

ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ

«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ»

ΤΕΥΧΟΣ Α' – ΠΕ 1

Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Αύγουστος 2020

Diadikasia Business Consulting SA

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – Ο ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ ΜΕ ΣΒΑΚ 4

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Α – ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Α ΜΕ ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΑΤΑ ΤΗΝ Ε.Ε. 6

3. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ 8

4. ΧΡΗΣΙΜΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ 9

5. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 17

5.1. Τι είναι το ουσιαστικά ένα ΣΒΑΚ 17

5.2. Βασικοί Πυλώνες και Στρατηγικές για τον Σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ 19

5.3. Βασικά Πλεονεκτήματα Ανάπτυξης ΣΒΑΚ σύμφωνα με την Ε.Ε. 23

5.4. Στάδια – Βήματα – Δραστηριότητες ενός ΣΒΑΚ | Πλαίσιο Οδηγιών της Ε.Ε. για την Εκπόνηση του ΣΒΑΚ στο Δήμο Αιγάλεω 27

5.5. Καλές Πρακτικές ΣΒΑΚ και Βιβλιοθήκες Εξερεύνησης Πρακτικών 33

6. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ 35

6.1. Εργαλεία Υποβοήθησης του Δήμου για την Αξιολόγησή του στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ 36

6.2. Εργαλεία Υποβοήθησης του Δήμου για την Συλλογή Δεδομένων, την Ανάλυση και Αξιολόγηση της Υφιστάμενης Κατάστασης στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ 37

6.3. Εργαλεία Καθοδήγησης του Δήμου για την Συμμετοχή Φορέων και Κοινού στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ 38

6.4. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στη Διαμόρφωση Πακέτου Μέτρων στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ 39

6.5. Εργαλεία Μοντέλων και Τεχνικών για την Υποστήριξη της Ανάπτυξης και Αξιολόγησης Σεναρίων 40

6.6. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στην Διαμόρφωση Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ 41

6.7. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στην Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση Κοινού και Φορέων για την Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ 42

7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΙΓΑΛΕΩ 44

7.1. Ανάλυση Τυπικών Βημάτων και Δραστηριοτήτων ΣΒΑΚ 46

7.2. Σύσταση Ομάδας Εργασίας 59

7.3. Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας - Εγγραφή Δήμου Αιγάλεω στην πρωτοβουλία του δικτύου CIVITAS | Δραστ. 1.1 61

7.4. Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης | Δραστ. 1.3 64

7.5. Επανεξέταση διαθεσιμότητας πόρων | Δραστ. 1.4 93

7.6. Καθορισμός βασικού Χρονοδιαγράμματος | Δραστ. 1.5 103

8. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ | Δραστ. 1.6 106

9. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ | Δραστ. 2.3 115

Καθορισμός Λίστας Δεδομένων που απαιτούνται για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ 126

Συλλογή χωρικών και κυκλοφοριακών δεδομένων 127

Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ..... **Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**

Μελέτες Δήμου Αιγάλεω ..... **Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**

Κανονιστικές Αποφάσεις Δήμου Αιγάλεω ..... **Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**

Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς 137

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – Ο ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ ΜΕ ΣΒΑΚ

Ο συγκοινωνιακός και πολεοδομικός σχεδιασμός των πόλεων μέχρι σήμερα, είχε ως προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων με ιδιωτικό όχημα και πάνω σε αυτή τη λογική βασίστηκε η ανάπτυξη των πόλεων. Οι επιπτώσεις όμως της εξάρτησης από το αυτοκίνητο είναι πλέον εμφανείς σε όλα τα επίπεδα: πολεοδομικό, συγκοινωνιακό, περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό. Η εποχή της κυριαρχίας του αυτοκινήτου είναι αναγκαίο να κλείσει τον κύκλο της.

Αναγνωρίζοντας τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι σύγχρονες πόλεις όπως το Αιγάλεω, λόγω της αδυναμίας των υφιστάμενων δομών και δικτύων να ανταποκριθούν σε δυναμικές για πιο βιώσιμες μετακινήσεις, απαιτείται η υιοθέτηση νέων μοντέλων συγκοινωνιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού.

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. **Η βιώσιμη κινητικότητα ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα μεταφορών που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης και ταυτόχρονα προασπίζει την περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα.** Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχεδία Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ), τα οποία παρέχουν μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας μέσα από τις αρχές του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», της «συμμετοχικής προσπάθειας» και της «αξιολόγησης».

Το ΣΒΑΚ διαφέρει τελείως από μια συμβατική κυκλοφοριακή μελέτη, καθώς επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στην αλλαγή της στάσης του απέναντι στην κινητικότητα, προωθώντας τα εναλλακτικά και φιλικά μέσα μεταφοράς.

Η Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 25 Σεπτεμβρίου 2007 και είναι το αποτέλεσμα προκαταρκτικής διαβούλευσης. Στην Πράσινη Βίβλο τίθενται τα ερωτήματα και προτείνονται οι σχετικές επιλογές για την Πολιτική Αστικής Κινητικότητας που πρέπει να ακολουθήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα Κράτη Μέλη. Δηλαδή, παρουσιάζονται όλα τα έντονα και διάχυτα προβλήματα της κυκλοφορίας στις Ευρωπαϊκές πόλεις, λόγω του υπερπληθυσμού των οχημάτων και της αυξημένης συγκέντρωσης του πληθυσμού και προτείνονται οι βασικές επιλογές για την αντιμετώπισή τους στην κατεύθυνση ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Σε **αντίθεση με το παρελθόν**, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας **δεν** είναι πλέον αποκλειστική αρμοδιότητα των Κρατών Μελών (αρχή της επικουρικότητας), αλλά είναι απαραίτητο να αναληφθεί **δράση σε Κοινοτικό επίπεδο**, από τους κατά τόπους ΟΤΑ. Βασικά ζητήματα που τίθενται τόσο στην Πράσινη Βίβλο όσο και σε πληθώρα κατευθυντήριων οδηγιών μέχρι και σήμερα (Λευκή Βίβλος) στην Ευρώπη για ανάληψη δράσης από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, αφορούν σε πολιτικές, μέτρα, στρατηγικές για την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, δηλαδή στη διαχείριση της κυκλοφορίας και του οδικού δικτύου, την ισοτιμία μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών, τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των δικτύων, τη συγκοινωνιακή υποδομή, τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και το περιβάλλον.

Στην περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω, όπως ισχύει και σε πληθώρα άλλων τυπικών ελληνικών πόλεων, ο βασικός προβληματισμός σε σχέση με το ζήτημα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει τεθεί επιτακτικά σε πληθώρα σχεδίων, στρατηγικών, πράξεων κ.α. όπως: στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, στην έγκριση λήψης χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), αλλά και στα προγραμματιζόμενα έργα και πολιτικές παρέμβασης στον αστικό χώρο του κέντρου και μεμονωμένων γειτονιών.

Το υφιστάμενο μοντέλο λειτουργίας των υπηρεσιών του δήμου Αιγάλεω στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό παρουσιάζει σημειακές ελλείψεις αναφορικά με τις διαδικασίες παρακολούθησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με την παρακολούθηση συναφών της βιώσιμης κινητικότητας μελετών και γενικότερα με την οργάνωσή του σε θέματα επεξεργασίας, ενημέρωσης/ επικαιροποίησης και διάθεσης κυκλοφοριακών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών του.

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα στο δήμο Αιγάλεω αφορούν στην αυξημένη παρουσία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στο μεγάλο βαθμό εξάρτησης του κύριου όγκου των μετακινούμενων από το ΙΧ, την απουσία ολοκληρωμένων υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, ήτοι το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία και στη νοοτροπία των μετακινούμενων αναφορικά με βέλτιστη εξυπηρέτηση τους για μικρού μήκους μετακινήσεις.

Βασικό ζητούμενο της παρούσας Παροχής Υπηρεσίας είναι η υποστήριξη της Τ.Υ. στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

’’Ο μελλοντικός σχεδιασμός των μεταφορών
και η διαχείριση της κυκλοφορίας στο Δήμο Αιγάλεω
θα πρέπει να αποσκοπεί στη
μείωση του αρνητικού αντίκτυπου
των μεταφορών στο περιβάλλον
καθώς και στην διαμόρφωση αποτελεσματικών
και οικονομικά προσιτών αστικών μεταφορών ’’

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Α – ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Α ΜΕ ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΑΤΑ ΤΗΝ Ε.Ε.

Σύμφωνα με την από 11/06/2020 υπογεγραμμένη σύμβαση ανατέθηκε από το Δήμο Αιγάλεω και τον εκπρόσωπό του Δήμαρχο κ. Γιάννης Γκίκας στην εταιρεία DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING A.E., η εκπόνηση της υπηρεσίας με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ»

Το ΣΒΑΚ χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο δυνάμει της Απόφασης Δ.Σ. υπ' αριθμόν 114.9/2016.

Αντικείμενο του παρόντος είναι η παροχή τεχνικής υποστήριξης στα άτομα που συγκροτούν την Ομάδα Έργου του Δήμου για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αιγάλεω.

Η παροχή τεχνικής υποστήριξης αφορά στην επαρκή προετοιμασία, στην παροχή της ολοκληρωμένης μεθοδολογικής προσέγγισης και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ, καθώς επίσης και στη συμβουλευτική - επιστημονική υποστήριξη της Ομάδας Έργου για την προετοιμασία, το σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του Στρατηγικού Σχεδίου.

Το παρόν τεύχος - Α Παραδοτέο- αποτελεί τμήμα της εν λόγω, συνολικής υπηρεσίας και αφορά στο Α' Στάδιο.

Σε αυτό το παραδοτέο με τίτλο: «Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ» περιλαμβάνονται συμβατικά τα κάτωθι:

- Δημιουργία Δικτύου Φορέων και μεθοδολογίας συμμετοχικού σχεδιασμού,
- Καθορισμό περιοχών αναφοράς για τις δραστηριότητες του σχεδίου,
- Καθορισμό λίστας δεδομένων που θα απαιτηθούν για την εκπόνησή του,
- Συλλογή χωρικών και κυκλοφοριακών δεδομένων,
- Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο Δήμο.

Το παραδοτέο Α, σύμφωνα με τα παραπάνω βασικά περιεχόμενα, αποτελεί μέρος της Α' Φάσης εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες του ELTIS (2014)[1] και θέτει τις βάσεις για το σύνολο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Αιγάλεω. Προκαθορίζει όλες τις θεσμικές απαιτήσεις για την ανάπτυξή του ενώ επιπρόσθετα προδιαγράφει και το σύνολο των απαιτούμενων δεδομένων για την έγκυρη και επιτυχή εκπόνησή του.

Το σύνολο των παραδοτέων της υπηρεσίας περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- Παραδοτέο Α: Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ,

[1] Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines

- Παραδοτέο Β: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων,
- Παραδοτέο Γ: Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς,
- Παραδοτέο Δ: Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων.

3. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Αυτό το τεύχος περιέχει Α' Παραδοτέο της Σύμβασης με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ

Αποτελείται από πέντε (5) κύριες ενότητες Α, Β, Γ, Δ και Ε και δεκατέσσερα (14) κεφάλαια.

Η ενότητα Α' περιλαμβάνει όλα τα βασικά εισαγωγικά στοιχεία, το εννοιολογικό πλαίσιο του ΣΒΑΚ, επεξηγεί τους βασικούς πυλώνες και τα πλεονεκτήματα του ΣΒΑΚ ενώ παρουσιάζει σειρά από εργαλεία για την υποβοήθηση στην εκπόνησή τους.

Η ενότητα Β' περιγράφει την αναλυτική μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ ενώ παρουσιάζει επιμέρους διαδικασίες όπως τη σύσταση της Ομάδας Εργασίας, την Αυτό-αξιολόγηση, τους διαθέσιμους πόρους για την εκπόνηση και υλοποίησή του και πλήθος άλλων παραμέτρων.

