γεωγραφικής περιοχής που θα καλύπτει το Σχέδιο) για την οποία συμπληρώνετε το ερωτηματολόγιο;

κάτω από 50.000 κάτοικοι

μεταξύ 50.000 και 100.000 κάτοικοι

μεταξύ 100.000 και 200.000 κάτοικοι

μεταξύ 200.000 και 400.000 κάτοικοι

μεταξύ 400.000 και 600.000 κάτοικοι

μεταξύ 600.000 και 1.000.000 κάτοικοι

μεταξύ 1.000.000 και 2.000.000 κάτοικοι

- μεταξύ 2.000.000 και 4.000.000
πάνω από 4.000.000 κάτοικοι

Γ. Πόσα ΣΒΑΚ ή παρόμοια σχέδια κινητικότητας έχει ετοιμάσει η πόλη στο παρελθόν;

- Αυτό είναι το πρώτο
Αυτό είναι το δεύτερο
Αυτό είναι το τρίτο
Η πόλη έχει ετοιμάσει 4 ή παραπάνω ΣΒΑΚ στο παρελθόν

Βήμα 1: Δυνατότητες για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ.

Στην αρχή της διαδικασίας εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητο να εκτιμηθούν οι προοπτικές που υπάρχουν για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ.

1. Οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας αποτελούσαν την βάση του σχεδιασμού σας;

- ΝΑΙ
ΟΧΙ

2. Έχει ο Δήμος υπογράψει κάποιο σύμφωνο/μνημόνιο αφοσίωσης στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας (π.χ. το Σύμφωνο των Δημάρχων) ή συμμετέχει σε κάποιο δίκτυο πόλεων (π.χ. CIVITAS);

- ΝΑΙ
ΟΧΙ

3. Είχατε διαπιστώσει εάν υπάρχουν κανονισμοί και σχεδιασμοί έργων (εθνικά, ευρωπαϊκά, τοπικά) που επηρεάζουν το περιεχόμενο του Σχεδίου σας;

- ΝΑΙ
ΟΧΙ

4. Είχατε κατανοήσει τα δυνατά σημεία και τις αδυναμίες των υφιστάμενων τρόπων σχεδιασμού/λήψης μέτρων αστικής κινητικότητας;

- ΝΑΙ
ΟΧΙ

5. Είχατε χρησιμοποιήσει κάποια μεθοδολογία διαβούλευσης-αξιολόγησης με ειδικούς για την ανάλυση αυτών των δυνατών σημείων και αδυναμιών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

6. Είχατε διερευνήσει εάν τυχόν απαιτείται περαιτέρω κατάρτιση του προσωπικού σας σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

7. Είχατε βρει πηγές χρηματοδότησης για την διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου (υφιστάμενου);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

8. Είχατε εξετάσει πώς το χρονικό διάστημα προετοιμασίας του Σχεδίου μπορεί να ευθυγραμμιστεί με την ανάπτυξη και εκτέλεση άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών (π.χ. σχέδιο χρήσεων γης);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

9. Είχατε ορίσει χρονικά διαστήματα για την προετοιμασία και την υλοποίηση του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

10. Είχατε αναγνωρίσει σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς, την επίδραση και το ρόλο τους, στην εκπόνηση και υλοποίηση του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

11. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση δυνατοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων στο Σχέδιο (π.χ. αξιολόγηση των στόχων, της δυναμικής τους, ύπαρξη αμοιβαίων επιδιώξεών τους);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

12. Είχατε εξασφαλίσει τη συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων που αφορούν σε ευάλωτους χρήστες (π.χ. ΑΜΕΑ) στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Η διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου πρέπει να είναι στα μέτρα της περιοχής εφαρμογής του. Αυτό απαιτεί τον ορισμό του χωρικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου, το οποίο πρέπει να καλύπτει τις κύριες αστικές λειτουργίες του Δήμου. Συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων και ενσωμάτωση πολιτικών είναι ζητήματα που πρέπει να προσδιοριστούν σε αυτή τη φάση, η οποία πρέπει να ολοκληρωθεί με την από κοινού συμφωνία σε ένα πλάνο εργασίας.