Η ενότητα Γ' αναλύει το πλαίσιο δικτύωσης των ενδιαφερόμενων φορέων και τον τρόπο συμμετοχής των φορέων και των πολιτών στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Η ενότητα Δ' εξειδικεύει στοιχεία για το Αιγάλεω και τον αντίκτυπο των περιφερειακών και εθνικών πλαισίων και επιδιώκει την εύρεση της διαδικασίας για ολοκληρωμένο σχεδιασμό στο ΣΒΑΚ Αιγάλεω

Τέλος, η ενότητα Ε' περιλαμβάνει την έρευνα χαρακτηριστικών των μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.*

4. ΧΡΗΣΙΜΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται βασικοί και χρήσιμοι όροι σχετικά με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ώστε να εξασφαλίζεται η γνώση σχετικά με τις επιμέρους έννοιες σε όλους τους εμπλεκόμενους.

Οι παρακάτω όροι θα πρέπει να γίνουν πλήρως κατανοητοί τόσο από την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ Αιγάλεω όσο και από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων που θα απαρτίζουν σε επόμενη φάση το Δίκτυο Φορέων.

- Κινητικότητα (Mobility)

Ο όρος κινητικότητα περιγράφει μια εικόνα βιώσιμων, άνετων, αποτελεσματικών, ασφαλών και ευχάριστων μετακινήσεων. Μετακινήσεις οι οποίες είναι σχεδιασμένες για τους ανθρώπους. Επιπλέον, η κινητικότητα εμπεριέχει το βασικό τρίπτυχο ***μεταφορά - μετακίνηση - προσβασιμότητα***, ενώ συνοδεύεται κατά κανόνα από τον όρο βιώσιμη, προκειμένου να υπογραμμιστεί η έμφαση που δίνεται σε βιώσιμους τρόπους μετακίνησης όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

- Βιώσιμη Ανάπτυξη (Sustainable Development)

Η βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται στη βελτίωση της ποιότητας ζωής εντός των ορίων που θέτει η φέρουσα ικανότητα των υποστηρικτικών οικοσυστημάτων (IUCN, UNEP & WWF, 1991). Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει να βασίζονται οι αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές πολιτικές σε μία ανάλυση κόστους-οφέλους και σε μία προσεκτική οικονομική ανάλυση που θα ενδυναμώνει την περιβαλλοντική προστασία και θα οδηγεί σε αυξανόμενα και διατηρήσιμα επίπεδα ευημερίας (World Bank, 1992).

- Σύμφωνο των Δημάρχων (Covenant of Mayors)

Το Σύμφωνο των Δημάρχων αποτελεί ένα εθελοντικό δίκτυο Ευρωπαϊκών Πόλεων και Περιφερειών με στόχο την ανάληψη δράσεων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Με την προσχώρηση τους στο Σύμφωνο των Δημάρχων οι πόλεις δεσμεύονται για:

- μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020,
- μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων CO_2 κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020,
- αύξηση της χρήσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020, με βάση το 1990 ως έτος αναφοράς, ή άλλο κοντινότερο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα επαρκή δεδομένα.

- Βιώσιμη Κινητικότητα (Sustainable Mobility)

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμελιώδη λίθο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης, όπου ο μεν άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα, οι δε μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές αλλά αντιμετωπίζουν τους επιβάτες ως ξεχωριστά άτομα με ιδιαίτερες ανάγκες και επιθυμίες. Με αυτόν τον τρόπο τους δίνεται η δυνατότητα να επιλέγουν, να απολαμβάνουν, να γυμνάζονται, να επικοινωνούν, να ενσωματώνονται, να αξιολογούν και να συμμετέχουν στο αστικό γίγνεσθαι. Η ανθρωπιστική και η

πολιτική τους παράμετροι είναι πολύ ισχυρές (περισσότερες πληροφορίες: για www.svak.gr).

- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ (Sustainable Urban Mobility Plan)

Σύμφωνα με την ***Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας*** (***European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - ELTIS***), ένα ΣΒΑΚ παρουσιάζει, ή συνδέεται με μια υπάρχουσα, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και ειδικότερα της υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Περιλαμβάνει, επίσης, ***ένα σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης της στρατηγικής*** προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, κατανέμοντας σαφώς αρμοδιότητες και επισημαίνοντας τους απαιτούμενους χρηματοοικονομικούς πόρους.

Το σχέδιο θα πρέπει να βασίζεται σε μια προσεκτική αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών μεταφορών, εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, διαμορφώνοντας ένα επίπεδο αναφοράς έναντι του οποίου μπορεί να μετρηθεί η μελλοντική πρόοδος και καθορίζοντας στόχους απόδοσης και σχετικούς ***έξυπνους*** (***smart***) στόχους για την καθοδήγηση της υλοποίησης του σχεδίου (Wefering και άλλοι, 2013).

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να διαμορφώνει ένα συγκεκριμένο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής. Το όραμα αυτό μπορεί να έχει ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας ή 20ετίας και πρέπει να παρακολουθείται και να αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του.

Ένα ΣΒΑΚ, σε γενικές γραμμές, πρέπει να περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τη διαμόρφωση οράματος, στόχου και σκοπού, τη διαμόρφωση συνόλου πολιτικών και μέτρων, τη σαφή οριοθέτηση θέσεων ευθύνης και ρόλων και τέλος την αξιολόγηση και παρακολούθησή του.

Απώτερος στόχος των ΣΒΑΚ, όπως και η ειδοποιός διαφορά τους με τις προσεγγίσεις που ακολουθούν οι «παραδοσιακές» κυκλοφοριακές μελέτες, είναι η εστίαση τους στην ***εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ατόμων***, αντί της εξυπηρέτησης των (ως επί το πλείστον μηχανοκινήτων) οχημάτων, στο διαθέσιμο αστικό χώρο.

Σύμφωνα με το αρ. 22 σχετικού Νομοσχεδίου του 2019 με τίτλο «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις», Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές. Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και ενσωματώνει επιμέρους τομεακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους. Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και καταρτίζεται με ορίζοντα δεκαετίας στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του

αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Κατά την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. εξετάζονται, ιδίως, θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη-μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων – κοινωφελών, αστικών χώρων. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.

Περιοχή παρέμβασης ή περιοχή μελέτης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Η περιοχή παρέμβασης - μελέτης ενός ΣΒΑΚ μπορεί να περιλαμβάνει το σύνολο της περιοχής κάλυψης ενός ΟΤΑ α ή β βαθμού ή, εφόσον τεκμηριώνεται ορθά, να είναι μία μεγαλύτερη ή μικρότερη ενότητα που λειτουργεί με ενιαίο τρόπο ως προς το σύστημα μετακινήσεών της.

Σύμφωνα με το ν.4784/2021, ως «Περιοχή Παρέμβασης» ορίζεται η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του ΣΒΑΚ εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του ΣΒΑΚ και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α’ ή β’ βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικ’ων αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο ΣΒΑΚ από τους ΟΤΑ α’ βαθμού ή τους ΟΤΑ α’ και β’ βαθμού με χωρική αρμοδιότητα στην περιοχή παρέμβασης.

Ποιοί είναι οι στόχοι ενός ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS), κύριος στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορών με έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής. Εστιάζει περισσότερο στις ανάγκες της «λειτουργικής πόλης» και της ενδοχώρας της, αντί της δημοτικής διοικητικής περιφέρειας.

Ένα ΣΒΑΚ ευνοεί την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μεταφοράς, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές. Το σχέδιο αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:

- Δημόσια συγκοινωνία.
- Βάδισμα και ποδηλασία.
- Διαλειτουργικότητα.

- Ασφάλεια αστικών οδών.
- Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς).
- Αστική εφοδιαστική.
- Διαχείριση κινητικότητας.
- Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Ένα ΣΒΑΚ έχει στόχο να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες θεματικές κατηγορίες, ενώ παράλληλα εξασφαλίζει τα εξής:

- Βεβαιώνει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους.
- Βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία από εγκληματικές ενέργειες.
- Μειώνει τον θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας.
- Βελτιώνει την απόδοση και την σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και βελτιώνει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα Poly-SUMP (http://www.poly-sump.eu/home/), προκειμένου ένα σχέδιο να αναγνωριστεί ως ΣΒΑΚ πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Συμμετοχική προσέγγιση - με την συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερόμενων φορέων από την αρχή και σε όλη τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, στην εφαρμογή και την αξιολόγηση, στη δημιουργία τοπικών δράσεων για την αντιμετώπιση πολύπλοκων ζητημάτων σχεδιασμού και στη διασφάλιση της ισότητας των φύλων.
- Δέσμευση για βιωσιμότητα εξισορροπώντας την κοινωνική δικαιοσύνη, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την οικονομική ανάπτυξη.
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση των πρακτικών και των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων τομέων πολιτικής, μεταξύ των επιπέδων εξουσίας και μεταξύ των γειτονικών αρχών.
- Εστίαση στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων που προέρχονται από βραχυπρόθεσμους στόχους, ευθυγραμμισμένων με ένα όραμα για τις μεταφορές και ενσωματωμένων σε μια συνολική στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη.
- Ανασκόπηση του κόστους μεταφοράς και των κερδών, λαμβάνοντας υπόψη ευρύτερες κοινωνικές δαπάνες και οφέλη σε όλους τους τομείς της πολιτικής.
- Εφαρμογή μεθόδου η οποία να περιλαμβάνει: α) την ανάλυση της κατάστασης και το βασικό σενάριο, β) τον καθορισμό του οράματος και των στόχων, γ) την επιλογή των πολιτικών και των μέτρων, δ) την ανάθεση των αρμοδιοτήτων και των πόρων, ε) τις ρυθμίσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Για περαιτέρω μελέτη και διερεύνηση σε εννοιολογικό επίπεδο μπορεί να γίνει σχετική αναζήτηση στον διαδικτυακό τόπο της πρωτοβουλίας CIVITAS (http://civitas.eu/), στην ιστοσελίδα της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ (https://www.smu.gr/) ή στην ειδική διαδικτυακή πλατφόρμα για τον οδηγό ΣΒΑΚ (https://www.svak.gr/).

Περιεχόμενα ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει[2]:

- α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου,
- β) τα μέτρα που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών, είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης,
- γ) το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και
- δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

Ομάδα εργασίας / εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Ο φορέας εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να συστήσει μία ομάδα εργασίας από υπηρεσιακούς παράγοντες και εξωτερικούς συνεργάτες που ασχολούνται με τον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο. Τα μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ θα πρέπει να έχουν εμπειρία των διαδικασιών των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) σε θέματα πολεοδομικού - κυκλοφοριακού σχεδιασμού, σε θέματα διαβούλευσης, καλή γνώση της περιοχής μελέτης, βασική γνώση των διαδικασιών του ΣΒΑΚ κ.α.

Οι βασικές αρμοδιότητες της ομάδας αυτής σχετίζονται με τη συλλογή όλων των διαθέσιμων δεδομένων και στοιχείων που αφορούν στην περιοχή μελέτης, την αξιολόγηση των διαθέσιμων πόρων, τη διασφάλιση συνεργασίας του ΟΤΑ με τους φορείς, την κατάρτιση χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού και το σύνολο του συντονισμού του ΣΒΑΚ.

Η ομάδα εργασίας λειτουργεί καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και συνεχίζει και μετά το πέρας της διότι ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει την αξιολόγηση της λειτουργίας των έργων που προτείνει και την συνεχή προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα.