13. Είχε συμφωνηθεί συνεργασία για την ανάπτυξη του Σχεδίου με όλες τις όμορες αρχές (π.χ. όμοροι δήμοι) στην γεωγραφική περιοχή υλοποίησης του;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

14. Κάλυπτε το Σχέδιο την λειτουργική περιοχή του Δήμου (την περιοχή με σημαντικές μετακινήσεις πολιτών σε καθημερινή βάση), η οποία μπορεί να επεκτείνεται και πέρα από τα διοικητικά όρια;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

15. Είχατε εσείς και οι όμορες διοικητικές αρχές συμφωνήσει σχετικά με τους ρόλους και τις ευθύνες σας στην ανάπτυξη του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

16. Είχατε ιδρύσει μια ομάδα έργου για την εκπόνηση του Σχεδίου, με συμμετοχή όλων των όμορων διοικητικών αρχών και συναντήσεις εργασίας σε τακτική βάση;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

17. Αναφερόταν το Σχέδιο σε πολιτικές και σχέδια, τα οποία ήδη υπήρχαν ή αναπτυσσόταν σε τοπικό επίπεδο;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

18. Είχατε εξασφαλίσει την τακτική συμμετοχή στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου, φορέων που εκπροσωπούν τομείς, οι οποίοι επηρεάζονται από μέτρα/επεμβάσεις αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

19. Εφαρμόσατε ποικίλους τρόπους συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. συναντήσεις εργασίας, παρουσιάσεις προόδου έργου, κοινωνικά δίκτυα, έρευνες, κ.λ.π.) στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

20. Είχατε δημιουργήσει μια ομάδα ανάπτυξης του Σχεδίου, η οποία είχε ηγηθεί των διαδικασιών προετοιμασίας και παρακολούθησης της διαδικασίας εκπόνησης του;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

21. Είχατε καταστρώσει ένα προσχέδιο εργασιών για την διαδικασία σχεδιασμού, το οποίο υποδείκνυε βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν, αρμοδιότητες εμπλεκόμενων φορέων και ορόσημα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 3: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.

Στο τελευταίο στάδιο της προετοιμασίας για το Σχέδιο λαμβάνει χώρα η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης και η ανάπτυξη σεναρίων για πιθανές μελλοντικές καταστάσεις. Αυτές οι ενέργειες εξασφαλίζουν τη βάση για τον καθορισμό ρεαλιστικών στόχων που συνδέονται με αντικειμενικές ανάγκες και απαιτήσεις.

Σαν 1η δραστηριότητα απαιτείται μια εκτενής ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών στον τομέα των αστικών μεταφορών και αστικής κινητικότητας. Πρόκειται για ένα σημαντικό ορόσημο, καθώς συμβάλλει στην διαδικασία ανάπτυξης διαφορετικών σεναρίων.

22. Είχατε διαγνώσει τα κύρια προβλήματα αστικών μεταφορών και μετακινήσεων των πολιτών του Δήμου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

23. Υπολογίσατε/μετρήσατε δείκτες που να περιγράφουν τις συνθήκες αστικής κινητικότητας στην περιοχή ευθύνης σας και να ελέγχουν την υλοποίηση των στόχων του σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

24. Είχατε αξιολογήσει την υφιστάμενη διαθεσιμότητα δεδομένων, σχετιζόμενων για την ανάπτυξη σεναρίων πρόβλεψης μελλοντικών συνθηκών αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

25. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση προβλημάτων που προκύπτουν από τη χρήση κάθε μέσου μεταφοράς ξεχωριστά στο Δήμο σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

26. Είχατε αξιολογήσει τις συνθήκες προσβασιμότητας των πολιτών σε κύριες υπηρεσίες και στα σημεία απασχόλησης και εκπαίδευσης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

27. Είχατε αξιολογήσει/μετρήσει το χρόνο μετακίνησης και την συμφόρηση του δικτύου από τη χρήση κάθε μέσου, ξεχωριστά;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