[2] Κατά το αρ. 22 του Νομοσχεδίου 2019 με θέμα «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις»

Η συγκρότηση της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ πραγματοποιείται κατά την Α Φάση – Προετοιμασία του ΣΒΑΚ και ο ρόλος της διατρέχει το σύνολο των βημάτων του κύκλου του ΣΒΑΚ

Η ομάδα εργασίας του Δήμου -που παρακολουθεί και διαμορφώνει το ΣΒΑΚ- καλείται συχνά και ομάδα έργου, αν και ομάδα έργου προτείνεται να καλείται η ομάδα που αποτελείται τόσο από τα μέλη της ομάδας εργασίας του Δήμου όσο και από μέλη του αναδόχου σχήματος (αν υπάρχει τέτοιο) και μέλη των εμπλεκόμενων φορέων που επεξεργάζονται συλλογικά το ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με το ν.4784/2021, η ομάδα εργασίας στελεχώνεται από υπαλλήλους του αρμόδιου φορέα εκπόνησης της παρ. 5 και επικουρικά, από στελέχη του δικτύου φορέων της παρ. 7 με γνώση και εμπειρία του αντικειμένου. Η ομάδα εργασίας, εφόσον προκύψουν ιδιαίτερες ανάγκες, μπορεί να στελεχωθεί, κατά τις κείμενες διατάξεις και από εξειδικευμένα στελέχη ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για:

α) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

β) την εισήγηση πρόσκλησης υποψήφιων συμμετεχόντων του δικτύου φορέων στο φορέα εκπόνησης και τη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων μ΄ αυτούς,

γ) τη συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

δ) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται, ε) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων της παρ. 7 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

Η ομάδα εργασίας είναι αυτή που έχει ουσιαστικά την επίβλεψη προόδου του ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το γενικό συντονισμό και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των μέτρων και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων. Κρίσιμος είναι επιπλέον ο ρόλος της στη διαδικασία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας σε μία πόλη σε γενικό και ειδικό πλαίσιο.

Σημειώνεται ότι ο ρόλος του Δήμου και ειδικότερα της ομάδας εργασίας είναι καθοριστικός κατά το στάδιο της παρακολούθησης, βήμα που πραγματοποιείται τόσο κατά τη διάρκεια εκπόνησης όσο και μετά τη λήξη της εκπόνησης του ΣΒΑΚ, με στόχο την αναθεώρησή του σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Κρίνεται σκόπιμο το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ να συν-διαμορφώνεται από τον ανάδοχο και την ομάδα εργασίας.

Πόλεις με «δυνατές» ομάδες εργασίας ΣΒΑΚ παρουσιάζουν συχνά ιδιαίτερα αξιόλογα αποτελέσματα σε επίπεδο συμμετοχικού σχεδιασμού, επικοινωνίας και παρακολούθησης της εξέλιξης του ΣΒΑΚ.

Καλές πρακτικές αναφορικά με το ρόλο της ομάδας εργασίας παρουσιάζονται στην περίπτωση της Βιέννης (Αυστρία), του West Midlands (Αγγλία), της Περιφέρειας Κούβολα (Φιλανδία), κ.α.

Στις Ελληνικές πόλεις μια ανάλογη ομάδα εργασίας θα πρέπει να αποτελείται ενδεικτικά από τα παρακάτω μέλη:

- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες / υπαλλήλους του Δήμου που ασχολούνται με τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες / υπαλλήλους του Δήμου που ασχολούνται με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και τα συγκοινωνιακά θέματα.
- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες / υπαλλήλους του Δήμου που ασχολούνται με τον προγραμματισμό έργων και παρεμβάσεων, την προώθηση της καινοτομίας και έξυπνων συστημάτων πόλης.
- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες / υπαλλήλους του Δήμου που ασχολούνται με ζητήματα επικοινωνίας, ευαισθητοποίησης πολιτών για το περιβάλλον και την παιδεία.
- Έναν ή περισσότερους εξωτερικούς συνεργάτες - ειδικούς επιστήμονες πάνω σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας, συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, Ευρωπαϊκών προγραμμάτων, Επιχειρησιακών Προγραμμάτων ή σχεδίων, κ.λπ.

Δίκτυο φορέων

Σύμφωνα με το ν.4784/2021, ως «Δίκτυο Φορέων» ορίζονται οι οι ΟΤΑ α’ και β’ βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, εκπρόσωποι υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις, εκπρόσωποι της εκπαιδευτικής κοινότητας που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Στο δίκτυο φορέων δύναται να συμμετέχουν σωματεία, αστικές εταιρείες, σύλλογοι και οργανώσεις ή άλλοι φορείς με καταστατικό σκοπό.

Σύμφωνο συμμετοχής

Όπως παραπάνω σύμφωνα με το ν. 4784/2021, το Σύμφωνο Συμμετοχής καταρτίζεται για το σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Περαιτέρω, στο σύμφωνο συμμετοχής περιγράφεται η οργάνωση και η λειτουργία του δικτύου φορέων. Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από το φορέα εκπόνησης, το Σύμφωνο Συμμετοχής κοινοποιείται στα αρμόδια περιφερειακά όργανα του Κράτους που ασκούν γενική αποφασιστική αρμοδιότητα για τις υποθέσεις της περιφέρειας τους, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο ΟΤΑ β’ βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι ΟΤΑ ά βαθμού ή σύνδεσμος ΟΤΑ α’ βαθμού ή ΠΕΔ, ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι ΟΤΑ β’ βαθμού, στους οικείους ΟΤΑ α’ βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης.

Πακέτα μέτρων και παρεμβάσεων

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις που προκύπτουν από ένα ΣΒΑΚ είναι το σημαντικότερο στοιχείο του.

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις σε ένα ΣΒΑΚ μπορούν να περιλαμβάνουν ενδεικτικά: μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις της δημόσιας

συγκοινωνίας, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για τη διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή αναβάθμιση της σηματοδότησης.

Γενικά, τα μέτρα που περιλαμβάνει ένα ΣΒΑΚ χωρίζονται σε Μέτρα Πολιτικής/ Στρατηγικής, σε Μέτρα Διαχείρισης της Κινητικότητας και Επικοινωνιακά, σε Μέτρα που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις υποδομών στο χώρο και σε Κανονιστικά Μέτρα.

Για περισσότερες πληροφορίες βλ. https://www.svak.gr/odigies-metra

🔍 Παρακολούθηση και Αξιολόγηση ΣΒΑΚ

Οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ αφορούν στην 1) συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας σχεδιασμού και 2) μετά την εκπόνησή του, στις ενδεχόμενες επιπτώσεις από το πακέτο μέτρων κατά την περίοδο υλοποίησής του.

Για την παρακολούθηση και αξιολόγηση απαιτείται η σύνταξη ενός Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ που θα περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά βήματα (CHALLENGE, 2016):

1. Καθορισμός στόχων,

2. Καθορισμός δεικτών απόδοσης του σχεδίου,

3. Εντοπισμός προβλημάτων,

4α. Εκ των προτέρων αξιολόγηση, με εκτίμηση των μελλοντικών επιπτώσεων,

4β. Εκ των υστέρων αξιολόγηση. Μέτρηση των επιπτώσεων σε σχέση με την αρχική κατάσταση,

5. Ανάλυση, ερμηνεία και, αν απαιτείται, εκτίμηση των επιπτώσεων με οικονομικούς όρους.

5. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

5.1. Τι είναι το ουσιαστικά ένα ΣΒΑΚ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελεί ένα ***στρατηγικό σχέδιο*** και όχι μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο οφείλει να διαμορφώσει ένα συγκεκριμένο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις γνώμες των κατοίκων της περιοχής. Το εν λόγω όραμα μπορεί να έχει ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας ή 20ετίας και πρέπει να παρακολουθείται και να αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του.

Σε γενικές γραμμές, ένα ΣΒΑΚ -σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε. και τις ελληνικές οδηγίες από ειδικούς εμπειρογνώμονες- πρέπει να περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, την διαμόρφωση οράματος, στόχου και σκοπού, την διαμόρφωση συνόλου πολιτικών και μέτρων, τη σαφή οριοθέτηση θέσεων ευθύνης και ρόλων και τέλος την αξιολόγηση και παρακολούθησή του.

Για να θεωρείται «ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ» ένα ΣΒΑΚ σύμφωνα με το αρ. 22 του σχετικού νομοσχεδίου[3], θα πρέπει κατά την κατάρτισή τους να έχουν ολοκληρωθεί τα εξής:

α) συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας της παρ. 6,

β) ορισμός του δικτύου φορέων της παρ. 7,

γ) υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παρ. 8,

δ) δημιουργία ιστοσελίδας της περίπτ. δ΄ της παρ. 5,

ε) υλοποίηση των σταδίων ανάπτυξής, όπως αυτά εξειδικεύονται στην απόφαση της παρ. 13,

στ) κατάρτιση του σχεδίου δράσης και της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων των περιπτ. γ΄ και δ΄ της παρ. 2.

Το ΣΒΑΚ αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για την βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:

- Δημόσια συγκοινωνία.
- Βάδισμα και ποδηλασία.
- Διαλειτουργικότητα.
- Ασφάλεια αστικών οδών.
- Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς).

[3] «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις» Ιανουάριος 2019

- Αστική εφοδιαστική.
- Διαχείριση κινητικότητας.
- Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για να νοείται ως ΣΒΑΚ με όρους σύγχρονης κινητικότητας θα πρέπει να αποτελεί προϊόν:

- μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου που θα βοηθηθούν από την θεσμοθέτηση (από την Δημοτική Αρχή) δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό του.

Σύμφωνα με τις Ελληνικές οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το ΣΒΑΚ υπηρετεί πάνω από όλα μια ***πολεοδομική στρατηγική***. Υπέρτατος στόχος αποτελεί η ανάδειξη της ιδιαίτερης ταυτότητας της πόλης και ο μετασχηματισμός της σε ένα περιβάλλον κοινωνικά συνεκτικό. Τέσσερις (4) είναι οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:

- Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο. Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Το ΣΒΑΚ προτείνει διαμορφώσεις που εφαρμόζονται στις εισόδους της ώστε να αποτρέπεται η διείσδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους.
- Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια.
- Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ / ώρα.
- Επιλογή ακτινικών διαδρομών που αναπλάθονται για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες και που συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι στο αυτοκίνητο τόσο για τις γειτονιές, όσο και για ομάδες γειτονιών - θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Είναι σημαντικό ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες, κ.λπ.

5.2. Βασικοί Πυλώνες και Στρατηγικές για τον Σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ

Όπως αναφέρεται και σε προηγούμενες ενότητες το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να διαμορφώνει ένα συγκεκριμένο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής. Βασικοί πυλώνες για το σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός όπου κατά προτεραιότητα προκρίνει το **περπάτημα,** το **ποδήλατο** και τις **συλλογικές μετακινήσεις** με τη μορφή δημόσιας συγκοινωνίας ή κοινόχρηστων μέσων.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Εκπόνησης ΣΒΑΚ της ΜΒΚ (ΜΒΚ, 2016), τέσσερις είναι οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:

1. **Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο.** Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Ένα ΣΒΑΚ προτείνει διαμορφώσεις που θα εφαρμοστούν στις εισόδους της περιοχής παρέμβασης και της κεντρικής περιοχής, ώστε να αποτρέπεται η διείσδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους.
2. **Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια**.
3. **Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας**, με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.
4. **Επιλογή ακτινικών διαδρομών που θα αναπλαστούν για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες** και που θα συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι στο αυτοκίνητο, τόσο για τις γειτονιές όσο και για ομάδες γειτονιών – θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας.

Είναι σημαντικό να ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

Παρακάτω αναλύονται οι τρείς (3) αυτοί βασικοί πυλώνες αναφορικά με τις κατευθύνσεις των παρεμβάσεων που απαιτούνται ώστε να προάγεται κατ' ουσίαν η βιώσιμη κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή παρέμβασης σύμφωνα με τις οδηγίες τις Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας (2016).

Σχεδιασμός για το περπάτημα

Σχετικά με την προώθηση του περπατήματος, οι κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθούνται σε ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να αφορούν είτε στην υποδομή για το ίδιο το περπάτημα, είτε στην υποδομή για το αυτοκίνητο. Και τα δύο αποτελούν

παραμέτρους ενός ενιαίου συστήματος. Στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ, ο σχεδιασμός για την ενθάρρυνση του περπατήματος αφορά σε:

- ***Μείωση των ταχυτήτων*** μέσα από (α) την δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας και (β) τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες. Το έργο αυτό θα συμβάλλει παράλληλα στη μείωση του διερχόμενου φόρτου.
- ***Αναβάθμιση των ανοικτών δημόσιων χώρων*** διότι το περπάτημα έχει ανάγκη από στάσεις. Μια τυπική τέτοια αναβάθμιση περιλαμβάνει την πεζοδρόμηση περιμετρικών δρόμων πλατειών.
- ***Αναβάθμιση της υποδομής για περπάτημα*** εκεί όπου η γενικότερη αισθητική της διαδρομής είναι ευνοϊκή (φυσικό περιβάλλον και αρχιτεκτονική).
- ***Διαμόρφωση διασταυρώσεων*** ώστε οι διαβάσεις να έχουν μικρότερο μήκος, να βρίσκονται στην ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια, να είναι εύκολα ορατές από τους οδηγούς, ενώ τα αυτοκίνητα να διέρχονται από τη διασταύρωση με μικρότερη ταχύτητα.
- Σε πόλεις με δημόσια συγκοινωνία μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στους δρόμους προσπέλασης των στάσεων από τους πεζούς.
- ***Κατάργηση της δυνατότητας στάθμευσης*** σε μια ακτίνα από κτίρια με μεγάλη επισκεψιμότητα έτσι ώστε να παραμένει ελεύθερος για τους πεζούς ένας ζωτικός χώρος γύρω τους (π.χ. γύρω από σχολεία).

Ο παραπάνω σχεδιασμός θα πρέπει να καταλήγει σε ένα ΣΥΝΕΚΤΙΚΟ, ασφαλές και ελκυστικό δίκτυο για την κίνηση των πεζών. Τα επιμέρους μέτρα και οι δράσεις για το σχεδιασμό μπορούν να εξειδικεύονται στο πλαίσιο κάθε πόλης ανάλογα με τις ανάγκες και τις επικρατούσες συνθήκες.



<u>Σχεδιασμός για το ποδήλατο</u>

Το ποδήλατο δικαιούται να έχει πρόσβαση σε κάθε σημείο της πόλης και επομένως να καλύπτει πλήρως την αστική επιφάνεια, όπως επίσης και να δίνει διεξόδους προς εξοχικούς προορισμούς για άσκηση και αναψυχή.

Η μελλοντική βιώσιμη πόλη θα πρέπει να παρέχει κίνητρα στους κατοίκους των προαστίων για να χρησιμοποιούν το ποδήλατο στις μετακινήσεις τους προς το κέντρο. Η σχετική υποδομή θα επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων υψηλότερων από αυτές που θα αναπτύσσει το ποδήλατο στις γειτονιές και στο κέντρο.

Σε γενικές γραμμές, αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου χρειάζεται μόνο εκεί όπου το ποδήλατο απειλείται. Στους δρόμους γειτονιάς, όπου οι ταχύτητες θα είναι χαμηλές (όριο 30 χλμ / ώρα), δεν υπάρχει ανάγκη για καμιά ειδική υποδομή.

Ως στρατηγικός στόχος λοιπόν δεν τίθεται η ανάπτυξη ενός εκτεταμένου δικτύου ποδηλάτου αλλά το αντίθετο, δηλαδή ένα όσο γίνεται πιο περιορισμένο δίκτυο και παράλληλα μια ευρεία ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένου και του κέντρου.

Το ποδήλατο λοιπόν, μαζί με το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, συνδέεται με την προοπτική ανάπλασης της πόλης στο σύνολό της και το ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά προς την κατεύθυνση αυτή.

Το δίκτυο πρέπει να είναι αναγνώσιμο όπως το ίδιο πρέπει να είναι και οι συνιστώμενες διαδρομές για περπάτημα. Τα σημεία αναφοράς του είναι εμβληματικά σημεία της πόλης, κτίρια, πλατείες, κ.λπ. Το δίκτυο πρέπει επίσης να συνδέει άμεσα

τους προορισμούς, καθώς διέρχεται ελεύθερα από όλα εκείνα τα στοιχεία της πόλης που για το αυτοκίνητο αποτελούν εμπόδια (πάρκα, πεζόδρομοι, λεωφορειολωρίδες, κ.λπ.).

Ο παραπάνω σχεδιασμός θα πρέπει να καταλήγει σε ένα ΣΥΝΕΚΤΙΚΟ, ασφαλές και ελκυστικό δίκτυο για την κίνηση του ποδηλάτου. Τα επιμέρους μέτρα και οι δράσεις για το σχεδιασμό μπορούν να εξειδικεύονται στο πλαίσιο κάθε πόλης ανάλογα με τις ανάγκες και τις επικρατούσες συνθήκες.

Σχεδιασμός για την δημόσια συγκοινωνία



Το περπάτημα δεν μπορεί να προωθηθεί χωρίς τον βασικό του σύμμαχο που είναι η δημόσια συγκοινωνία. Έμμεσος σύμμαχός του είναι ωστόσο και το ποδήλατο. Ως προς την δημόσια συγκοινωνία, όσοι τη χρησιμοποιούν, περπατούν περισσότερο από κάθε άλλο χρήστη μηχανικού μέσου. Βέβαια, η απόσταση της θέσης στάθμευσης του αυτοκινήτου και το σχετικό περπάτημα είναι κάτι που τα καθορίζει ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός μέσω της πολιτικής στάθμευσης που εφαρμόζει στις διάφορες περιοχές της πόλης. Όσο αυξάνει η απόσταση μεταξύ κατοικίας και θέσης στάθμευσης, τόσο λιγότερο επιλέγεται το αυτοκίνητο. Παράλληλα, η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας προϋποθέτει και την εξασφάλιση για αυτήν μεγαλύτερης άνεσης για την κίνησή της, επομένως περισσότερου χώρου στο δρόμο, που εκ των πραγμάτων αφαιρείται από το αυτοκίνητο.

Η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας οδηγεί αναγκαστικά λοιπόν σε περιορισμούς κάποιων ελευθεριών κίνησης του αυτοκινήτου. Πολλές πόλεις μέχρι σήμερα, ίσως οι περισσότερες, ακολούθησαν την αντίστροφη πορεία. Ο σχεδιασμός, έχοντας ως προτεραιότητα το αυτοκίνητο, άφηνε συστηματικά τη δημόσια συγκοινωνία να υποβαθμίζεται.

Η ουσιαστική αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας θα προκαλέσει ανατροπή του τρόπου με τον οποίο λειτουργούσε μέχρι σήμερα η πόλη. Πρόκειται για μια πολιτική απόφαση και όχι για μια τεχνική λύση. Η βιομηχανία κάνει τα τελευταία χρόνια τεράστια βήματα ώστε να καταστήσει ξανά το ιδιωτικό αυτοκίνητο χρήσιμο και ελκυστικό εργαλείο. Ανάλογα βήματα γίνονται και από τη βιομηχανία συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας. Ο ανταγωνισμός ιδιωτικού αυτοκινήτου και δημόσιας συγκοινωνίας εκδηλώνεται επίσης και στον τομέα της τεχνολογίας. Δεν θα υπάρξει νικητής ως προς αυτό ωστόσο, διότι τόσο το ιδιωτικό αυτοκίνητο όσο και η δημόσια συγκοινωνία μπορούν να εισαγάγουν τις νέες τεχνολογίες εξίσου καλά. Είναι σκόπιμο να ασκηθούν πολιτικές προς την κατεύθυνση της προνομιακής μεταχείρισης της δημόσιας συγκοινωνίας. Η επιβολή περιοριστικών μέτρων στο αυτοκίνητο είναι ένα νόμιμο εργαλείο που ανήκει και αυτό στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Εκτός από τις τεχνολογίες, χρειάζονται ριζικές αλλαγές και στον κοινωνικό τομέα. Σήμερα δεν έχουν γίνει ακόμη ορατές. Χρειάζεται μία άλλη στάση και θεώρηση ζωής, κυρίως από τους κατοίκους της πόλης, οι οποίοι θα μετατραπούν από απλοί παρατηρητές αποφάσεων και έργων, σε ενεργούς πολίτες, αντιμετωπίζοντας από κοινού τα προβλήματα, επιλέγοντας τις βέλτιστες λύσεις που θα αποδώσουν καρπούς -τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα-, μετεξελίσσοντας τις πόλεις από απρόσωπες και εχθρικές σε φιλικές, φιλόξενες και βιώσιμες.

Μια πρώτη βασική αρχή της φιλοσοφίας του σχεδιασμού είναι τα οχήματα να ταυτίζονται με την πόλη, να αντιμετωπίζονται ως ο αυτονόητος εξοπλισμός της. Τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας να λειτουργούν ως δομικά στοιχεία του αστικού τοπίου. Η δεύτερη αρχή είναι η δημόσια συγκοινωνία να αποτελεί προέκταση της κίνησης του πεζού ή και του ποδηλάτη. Πρέπει να σημειωθεί ότι η τήρηση αυτών των αρχών δεν είναι πάντα μια εύκολη υπόθεση, ιδίως σε συνθήκες εξάπλωσης της κοινωνικής βίας που είναι ιδιαίτερα αισθητές στις μεγάλες πόλεις, όπου συχνά η δημόσια συγκοινωνία ταυτιζόμενη με το κράτος γίνεται στόχος βανδαλισμών. Τα οχήματα είναι υποχρεωμένα και να θωρακίζονται. Αυτά τα δεδομένα αποτελούν πάντα ένα ισχυρό κριτήριο για την επιλογή υλικών, σχεδίου και συστημάτων ελέγχου και επίβλεψης της δημόσιας συγκοινωνίας. Η αισθητική που προκύπτει είναι φυσικό να επηρεάζεται.

Η διαρρύθμιση των εσωτερικών χώρων γίνεται όλο και πιο ευέλικτη. Η λογική του πολυμορφικού αυτοκινήτου επαναλαμβάνεται και στο δημόσιο όχημα: καθίσματα που αναδιπλώνουν για να χωρέσουν τα αναπηρικά καροτσάκια, χώροι για τοποθέτηση ποδηλάτων, εγκατάσταση καθισμάτων έτσι ώστε να σχηματίζονται μικρά σαλόνια αντί της συμβατικής αρχιτεκτονικής σε σειρές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τα city-bus της Βαρκελώνης που προσφέρουν χώρους περισσότερο εξατομικευμένους και πιο φιλικούς, με την δημόσια συγκοινωνία να επιχειρεί να προσφέρει ιδιωτικότητα, αμφισβητώντας αυτό το μοναδικό, μέχρι πρόσφατα, προνόμιο του αυτοκινήτου.

Εξίσου σημαντικό επίσης είναι και το λειτουργικό κέρδος που επιτυγχάνεται με τις βελτιώσεις στην πρόσβαση, από τη συντόμευση του χρόνου εισόδου και εξόδου των επιβατών και τη μείωση του νεκρού χρόνου αναμονής του οχήματος στη στάση. Όμως και το συμβολικό μήνυμα που δίνεται σε κατοίκους και επισκέπτες, ότι δηλαδή η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί προέκταση του δημόσιου ελεύθερου χώρου είναι ίσως αυτό με την πιο βαρύνουσα σημασία.

Ο παραπάνω σχεδιασμός θα πρέπει να καταλήγει σε ένα ΣΥΝΕΚΤΙΚΟ, ασφαλές και ελκυστικό δίκτυο για την κίνηση των μέσων μεταφοράς. Τα επιμέρους μέτρα και οι δράσεις για το σχεδιασμό μπορούν να εξειδικεύονται στο πλαίσιο κάθε πόλης ανάλογα με τις ανάγκες και τις επικρατούσες συνθήκες.

5.3. Βασικά Πλεονεκτήματα Ανάπτυξης ΣΒΑΚ σύμφωνα με την Ε.Ε.