28. Είχατε αξιολογήσει/μετρήσει (με στοιχεία και συνεντεύξεις) την ασφάλεια των πολιτών έναντι δυστυχημάτων και άλλων επικίνδυνων καταστάσεων (π.χ. επίθεση, κλοπή κ.λ.π.) που αφορά στο δίκτυο μετακινήσεων του Δήμου σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

29. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση/μετρήσεις της ποιότητας του αέρα και της ηχορύπανσης, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης σημείων με έντονο πρόβλημα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

30. Είχατε ιεραρχήσει τα όποια αναγνωρισμένα προβλήματα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

31. Το Σχέδιο υιοθετούσε την καθιερωμένη προσέγγιση στην αντιμετώπιση των ζητημάτων κινητικότητας; (business as usual)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

32. Περιέγραφε το Σχέδιο εναλλακτικά σενάρια μελλοντικών συνθηκών αστικής κινητικότητας, ώστε να κατανοηθούν οι πιθανές συνέπειες από την εφαρμογή διαφορετικών συνδυασμών μέτρων κινητικότητας και πολιτικών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

33. Είχατε χρησιμοποιήσει ποιοτικές τεχνικές ανάλυσης (π.χ. μέσω αξιολόγησης ειδικών) για να υποστηρίξετε την ανάπτυξη σεναρίων και την αξιολόγηση των επιδράσεών τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

34. Είχατε χρησιμοποιήσει κατάλληλες ποιοτικές τεχνικές και τεχνικές μοντελοποίησης κυκλοφορίας για να αναπτύξετε σενάρια και να τεκμηριώσετε τις επιδράσεις τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

35. Περιελάμβανε η ανάλυση των σεναρίων του Σχεδίου, έλεγχο της συμπεριφοράς του συστήματος μετακινήσεων σε σχέση με αναμενόμενα και μη αναμενόμενα γεγονότα στη περιοχή εφαρμογής του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

36. Είχατε συζητήσει τα εναλλακτικά σενάρια πολιτικών & μέτρων καθώς και τις επιδράσεις τους με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

37. Είχατε ενημερώσει τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια πολιτικών & μέτρων αστικής κινητικότητας και τις επιδράσεις τους, προσκαλώντας τους να εκφράσουν τη γνώμη τους πάνω σε αυτά;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 4: Ανάπτυξη κοινού οραματικού στόχου και συμμετοχή πολιτών.

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος είναι μια από τις κυριότερες διαδικασίες κάθε Σχεδίου. Παρέχει το υπόβαθρο για όλα τα επόμενα βήματα που θα ορίσουν στόχους και μέτρα. Ο οραματικός στόχος μπορεί να είναι το κατευθυντήριο στοιχείο, μόνο αν γίνει αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Επομένως πρέπει να διαμορφωθεί από όλους τους εταίρους.

38. Περιελάμβανε το Σχέδιο ένα μακροπρόθεσμο οραματικό στόχο για την αστική κινητικότητα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

39. Είχατε αναπτύξει έναν μακροπρόθεσμο οραματικό στόχο για την αστική κινητικότητα σε συνεργασία με μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

40. Εξηγούσε το Σχέδιο, ποιο σενάριο εξυπηρετεί τον οραματικό στόχο με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο και γιατί;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

41. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με την κατάσχεση του οραματικού στόχου, δίνοντάς τους την ευκαιρία να παράσχουν την γνώμη και τις ιδέες τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

42. Είχατε δώσει τη δυνατότητα σε φορείς και πολίτες να λάβουν μέρος ενεργά στη διαδικασία ανάπτυξης του οραματικού στόχου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Ο οραματικός στόχος περιγράφει την επιθυμητή μελλοντική κατάσταση. Πρέπει όμως να εξειδικευθεί από στόχους και μέτρα, τα οποία να απεικονίζουν την επιθυμητή μεταβολή. Τέλος, πρέπει αυτές οι μεταβολές να είναι μετρήσιμες. Αυτό απαιτεί την επιλογή μιας ομάδας στόχων οι οποίοι να εστιάζουν σε επιλεγμένους τομείς και να συνδέονται με συγκεκριμένους δείκτες.