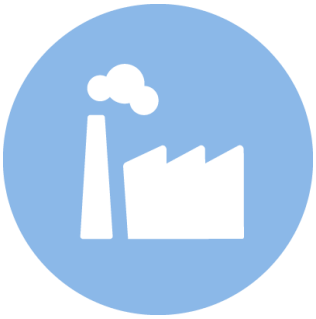
Καλύτερη ποιότητα ζωής

Επικρατεί μια ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας συμβάλλει σημαντικά στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των αστικών περιοχών. Αυτό μπορεί να εκφραστεί με πολλές μικρότερες ή μεγαλύτερες βελτιώσεις όπως πιο ελκυστικοί δημόσιοι χώροι, βελτιωμένη (οδική) ασφάλεια, καλύτερη ποιότητα αέρα, μειωμένες εκπομπές ρύπων και λιγότερος θόρυβος. Στον βαθμό αυτό, ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας φέρει ένα συναισθηματικό μήνυμα (βελτιωμένοι δημόσιοι χώροι, ασφάλεια των παιδιών) το οποίο θα πρέπει να διαδίδεται συνεχώς.



Εξοικονόμηση κόστους

Η κινητικότητα αποτελεί σημαντικό καταλύτη για την τοπική οικονομία. Το υγιέστερο περιβάλλον και η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης συμβάλλει ουσιαστικά στη μείωση του κόστους για την τοπική κοινότητα και στην προσέλκυση νέων επιχειρήσεων. Στον παγκόσμιο και εθνικό ανταγωνισμό των αστικών κέντρων, μια καλά οργανωμένη και βιώσιμη πόλη αποτελεί μια ελκυστικότερη πόλη για τους επενδυτές και μια πολύ καλύτερη επιχειρηματική ευκαιρία σε σχέση μια πόλη χωρίς σαφή μακρόπνοη πολιτική κινητικότητας.



Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και τη υγεία

Τα ΣΒΑΚ είναι στενά συνδεδεμένα με τις θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, την βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Επιπλέον, οι πολίτες μπορούν να αντιληφθούν τις θετικές επιδράσεις στην υγεία τους εξοικονομώντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά χρηματικά ποσά (τα οποία σχετίζονται με την υγεία τους) τόσο βραχυπρόθεσμα, όσο και μακροπρόθεσμα. Επίσης, ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας βοηθά στην αντιμετώπιση κάποιων ζητημάτων σχετικών με την κλιματική αλλαγή.

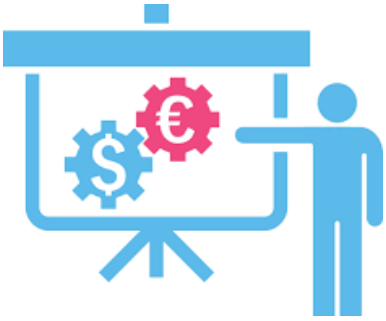
Απρόσκοπτες μετακινήσεις και βελτιωμένη προσβασιμότητα



Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί ένα εξαιρετικό εργαλείο για την δημιουργία πολυτροπικών λύσεων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα. Φέρνοντας διάφορους εμπλεκόμενους φορείς γύρω από το ίδιο τραπέζι εξασφαλίζεται ότι οι ιδιαίτερες ανάγκες πρόσβασης των πολιτών και των επιχειρήσεων μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικότερα.

Αποτελεσματική αξιοποίηση πόρων

Σε μια εποχή που οι οικονομικοί πόροι είναι εξαιρετικά περιορισμένοι, είναι πολύ σημαντικό οι λύσεις που υιοθετούνται να κάνουν χρήση των διαθέσιμων πόρων με πιο αποδοτικό τρόπο. Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αλλάζει τις προτεραιότητες από τα μεγάλα οδικά έργα προς ένα πιο ισορροπημένο μίγμα μέτρων συμπεριλαμβανομένων των μέτρων διαχείρισης κινητικότητας με χαμηλό κόστος. Η υιοθέτηση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» εισάγει μία πρόσθετη πηγή εσόδων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.



Κερδίζοντας την δημόσια υποστήριξη

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί βασική αρχή ενός ΣΒΑΚ. Η πόλη που νοιάζεται για τις ανάγκες των πολιτών της και εμπλέκει κατάλληλα τους αρμόδιους φορείς στην όλη διαδικασία είναι σε πολύ πλεονεκτικότερη θέση ώστε να αποκτήσει μιας υψηλού επιπέδου «δημόσια νομιμοποίηση».





Προετοιμάζοντας καλύτερα σχέδια

Οι μελετητές οι οποίοι παραδοσιακά επικεντρώνονται στην ανάπτυξη των υποδομών μπορούν να κατανοήσουν καλύτερα τις ανάγκες κινητικότητας των διαφόρων ομάδων χρηστών, εφόσον λαμβάνουν την γνώμη τους (feedback). Επιπλέον, οι τοπικοί εμπλεκόμενοι μερικές φορές μπορούν να βρουν πολύ αποτελεσματικές λύσεις λόγω της εξοικείωσης τους με μια συγκεκριμένη κατάσταση. Η ολοκληρωμένη και διεπιστημονική προσέγγιση στον σχεδιασμό εξασφαλίζει ότι το σχέδιο προωθεί την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των σχετικών τρόπων μετακίνησης, ενώ παράλληλα ενθαρρύνει τη στροφή προς πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.

Αποτελεσματικότερη εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων



Τα ΣΒΑΚ προσφέρουν έναν αποτελεσματικό τρόπο για την αντιμετώπιση και την εκπλήρωση των νομικών υποχρεώσεων όπως της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για την ποιότητα του αέρα και των Εθνικών Κανονισμών περί θορύβου.

Αξιοποίηση συνεργειών - Αύξηση συσχέτισης

Τα προβλήματα αστικής κινητικότητας συχνά σχετίζονται και με διοικητικούς περιορισμούς που αφορούν σε πολλαπλούς τομείς πολιτικής ή σε πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και φορέων. Ο βιώσιμος αστικός σχεδιασμός αναζητά λύσεις για την «λειτουργική πόλη» σε συνδέσεις με τις γύρω περιοχές, καθώς και με το εθνικό και Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Το ΣΒΑΚ εμπνέει τον συνεργατικό σχεδιασμό μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής και διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης στο πλαίσιο της λειτουργικής πόλης.

Ανταγωνιστικότερες πόλεις και πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις

Τα ΣΒΑΚ μπορούν να παρέχουν στους φορείς πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης για καινοτόμες λύσεις ή για ολοκληρωμένες προσεγγίσεις σχεδιασμού. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ύπαρξη ΣΒΑΚ μπορεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της πόλης όταν πρόκειται για ζητήματα χρηματοδότησης.

Στροφή προς μια νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας



Αποτέλεσμα του συνεχούς αειφόρου σχεδιασμού αποτελεί η δημιουργία ενός κοινού οράματος, μιας νέας κουλτούρας κινητικότητας: ένα όραμα που έχει συμφωνηθεί από τους

πολιτικούς παράγοντες, τα θεσμικά όργανα και τους πολίτες, ένα όραμα που ξεπερνά τις εκλογικές αναμετρήσεις και που μπορεί να περιλαμβάνει λιγότερο ελκυστικά στοιχεία με μακροπρόθεσμα ωστόσο οφέλη.

5.4. Στάδια – Βήματα – Δραστηριότητες ενός ΣΒΑΚ | Πλαίσιο Οδηγιών της Ε.Ε. για την Εκπόνηση του ΣΒΑΚ στο Δήμο Αιγάλεω

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Ε.) προκειμένου να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες για την εκπόνηση και υλοποίηση των ΣΒΑΚ/ Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan) του ELTIS (2014), τα ΣΒΑΚ υλοποιούνται μέσω μίας διαδικασίας τεσσάρων (4) φάσεων, έντεκα (11) βημάτων και τριάντα δύο (32) δράσεων που αποτελούν μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης - ανάδρασης - επικαιροποίησης (βλ. Εικόνα 1).



Εικόνα 1. Κύκλος εκπόνησης ΣΒΑΚ κατά την Ε.Ε. και τις οδηγίες ELTIS

Ο ***Κύκλος Εκπόνησης ΣΒΑΚ*** που προτείνει η Ε.Ε. αποτελεί ένα γενικό πλαίσιο αρχών για τις διαδικασίες εκπόνησης ΣΒΑΚ ώστε να είναι συμβατό με όλα τα διαφορετικά επιχειρησιακά περιβάλλοντα που εμφανίζονται στις Ευρωπαϊκές πόλεις.

Τα εκπονούμενα ΣΒΑΚ σήμερα στην Ελλάδα οφείλουν να ακολουθήσουν τη διαδικασία που περιγράφεται στις Ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS και αναλύεται παρακάτω. Ειδικότερα, οι φάσεις του σχεδίου είναι τέσσερις (4) και σύμφωνα με τον ELTIS ονομάζονται:

- Σωστή προετοιμασία.

- Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων.
- Εκπόνηση σχεδίου.
- Εφαρμογή σχεδίου.

Στις παραπάνω τέσσερις φάσεις περιγράφεται μία σειρά επιμέρους βημάτων για κάθε μία από αυτές.

Τα βήματα είναι έντεκα (11) και περιγράφονται στη συνέχεια, ενώ εξειδικεύονται για την περίπτωση του Αιγάλεω σε επόμενη ενότητα.

Φάση Α – Σωστή Προετοιμασία

- **Βήμα 1**: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ.
- **Βήμα 2**: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου.
- **Βήμα 3**: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.

Φάση Β – Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

- **Βήμα 4**: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος.
- **Βήμα 5**: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων.
- **Βήμα 6**: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων.

Φάση Γ – Εκπόνηση σχεδίου

- **Βήμα 7**: Συμφωνία σε σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων.
- **Βήμα 8**: Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου.
- **Βήμα 9**: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.

Φάση Δ – Εφαρμογή σχεδίου

- **Βήμα 10**: Διασφάλιση κατάλληλης διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου).
- **Βήμα 11**: Άντληση διδαγμάτων.

Σε κάθε ένα από τα παραπάνω βήματα αντιστοιχούν από μια (1) έως έξι (6) δραστηριότητες, ενώ κάθε βήμα αυτής της διαδικασίας επεξηγείται στις κατευθυντήριες γραμμές με παραδείγματα καλής πρακτικής, εργαλεία και παραπομπές για περαιτέρω πληροφορίες.

Ειδικότερα για την **φάση Α ορίζονται** οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:

- **Βήμα 1**: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

- **Δραστηριότητα 1.1**: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας.
- **Δραστηριότητα 1.2**: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων.
- **Δραστηριότητα 1.3**: Διεξαγωγή αυτο-αξιολόγησης.
- **Δραστηριότητα 1.4**: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων.
- **Δραστηριότητα 1.5**: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος.

- **Δραστηριότητα 1.6**: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων.

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

- **Δραστηριότητα 2.1**: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες.
- **Δραστηριότητα 2.2**: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.
- **Δραστηριότητα 2.3**: Σχεδιασμός για την συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών.
- **Δραστηριότητα 2.4**: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

- **Δραστηριότητα 3.1**: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών.
- **Δραστηριότητα 3.2**: Ανάπτυξη σεναρίων.

Για την **φάση Β ορίζονται** οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

- **Δραστηριότητα 4.1**: Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα.
- **Δραστηριότητα 4.2**: Ενεργή ενημέρωση του κοινού.

Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

- **Δραστηριότητα 5.1**: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.
- **Δραστηριότητα 5.2**: Ανάπτυξη “έξυπνων” στόχων.

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

- **Δραστηριότητα 6.1**: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων.
- **Δραστηριότητα 6.2**: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων.
- **Δραστηριότητα 6.3**: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής - απόδοσης.
- **Δραστηριότητα 6.4**: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων.

Για την **φάση Γ ορίζονται** οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:

Βήμα 7: Συμφωνία σε σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων

- **Δραστηριότητα 7.1**: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων.
- **Δραστηριότητα 7.2**: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού.

Βήμα 8: Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

- **Δραστηριότητα 8.1**: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Βήμα 9: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ

- **Δραστηριότητα 9.1**: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου.
- **Δραστηριότητα 9.2**: Υιοθέτηση του σχεδίου.
- **Δραστηριότητα 9.3**: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου.

Τέλος, για την **φάση Δ ορίζονται** οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:

Βήμα 10: Διασφάλιση κατάλληλης διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)

- **Δραστηριότητα 10.1**: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου.
- **Δραστηριότητα 10.2**: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών.
- **Δραστηριότητα 10.3**: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων.

Βήμα 11: Άντληση διδαγμάτων

- **Δραστηριότητα 11.1**: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση.
- **Δραστηριότητα 11.2**: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας.
- **Δραστηριότητα 11.3**: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ.

Όλα τα παραπάνω αναλύονται στον οδηγό του ELTIS που είναι διαθέσιμος στα ελληνικά στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf.

Τι σημαίνουν επί της ουσίας αυτά τα βήματα και οι δραστηριότητες για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω;

Φάση Α

Σε αυτή την φάση ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να:

- μάθει, να διερευνήσει, να αξιολογήσει τις δυνατότητες της βιώσιμης κινητικότητας στο πλαίσιο ανάπτυξης των μετακινήσεων και της ευρύτερης ανάπτυξής του,
- αξιολογήσει τις δυνατότητές του (αυτο-αξιολόγηση) εκτιμώντας βασικά προβλήματα, σημαντικά ζητήματα στα οποία υστερεί, παραμέτρους βελτίωσης κ.α.,
- καθορίσει βασικά ζητήματα χρονοδιαγράμματος και χρηματοδότησης για την εκπόνηση και την υλοποίηση των μελλοντικών παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ,
- βρει τους βασικούς φορείς, τις κύριες ομάδες και συλλογικότητες που λειτουργούν και επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης του Δήμου και να τους κατατάξει σε ***βασικούς εμπλεκόμενους*** και σε ***ενδιάμεσους***, καθώς και να καθορίσει το πλαίσιο συμμετοχής τους στον σχεδιασμό,
- καταγράψει και να αξιολογήσει την υφιστάμενη κατάσταση σε σχέση με τις βασικές ενότητες σχεδιασμού, ήτοι πολεοδομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές παράμετροι κινητικότητας, ευάλωτοι χρήστες - ΑΜΕΑ, περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, ταξί, ιεράρχηση οδικού δικτύου και διαχείριση κυκλοφορίας, διαχείριση κινητικότητας, οδική ασφάλεια, στάθμευση, νέα πολεοδομικά (π.χ. προγραμματισμένες επεκτάσεις) και οικονομικά δεδομένα,
- να εμβαθύνει στις επιπτώσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού, να προσδιορίσει τις απαιτήσεις για τον συντονισμό του τοπικού ΣΒΑΚ Αιγάλεωμε τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού που αφορούν στον Δήμο (Χωροταξικό, Επιχειρησιακό, ΓΠΣ, κ.α.) και εντέλει να φροντίσει εκ των προτέρων για την ιδανικότερη ενσωμάτωση των στόχων του με την ευρύτερη ανάπτυξη του τόπου σε περιβαλλοντικό, πολεοδομικό και κοινωνικό επίπεδο,
- αναπτύξει τα πρώτα εναλλακτικά σενάρια επίλυσης των ζητημάτων.

Φάση Β

Σε αυτή την φάση ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να:

- μελετήσει καλές πρακτικές ανάπτυξης ΣΒΑΚ από άλλες πόλεις στην Ελλάδα και την Ευρώπη.
- αναπτύξει ένα όραμα για την επόμενη μέρα του Δήμου -σε συνεργασία και σύμπνοια με τους εμπλεκόμενους φορείς- που θα αφορά στην αναβάθμιση τόσο των υποδομών και της κουλτούρας των μετακινήσεων, όσο και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας των κατοίκων και των επισκεπτών.
- εντοπίσει τι θέλει να αλλάξει στις μεταφορές, στην αστική του ανάπτυξη, στις υποδομές και τις πολιτικές του σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα και να θέσει σαφείς προτεραιότητες που θα καθοδηγήσουν τα επόμενα βήματα.
- καθορίσει σαφείς και μετρήσιμους στόχους έτσι ώστε να επιτευχθεί το όραμα για το ΣΒΑΚ.
- αναπτύξει ένα σαφές πακέτο μέτρων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας που θα περιλαμβάνει Μέτρα Πολιτικής / Στρατηγικής, Μέτρα

Διαχείρισης της Κινητικότητας και Επικοινωνιακά Μέτρα, Μέτρα που θα περιλαμβάνουν παρεμβάσεις υποδομών στο χώρο και Κανονιστικά Μέτρα.

- αξιολογήσει τα προτεινόμενα μέτρα με γνώμονα τη ρεαλιστική και έγκαιρη εφαρμογή τους με συγκεκριμένους πόρους, να λάβει υπόψη του την απαιτούμενη χρηματοδότηση υλοποίησης και το αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα, ενώ παράλληλα να εκτιμήσει τους μελλοντικούς πόρους συντήρησης που θα απαιτηθούν.

Φάση Γ

Σε αυτή την φάση ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να:

- συζητήσει τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι θα μπορούσαν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στον σχεδιασμό και την εφαρμογή τους, αλλά και στον από κοινού προσδιορισμό ρόλων, αρμοδιοτήτων και ευθυνών ως προς την εφαρμογή επιμέρους μέτρων.
- αναπτύξει ένα πλήρες ***σχέδιο δράσης*** για το ΣΒΑΚ με αναλυτική παρουσίαση των στόχων, των μέτρων, των υπευθύνων υλοποίησης για κάθε ζήτημα, των συνεργειών που απαιτούνται για την υλοποίηση, των οικονομικών πόρων και του χρονικού προγραμματισμού υλοποίησής τους.
- διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο και σαφές ***Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης*** του ΣΒΑΚ.
- ελέγξει ποιοτικά όλο το σχέδιο ΣΒΑΚ και να το τροποποιήσει κατάλληλα έτσι ώστε να έχει τη σύμφωνη γνώμη των βασικών εμπλεκόμενων φορέων.
- επικοινωνήσει με σαφή, διαφανή και επαγγελματικό τρόπο τα αποτελέσματα της διαδικασίας σχεδιασμού και το εφικτό του σχεδίου και να γνωστοποιήσει τη θεσμοθέτηση του σχεδίου στους πολίτες και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Φάση Δ

Σε αυτή την φάση ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να διαχειριστεί το σύνολο της εφαρμογής του σχεδίου, να ενημερώνει για την πρόοδο εφαρμογής, να προσαρμόζει τα μέτρα σύμφωνα με τις τρέχουσες ανάγκες της πόλης και να αξιολογεί συστηματικά τα αποτελέσματα εφαρμογής του σχεδίου.

5.5. Καλές Πρακτικές ΣΒΑΚ και Βιβλιοθήκες Εξερεύνησης Πρακτικών

Η αναζήτηση και μελέτη καλών πρακτικών εκπόνησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί ένα βήμα που τυπικά -σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS- πραγματοποιείται κατά τη Β Φάση του κύκλου του ΣΒΑΚ, αποτελεί ωστόσο καθοριστικό στοιχείο για το σύνολο της γνώσης των εμπλεκόμενων φορέων και της ομάδας έργου.

Η Ε.Ε. αναγνωρίζοντας τη σημασία της γνωριμίας των πόλεων που εκπονούν ΣΒΑΚ με τα βασικά συστατικά αυτών των σχεδίων, αλλά και με αποδοτικές λύσεις που έχουν προταθεί από άλλες πόλεις ανάλογων χαρακτηριστικών (συναφείς φυσιογνωμίες πόλεων), έχει δημιουργήσει μια πληθώρα εργαλείων διερεύνησης καλών πρακτικών, υλικού καθοδήγησης, καθώς και επιμορφωτικών δραστηριοτήτων για όσους υλοποιούν, παρακολουθούν ή συμμετέχουν στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.

Ο εντοπισμός και η διερεύνηση καλών πρακτικών σε Ευρωπαϊκό / διεθνές επίπεδο οδηγεί συνήθως τους επιστήμονες σε επεξεργασία βέλτιστων λύσεων στον ίδιο τομέα της επιστήμης (π.χ. βιώσιμη αστική κινητικότητα), αλλά σε διαφορετικό περιβάλλον με διαφορετικές κοινωνίες όπου αναδεικνύονται τα στοιχεία εκείνα που μπορούν να μεταφερθούν και να βελτιώσουν την προτεινόμενη λύση στη μελετώμενη περιοχή παρέμβασης.

Ο όρος καλή πρακτική υποδηλώνει δηλαδή μια δοκιμασμένη διαδικασία ή δράση που έχει αποδείξει στην πράξη την αποτελεσματικότητά της. Σύμφωνα με την Ε.Ε., η οποία πολύ συχνά χρησιμοποιεί καλές πρακτικές για την προώθηση ορθών λύσεων, τα βασικά χαρακτηριστικά μιας καλής πρακτικής είναι η ***καινοτομία***, η ***αποτελεσματικότητα***, η ***βιωσιμότητα***, η ***δυνατότητα αναπαραγωγής*** κάτω από ίδιες ή παρεμφερείς συνθήκες και τέλος η ***δυνατότητα μεταφοράς*** και ***αξιοποίησής*** της σε διαφορετικά περιβάλλοντα και από νέους χρήστες.

Ένας Δήμος που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ αναζητά καλές πρακτικές με στόχο να λάβει άμεσα και έμμεσα απαντήσεις σε ερωτήματα όπως:

- Πως είναι ένα ΣΒΑΚ;
- Έχει εφαρμοστεί ΣΒΑΚ σε άλλες πόλεις προκειμένου να διαπιστωθεί τι πέτυχε και τι απέτυχε σε σχέση με τα μέτρα;
- Υπάρχει «καλό» και «κακό» ΣΒΑΚ;
- Μπορεί η πόλη μου να υλοποιήσει και να εφαρμόσει ένα ΣΒΑΚ;
- Τι εφαρμόζουν ανάλογες πόλεις με τη δική μου στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ;

Μία συνοπτική παρουσίαση καλών πρακτικών παρουσιάζεται στην ιστοσελίδα του Οδηγού για τα ΣΒΑΚ της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ: https://www.svak.gr/kales-praktikes.

Επιτυχημένες εφαρμογές σχεδιασμού για την συνδυασμένη προώθηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας εντοπίζονται σε Βουδαπέστη, Βιέννη, Κοπεγχάγη καθώς και σε μικρότερες πόλεις όπως η Γάνδη, το Οντένσε, το Ράντερς και άλλες.

Πλούσιο υλικό μπορεί να αναζητηθεί από επιτυχημένες πρακτικές ΣΒΑΚ στην Ευρώπη μέσα από την πλατφόρμα:

- SUMP Registry (στην αγγλική γλώσσα και άλλες Ευρωπαϊκές) - http://sumps-up.eu/sump-registry/.
- ELTIS (στην αγγλική γλώσσα και άλλες Ευρωπαϊκές) - http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database.
- CIVITAS που παρουσιάζει πόλεις που έχουν εμπλακεί σε Ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες - προγράμματα σχετικά με τα ΣΒΑΚ - http://civitas.eu/projects.

Ο Δήμος Αιγάλεω μπορεί να αξιοποιήσει ως καλές πρακτικές για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- ΣΒΑΚ στη Donostia-San Sebastian- Ισπανία,
- ΣΒΑΚ στο Αμβούργο – Γερμανία,
- ΣΒΑΚ στη Νάπολη – Ιταλία,
- ΣΒΑΚ στο Vercelli – Ιταλία,

Οι παραπάνω επιλέγονται και παρουσιάζονται σε επόμενο παραδοτέο καθώς παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά με το Δήμο Αιγάλεω.

6. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

Εργαλεία που συμβάλλουν στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ καλούνται δεκάδες μεθοδολογίες, εφαρμογές και τεχνικές που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με στόχο την διευκόλυνση της ομάδας εργασίας ή της κατεύθυνσής της στην σαφή οριοθέτηση στόχων, στον εντοπισμό προβλημάτων, στην επιλογή κατάλληλων μέτρων, στον τρόπο συμμετοχής των πολιτών, στην ανάπτυξη εύληπτων σχεδίων δράσης ή σχεδίων παρακολούθησης.