43. Έθετε ξεκάθαρα το Σχέδιο συνολικούς στόχους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

44. Είχατε αξιολογήσει τους συνολικούς στόχους του Σχεδίου μαζί με μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

45. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με τους στόχους του Σχεδίου, δίνοντάς τους την ευκαιρία να υποβάλλουν τις ιδέες και τη γνώμη τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

46. Περιείχε το Σχέδιο ένα σύνολο "Εξυπνων στόχων";

ΝΑΙ

ΟΧΙ

47. Επέτρεπαν οι στόχοι την παρακολούθηση της προόδου επίτευξης των σκοπών του Σχεδίου και αξιολογούνταν βάση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

48. Είχατε εμπλέξει μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία ανάπτυξης στόχων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 6: Ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων 1/2

Η ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων αποτελεί τον πυρήνα του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Μόνο προσεκτικά επιλεγμένα μέτρα εξασφαλίζουν ότι οι καθορισμένοι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν. Η επιλογή των μέτρων θα πρέπει να βασίζεται σε διαβουλεύσεις με τους βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς, να αξιοποιεί την εμπειρία από άλλες περιοχές με παρόμοιες πολιτικές, να εξασφαλίζει οικονομική βιωσιμότητα και να αξιοποιεί όσο το δυνατόν περισσότερο συνέργειες μεταξύ των μέτρων.

49. Αποσαφηνίζει το Σχέδιο πώς τα επιλεγμένα μέτρα θα συντελούσαν στην επίτευξη του συμφωνημένου οραματικού στόχου, των σκοπών και των στόχων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

50. Είχατε συζητήσει την επιλογή των μέτρων με μια ομάδα κύριων εμπλεκομένων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

51. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με τη διαδικασία καθορισμού μέτρων, προσκαλώντας τους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

52. Είχατε δώσει τη δυνατότητα σε φορείς και πολίτες να εμπλακούν ενεργά στην επιλογή των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

53. [Δημόσιες Συγκοινωνίες]: Πρότεινε το Σχέδιο την βελτίωση της ποιότητας, των συνδέσεων και της προσβασιμότητας των δημοσίων συγκοινωνιών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

54. [Δημόσιες Συγκοινωνίες]: Το Σχέδιο θεωρούσε ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες θα πρέπει να λειτουργούν ως στοιχείο κορμού συνδεδεμένο με όλες τις υπόλοιπες επιλογές μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

55. [Μη-μηχανοκίνητες μετακινήσεις]: Περιείχε το Σχέδιο, μέτρα υποδομών για την αύξηση της ελκυστικότητας των ποδηλάτων και της πεζής μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

56. [Μη-μηχανοκίνητες μετακινήσεις]: Τα μέτρα υποδομής συνοδεύονταν από κανονιστικά, οργανωτικά και ήπια μέτρα; (π.χ. αλλαγές στη σήμανση/στάθμευση, σηματοδότηση, ωράρια δρομολογίων κυκλοφορίας κ.λ.π.)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

57. [Ασφάλεια και προστασία]: Περιείχε το Σχέδιο μέτρα για την βελτίωση της ασφάλειας και προστασίας των μετακινουμένων σε όλα τα μέσα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

58. [Ασφάλεια και προστασία]: Τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας που πρότεινε το Σχέδιο, ικανοποιούν τις ειδικές ανάγκες ευάλωτων χρηστών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

59. [Οδικές μεταφορές]: Στόχευε το Σχέδιο στη βελτιστοποίηση της χρήσης της υφιστάμενης οδικής υποδομής;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

60. [Οδικές υποδομές]: Το Σχέδιο διερευνούσε την δυνατότητα να ανακαταμεληθεί τμήμα της οδικής υποδομής σε άλλα μέσα ή για άλλη δημόσια χρήση;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

61. [Αστική εμπορευματική αλυσίδα]: Παρουσίαζε το Σχέδιο μέτρα για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της αστικής εμπορευματικής αλυσίδας και της διανομής εμπορευμάτων, που να επιτυγχάνουν ταυτόχρονα μείωση του εξωτερικού κόστους (π.χ. εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

62. [Αστική εμπορευματική αλυσίδα]: Όριζε το Σχέδιο, πώς πρέπει να συνεργαστούν ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς στην ανάπτυξη και υλοποίηση κοινώς αποδεκτών μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

63. [Διαχείριση κινητικότητας]: Περιελάμβανε το Σχέδιο, δράσεις διαχείρισης της κινητικότητας που συντελούν σε μια αλλαγή προς περισσότερο βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας των πολιτών(αντικατοπτρίζοντας τις ανάγκες πολιτών, εργαζομένων και σχολείων);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

64. [Διαχείριση κινητικότητας]: Πρότεινε το Σχέδιο εκπαιδευτικές, προωθητικές και ενημερωτικές δράσεις με στόχο τη μεταστροφή των πολιτών σε περιβαλλοντικά φιλικότερα μέσα μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

65. [Ευφυή Συστήματα Μεταφορών]: Περιελάμβανε το Σχέδιο την αξιοποίηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

66. Ευφυή Συστήματα Μεταφορών: Περιελάμβανε το Σχέδιο, την αξιοποίηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών για την καλύτερη συνδεσιμότητα μεταξύ των μεταφορικών μέσων (π.χ. μέσω ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 6: Ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων 2/2

67. Είχατε επικοινωνήσει με άλλες πόλεις, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση ενός ή περισσότερων μέτρων που εξετάστηκαν να συμπεριληφθούν στο Σχέδιο;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

68. Είχατε στείλει εκλεγμένους αντιπροσώπους και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων σε άλλες πόλεις όπου τα προτεινόμενα μέτρα έχουν εφαρμοστεί;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

69. Είχατε αξιολογήσει τα προτεινόμενα μέτρα από την άποψη του κόστους και των σχετιζόμενων ωφελειών τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

70. Είχατε εκτιμήσει το κόστος των προτεινόμενων μέτρων μακροπρόθεσμα (π.χ. κόστος συντήρησης);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

71. Είχατε εκτιμήσει τις περιβαλλοντικές συνέπειες και τα οφέλη που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

72. Είχατε εκτιμήσει, με χρήση μεθοδολογίας τη σχέση ωφελειών/κόστους των μέσων μετακίνησης στο επίπεδο της περιοχής σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

73. Είχατε συζητήσει μαζί με τους παρόχους δημοσίων συγκοινωνιών, την ανάπτυξη μέτρων που θα ενθαρρύνουν τη χρήση δημοσίων συγκοινωνιών σε συνδυασμό με άλλα μέσα μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

74. Το Σχέδιο επέτρεπε το συνδυασμό πολιτικών επί διαφορετικών ζητημάτων (π.χ. διαχείριση κινητικότητα, ΜΜΜ, στάθμευσης κ.α.) με σκοπό την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

75. Το Σχέδιο πρότεινε μέτρα, που για να υλοποιηθούν χρειάζεται συνεργασία με οργανισμούς από άλλους τομείς (εκτός μεταφορών);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

76. Το Σχέδιο πρότεινε μέτρα, που για να υλοποιηθούν χρειάζεται συνεργασία με όμορους Δήμους/διοικητικές αρχές κ.λ.π.;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Στενά συνδεδεμένη με την επιλογή μέτρων είναι η διαδικασία καθορισμού ξεκάθαρων προτεραιοτήτων και ο καθορισμός ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού. Αυτό είναι ένα στάδιο-κλειδί σε ένα Σχέδιο και απαιτεί επίσημη έγκριση από όλους τους κύριους φορείς.

77. Είχατε ορίσει υπεύθυνους για την υλοποίηση των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

78. Είχατε εντοπίσει πιθανές πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

79. Είχατε συμπεριλάβει κύριους φορείς στον καταμερισμό αρμοδιοτήτων για την υλοποίηση των μέτρων και την κατανομή των απαιτούμενων πόρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

80. Είχατε προετοιμάσει ένα σχέδιο δράσης, το οποίο περιελάμβανε π.χ. προτεραιότητες υλοποίησης των μέτρων, προγραμματισμό και πιθανούς κινδύνους ή αστοχίες στην υλοποίησή τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