Τα εν λόγω εργαλεία έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο Ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών ή προγραμμάτων με στόχο την περαιτέρω προώθηση της κατανόησης των παραμέτρων ενός ΣΒΑΚ, ενώ το σύνολό τους συγκεντρώνεται στην ιστοσελίδα της πρωτοβουλίας CIVITAS (http://civitas.eu/tool-inventory).

Τα κριτήρια επιλογής ενός εργαλείου μπορούν να ποικίλουν και κατά κανόνα αναζητούνται από τους εμπειρογνώμονες μέσω μίας σύνθετης διερεύνησης, ανάλογα με τον τύπο της καθοδήγησης που επιζητούν. Πολλά από αυτά τα εργαλεία μπορούν να αναζητηθούν και να χρησιμοποιηθούν και από μη εξειδικευμένο δυναμικό όπως μέλη της ομάδας εργασίας ενός Δήμου ή ακόμα και εκπρόσωποι φορέων ή πολίτες.

Για την περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω έχουν επιλεγεί κάποια ενδεικτικά πρωταρχικά εργαλεία για χρήση τους σε επιμέρους διαδικασίες στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, τα οποία ωστόσο είναι πολύ πιθανόν να αλλάξουν κατά τη διάρκεια εκπόνησης και εφαρμογής του σχεδίου.

Τα εργαλεία που προτείνονται χωρίζονται σε κατηγορίες ανάλογα με το ζητούμενο που εξυπηρετούν και παρουσιάζονται συνοπτικά στη συνέχεια.

6.1. Εργαλεία Υποβοήθησης του Δήμου για την Αξιολόγησή του στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Σύντομο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο ***αξιολόγησης της ετοιμότητας*** του Δήμου για την έναρξη εκπόνησης του ΣΒΑΚ (διαθέσιμο στον σύνδεσμο: https://www.svak.gr/etoimotita). Στόχος του γρήγορου αυτού διαγράμματος ροής – ερωτηματολογίου 30 ερωτήσεων τύπου ΝΑΙ / ΟΧΙ είναι να λειτουργήσει ως διαδικασία εκμάθησης για φορείς και επαγγελματίες, -αναγνώστες αυτού του οδηγού- και όχι να βαθμολογήσει το επίπεδο ετοιμότητας του φορέα ή του επαγγελματία.

SUMP Self-Assessment Tool

Αναλυτικό ερωτηματολόγιο ***αυτο-αξιολόγησης*** φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ (διαθέσιμο στον σύνδεσμο: https://www.mobility-academy.eu/course/index.php ?categoryid=15). Στόχος αυτού του ερωτηματολογίου 100 ερωτήσεων είναι να ωθήσει τους φορείς που εκπονούν ΣΒΑΚ να μετρήσουν την πρόοδό τους ως προς την επίτευξη των βασικών αρχών ενός ΣΒΑΚ. Είναι δομημένο σε 9 στάδια -αναλογικά με τη δομή ενός ΣΒΑΚ- και ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του πακέτου οδηγιών για την προώθηση της αστικής κινητικότητας από την Ε.Ε.

6.2. Εργαλεία Υποβοήθησης του Δήμου για την Συλλογή Δεδομένων, την Ανάλυση και Αξιολόγηση της Υφιστάμενης Κατάστασης στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ

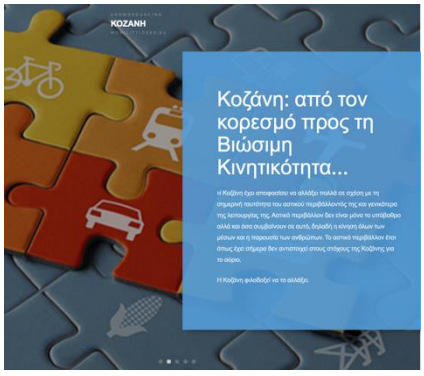
- Διαδικτυακά ή έντυπα ερωτηματολόγια προς φορείς, κοινό, εξειδικευμένο κοινό, κ.α. (ερωτηματολόγιο κατοίκων, ερωτηματολόγιο επισκεπτών, ερωτηματολόγιο μαθητών, ερωτηματολόγιο γονέων μαθητών που φοιτούν στο Δήμο Αιγάλεω, σύντομο θεματικό ερωτηματολόγιο φορέων για βασικά ζητήματα του Δήμου, κ.λπ.) για τον εντοπισμό αναγκών κινητικότητας (έρευνες).
- Έντυπα καταγραφής κυκλοφοριακού φόρτου, σύνθεσης κυκλοφορίας και στρεφουσών κινήσεων για την εκτίμηση των κυκλοφοριακών δεδομένων (μετρήσεις).
- Επιτόπιες αυτοψίες για αναγνώριση αναγκών, αστοχιών, ασυνεχειών, κ.α.
- Κατάλογος μεταβλητών ελέγχου ΣΒΑΚ - υφιστάμενη κατάσταση.
- Ψηφιακή εφαρμογή Mapillary για την καταγραφή στοιχείων σήμανσης, παρουσίας αστικού εξοπλισμού, κ.α.
- Εργαλεία crowdsensing για τη συλλογή πληροφοριών από το πλήθος (Google Traffic, Strava, OSM, κ.α.).
- Διαδικτυακά φόρουμ / ιστοσελίδες Δήμου και φορέων / ιστοσελίδες στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

6.3. Εργαλεία Καθοδήγησης του Δήμου για την Συμμετοχή Φορέων και Κοινού στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ

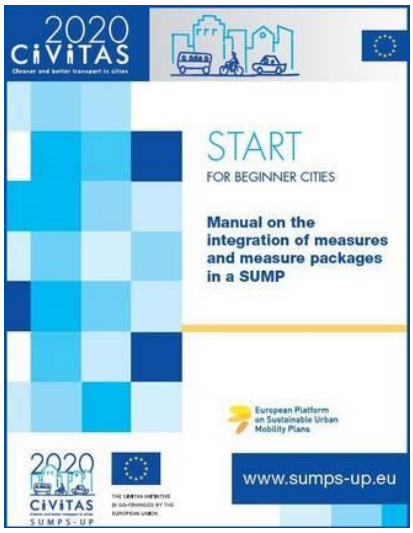


CH4LLENGE Manual SUMP Participation Kit: πρόκειται για ένα εγχειρίδιο καθοδήγησης για την εμπλοκή του κοινού στον σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ το οποίο περιέχει πληθώρα συμβουλών και καλών πρακτικών πάνω σε θέματα συμμετοχικού σχεδιασμού κατά την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Παρέχει αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης της συμμετοχής στην διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών και την προετοιμασία, τη διαχείριση και την αξιολόγηση των δραστηριοτήτων συμμετοχής (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).

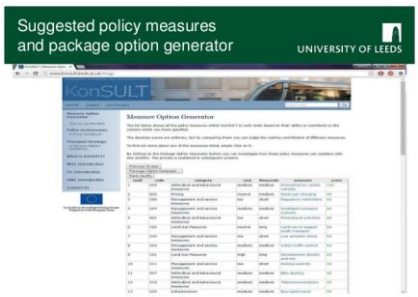
Πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για το ΣΒΑΚ της Κοζάνης - crowdsourcing πλατφόρμα: η πλατφόρμα MOBILITY IDEA αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Κοζάνης με στόχο να αποτελέσει έναν μηχανισμό ενεργοποίησης της συμμετοχής των κατοίκων στον σχεδιασμό. Αποτελεί μια απλή και εύχρηστη πλατφόρμα, καινοτόμα για τα ελληνικά δεδομένα, που καλεί το χρήστη-κάτοικο της Κοζάνης να εκφράσει ελεύθερα τις ιδέες του σε σχέση με δεδομένες κατηγορίες ζητημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο της βιώσιμης κινητικότητας. Στην πλατφόρμα μπορούν να εγγραφούν χρήστες και να καταθέσουν ιδέες που αφορούν στις μετακινήσεις και στην αξιοποίηση του δημοσίου χώρου. Η διαδραστικότητα που αναπτύσσεται μεταξύ των διάφορων χρηστών αποτελεί ένα κρίσιμο στοιχείο της πλατφόρμας, εφόσον αυτοί μπορούν να ψηφίζουν τις καλύτερες ιδέες ώστε να αναδείξουν αξιόλογες προτάσεις για τον Δήμο. Συμβολικά, οι τρείς (3) καλύτερες ιδέες - με βάση το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας- κερδίζουν δώρα όπως ποδήλατα, tablets και εισιτήρια αστικής συγκοινωνίας (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: https://www.mobilityidea.eu/kozani/).



6.4. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στη Διαμόρφωση Πακέτου Μέτρων στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ



CH4LLENGE SUMP Measure Selection Manual: πρόκειται για ένα εγχειρίδιο καθοδήγησης στην επιλογή μέτρων ΣΒΑΚ το οποίο παρέχει το σύνολο των σύγχρονων βασικών συστάσεων σχετικά με τις διαδικασίες επιλογής μέτρων ΣΒΑΚ και διαμόρφωσης πακέτου μέτρων με τους κατάλληλους δείκτες. Επιπλέον, παρέχει παραδείγματα καλών πρακτικών μικρών και μεσαίων πόλεων (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: https://civitas.eu/tool-inventory/sumps-manuals-sump-measure-selection).



KonSULT - Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport: πρόκειται για μια διαδικτυακή γεννήτρια μέτρων ΣΒΑΚ που τροφοδοτείται από τον χρήστη με κάποια κριτήρια σχετικά με τις επιμέρους θεματικές του ΣΒΑΚ και αναλόγως προτείνει μια σειρά μέτρων. Όπως αναφέρεται στον οδηγό του ELTIS, η KonSULT αποτελεί μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής σαράντα (40) εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης, που βασίζονται τόσο στην αξιολόγηση βασικών αρχών, όσο και στην επανεξέταση μελετών περιπτώσεων. Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών επιτρέπει στους χρήστες να «ανακρίνουν» την KonSULT προκειμένου να προσδιορίσουν το υποσύνολο των εργαλείων που πιθανόν να είναι περισσότερο χρήσιμα εντός ενός καθορισμένου πλαισίου (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: www.konsult.leeds.ac.uk).

6.5. Εργαλεία Μοντέλων και Τεχνικών για την Υποστήριξη της Ανάπτυξης και Αξιολόγησης Σεναρίων



Urban Nodes Assessment Tool: πρόκειται για ένα πρότυπο πρόγραμμα Excel που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση του αντίκτυπου των μέτρων ενός ΣΒΑΚ. Το εργαλείο λαμβάνει υπόψη την ποικιλία των απόψεων των διαφόρων φορέων που συμμετέχουν στην ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών και συνδυάζει δύο ευρέως χρησιμοποιούμενες προσεγγίσεις (MCA - Multi-Criteria Analysis - πολυκριτηριακή ανάλυση και Cost-Benefit Analysis - CBA - ανάλυση κόστους-οφέλους) προκειμένου να αξιολογήσει όλες τις επιπτώσεις (ποσοτικές και ποιοτικές) ενός μέτρου (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: http://civitas.eu/tool-inventory/urban-nodes-assessment-tool).

Aimsun: πρόκειται ένα πρόγραμμα που βοηθά στην αξιολόγηση σεναρίων σε συνδυασμό με το συμπληρωματικό λογισμικό προσομοίωσης κυκλοφορίας Aimsun Next, το οποίο επιτρέπει την μοντελοποίηση οποιουδήποτε στοιχείου (ενδ. μιας διασταύρωσης, μιας περιοχής). Το Aimsun αποτελεί ένα εξαιρετικά γρήγορο και σχετικά εύχρηστο πρόγραμμα αξιολόγησης σεναρίων. Επιλέγεται για την ιδιαίτερα υψηλή ταχύτητα των προσομοιώσεων, τη στατική και δυναμική ανάλυση δεδομένων, κ.α. (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: http://civitas.eu/tool-inventory/aimsun).