81. Είχατε προετοιμάσει σχέδιο προϋπολογισμού, ορίζοντας ανάγκες χρηματοδότησης και πηγές;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

82. Είχε επιτευχθεί επίσημη συμφωνία από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και τους κύριους φορείς, επί του σχεδίου δράσης και του προϋπολογισμού;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 8: Παρακολούθηση και αξιολόγηση του σχεδίου

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση πρέπει να είναι ενσωματωμένη στο Σχέδιο ως βασικό εργαλείο εποπτείας της διαδικασίας σχεδιασμού και υλοποίησης των μέτρων. Με τον τρόπο αυτό, διαπιστώνονται, επίσης τα αδύνατα και δυνατά σημεία του σχεδιασμού που υιοθετήθηκε και των μέτρων που επιλέχθηκαν να εφαρμοστούν.

83. Προέβλεπε το Σχέδιο τακτικό έλεγχο και διαδικασία αναθεώρησής του (π.χ. κάθε 3 με 7 χρόνια);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

84. Είχατε πραγματοποιήσει έλεγχο των διαθέσιμων δεδομένων, που απαιτούνται για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

85. Είχατε ορίσει ένα υποσύνολο δεικτών για την παρακολούθηση υλοποίησης στόχων που συνδέονται με το περιεχόμενο του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

86. Είχατε συμπεριλάβει την διαδικασία σχεδιασμού και την υλοποίηση των μέτρων, στον έλεγχο και την αξιολόγηση του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

87. Είχατε αναπτύξει ένα σχέδιο ελέγχου και αξιολόγησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

88. Είχατε αναπτύξει πρόγραμμα ελέγχου και αξιολόγησης, που να βασίζεται σε δείκτες μεγεθών και δείκτες μεταβολών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

89. Είχατε αναπτύξει πρόγραμμα ελέγχου και αξιολόγησης, το οποίο να περιλαμβάνει ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

90. Είχατε αναπτύξει μια στρατηγική συλλογής των απαιτούμενων δεδομένων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

91. Είχατε συμφωνήσει τη συμμετοχή των κύριων εμπλεκομένων στον έλεγχο και στην αξιολόγηση του σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

92. Εξηγούσε το Σχέδιο πώς οι κύριοι φορείς και οι πολίτες θα παραμένουν ενημερωμένοι σχετικά με την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, τον έλεγχο και την αξιολόγηση;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

93. Είχατε προβλέψει μηχανισμούς για την διαδραστική συμμετοχή των φορέων και των πολιτών κατά τη διάρκεια του ελέγχου και της αξιολόγησης του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 9: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Μετά από ένα τελικό έλεγχο ποιότητας, το έγγραφο, συμπεριλαμβανομένου και του προγράμματος δράσης και του προϋπολογισμού, θα πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους. Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το Σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των φορέων και των πολιτών.

94. Ζητήσατε από μια ομάδα κύριων φορέων να αξιολογήσει ένα προσχέδιο του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

95. Είχατε δημοσιοποιήσει ένα τελικό προσχέδιο του Σχεδίου, έτσι ώστε να δώσετε στους φορείς και τους πολίτες τη δυνατότητα να υποβάλλουν σχόλια;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

96. Βρισκόταν το Σχέδιο σε συμφωνία με τις οδηγίες 2001/42/EC & 92/43/EEC της Ε.Ε.;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

97. Είχατε συζητήσει το προτεινόμενο Σχέδιο με το δημοτικό συμβούλιο ή την αντίστοιχη επιτροπή του Δήμου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

98. Υιοθετήθηκε το προτεινόμενο Σχέδιο επισήμως από το συμβούλιο του Δήμου ή την αντίστοιχη επιτροπή;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

99. Εγκρίθηκε ή υιοθετήθηκε επίσημα το Σχέδιο από εκλεγμένους αντιπροσώπους όμορων δημοτικών αρχών που περιλαμβάνονται στην περιοχή εφαρμογής του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

100. Είχατε "γιορτάσει" την υιοθέτηση του Σχεδίου με τους φορείς και τους πολίτες (π.χ. σε μορφή δημοσίου δρώμενου);

ΝΑΙ

ΟΧΙ