6.6. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στην Διαμόρφωση Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ

MaxSumo & MaxEva: πρόκειται για ένα πρόγραμμα που καθοδηγεί τον αποτελεσματικό σχεδιασμό, την παρακολούθηση και αξιολόγηση προγραμμάτων κινητικότητας και προγραμμάτων που στοχεύουν στην αλλαγή της συμπεριφοράς των μετακινούμενων. Το έργο MaxSumo έχει αναπτύξει μια σαφή μεθοδολογία για τον προγραμματισμό, την διεξαγωγή και την αξιολόγηση ενός ΣΒΑΚ πριν ξεκινήσει, έτσι ώστε να ορίζεται μια διαδικασία για το σύνολο της διάρκειας του έργου. Η μεθοδολογία καθιστά δυνατή την έγκαιρη μέτρηση της προόδου του ΣΒΑΚ (παρακολούθηση) και προτείνει ενδεικτικές δυνατότητες επιδιόρθωσης (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: http://www.eltis.org/ resources/tools/maxsumo-planning-and-evaluating-mobility-management).

CH4LLENGE SUMP Monitoring and Evaluation Manual: πρόκειται για ένα εγχειρίδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης που παρέχει το σύνολο των σύγχρονων βασικών συστάσεων σχετικά με τις διαδικασίες, το πλαίσιο, την επιλογή δεικτών και τη διαμόρφωση ειδικού σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ. Παρέχει επίσης παραδείγματα καλών πρακτικών σχεδίων παρακολούθησης μικρών και μεσαίων πόλεων (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: http://civitas.eu/tool-inventory/ch4llenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual).

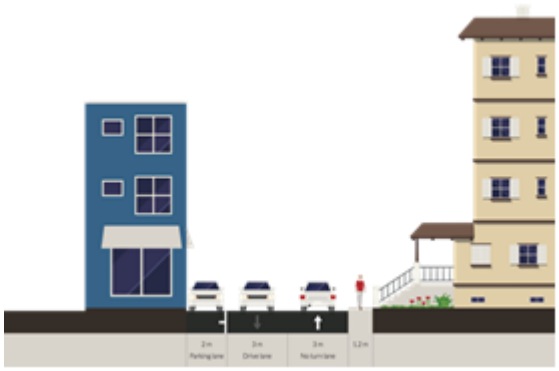
6.7. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στην Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση Κοινού και Φορέων για την Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ

SWITCH: το εν λόγω πρόγραμμα έχει αναπτύξει έναν ολοκληρωμένο ***οδηγό για ανάπτυξη εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης***. Ο οδηγός αυτός αποτελεί ένα ευανάγνωστο και ελκυστικά εικονογραφημένο έγγραφο που καθοδηγεί τον αναγνώστη αναφορικά με την οργάνωση εκστρατείας για την βιώσιμη κινητικότητα, παρέχει αναλυτικές συμβουλές και παρουσιάζει καλές πρακτικές. Έχει επίσης εργαλειοθήκη με όλα τα είδη υποστηρικτικού υλικού (λίστες ελέγχου, δειγματοληπτικές έρευνες, καρτ ποστάλ, κ.λπ.) που μπορούν να χρησιμοποιηθούν και να προσαρμοστούν στο τοπικό πλαίσιο κάθε πόλης (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: http://www.eltis.org/resources/tools/developing-healthy-living-and-active-mobility-campaigns).



SUNRISE: το συγκεκριμένο πρόγραμμα στοχεύει στην ανάπτυξη, την εφαρμογή, την αξιολόγηση και την διευκόλυνση της συνεργατικής μάθησης για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε επίπεδο γειτονιάς, μέσω εργαστηρίων και άλλων μεθόδων ευαισθητοποίησης. Το πρόγραμμα έχει αναπτύξει μία εργαλειοθήκη με πληθώρα εργαλείων και μεθοδολογιών προκειμένου να βοηθήσει τους κατοίκους, τους χρήστες του δρόμου, τους εμπλεκόμενους φορείς, τους υπεύθυνους για την λήψη αποφάσεων και τους επιχειρηματίες σε επίπεδο γειτονιάς, να αναλύσουν και να διατυπώσουν τη δική τους προβληματική και μέσω αυτού να ενημερωθούν, να ευαισθητοποιηθούν για ζητήματα μετακινήσεων και εν τέλει να προτείνουν λύσεις αποκατάστασης (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: http://civitas.eu/tool-inventory/sunrise-communication-toolbox).

Streetmix: πρόκειται για ένα διαδραστικό εργαλείο ανοιχτού κώδικα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον σχεδιασμό δρόμων από μη εξειδικευμένο προσωπικό. Επιτρέπει με έναν ιδιαίτερα εύκολο τρόπο να παρέμβει κάποιος σχεδιαστικά στη διατομή μιας οδού και να προσθέσει ή να αφαιρέσει ζώνες στάθμευσης, ποδηλατόδρομους, λεωφορειόδρομους, ζώνες φύτευσης, πεζοδρόμια κ.α. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα στο κοινό να συμμετέχει στην διαδικασία σχεδιασμού ενός δρόμου και να διαμοιράζει έπειτα τις ιδέες του στα κοινωνικά δίκτυα. Κρίνεται πολύ χρήσιμο για παιδιά μεγαλύτερα των 14 ετών (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: https://streetmix.net/).



7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΙΓΑΛΕΩ

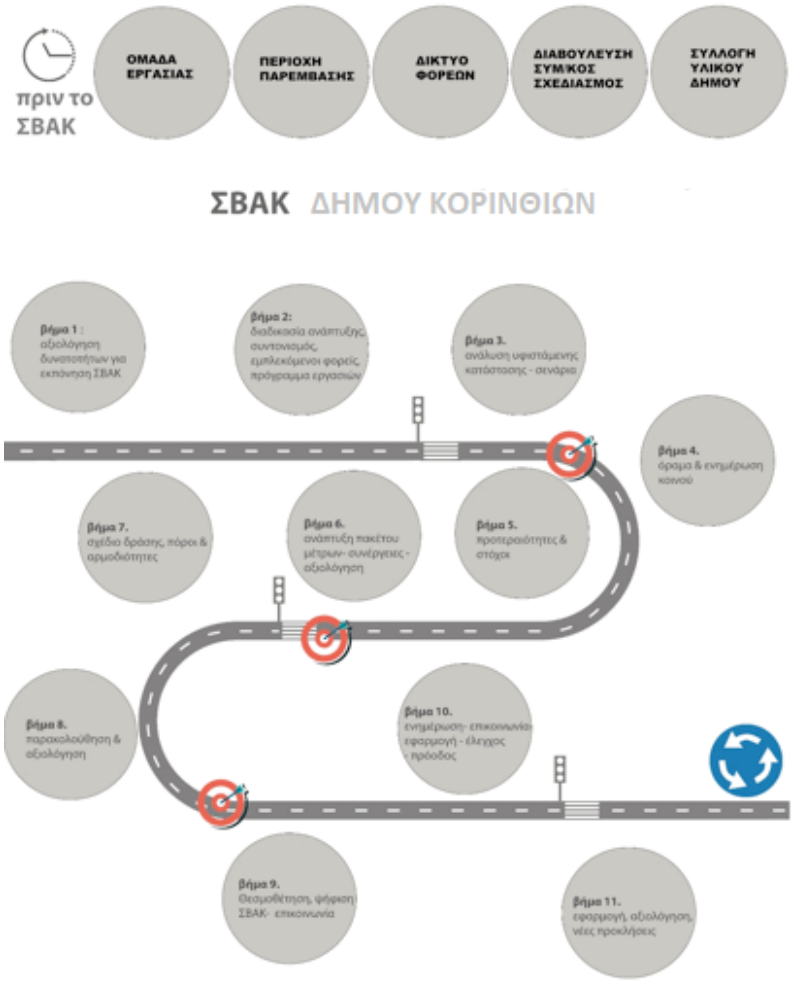
Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ στο Δήμο Αιγάλεω θα πραγματοποιηθεί από την ομάδα εργασίας του Δήμου Αιγάλεω με την υποστήριξη του αναδόχου της παρούσας υπηρεσίας, καθώς και την καθοριστική παρουσία των εμπλεκόμενων φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

Το σύνολο των πράξεων που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ θα πραγματοποιούνται σε εναρμόνιση με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις για την εκπόνηση ανάλογων στρατηγικών σχεδίων ΣΒΑΚ σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ (βλ. Εικόνα 1).

Σε συνάρτηση με τα συμβατικά παραδοτέα της παρούσας σύμβασης και την αντιστοιχία με την Ευρωπαϊκή κατεύθυνση και τον κύκλο του ΣΒΑΚ ισχύουν τα παρακάτω:

- Το παραδοτέο Β με τίτλο **Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων** περιλαμβάνει την Α Φάση του κύκλου ΣΒΑΚ και αφορά στην προετοιμασία του σχεδίου.
- Το παραδοτέο Γ με τίτλο Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση, Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς περιλαμβάνει την Β Φάση του κύκλου ΣΒΑΚ και αφορά στην ανάπτυξη στόχων, προτεραιοτήτων και μέτρων του σχεδίου.
- Τέλος, το παραδοτέο Δ με τίτλο **Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων** περιλαμβάνει την Γ Φάση και μέρος της Δ Φάσης του κύκλου ΣΒΑΚ και αφορά στην εκπόνηση και υιοθέτηση του σχεδίου.

Η ακόλουθη παρουσιαζόμενη μεθοδολογία (εικόνα 2) αφορά στα αναλυτικά βήματα που θα κληθεί να υλοποιήσει ο Δήμος Αιγάλεω προκειμένου να εφαρμόσει ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Έχουν διατηρηθεί οι φάσεις εκπόνησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, ενώ τα βήματα και οι δραστηριότητες έχουν απλοποιηθεί και παραμετροποιηθεί για την περίπτωση της περιοχής παρέμβασης του Δήμου Αιγάλεω. Στο παρόν κεφάλαιο 7 εξειδικεύονται οι αναλυτικές δραστηριότητες που παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 5.4 του παρόντος.



Εικόνα 2. Μεθοδολογία ανάπτυξης ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ Αιγάλεω

7.1. Ανάλυση Τυπικών Βημάτων και Δραστηριοτήτων ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω θα πρέπει να ακολουθήσει την παρακάτω προτεινόμενη αλληλουχία εκπόνησης φάσεων, βημάτων και δραστηριοτήτων. Σημειώνεται ότι η σειρά εκπόνησης των βημάτων δεν είναι υποχρεωτική.

ΦΑΣΗ Α | ΣΩΣΤΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

- **Βήμα 1**: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας[4]

Ο Δήμος Αιγάλεω (και ειδικότερα η ομάδα εργασίας με τη συμμετοχή αναδόχου και πολιτικής ηγεσίας) καλείται να μελετήσει τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και να ελέγξει κατά πόσο αυτές είναι συμβατές με την υπάρχουσα διαδικασία σχεδιασμού στον Δήμο, με το Επιχειρησιακό του Σχέδιο, με τις άλλες πολιτικές του, καθώς και να αναλογιστεί σε τι βαθμό ωριμότητας βρίσκονται οι τοπικοί φορείς της πόλης αναφορικά με τις κατευθύνσεις της βιώσιμης κινητικότητας.

Σημείο εκκίνησης θα μπορούσε να αποτελέσει η ανάδειξη των προκλήσεων και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη, η ανάδειξη των ωφελειών που προκύπτουν από τα ΣΒΑΚ και η έμφαση στο γεγονός ότι τα καλά αποτελέσματα είναι αναγνωρίσιμα από τους ψηφοφόρους-πολίτες. Επίσης, δεν απαιτείται η σύνταξη εγγράφου για αυτή την πρώτη δραστηριότητα, παρά μόνον η θεωρητική και πρακτική διερεύνηση.

Με το πέρας της δραστηριότητας, η ομάδα εργασίας πρέπει να γνωρίζει ότι το ΣΒΑΚ δεν αποτελεί απλά το αποτέλεσμα μιας μελέτης ή υπηρεσίας που εκτελείται από κάποιους αναδόχους και που έρχεται να εξυπηρετήσει τους στόχους της Δημοτικής Αρχής, αλλά αποτελεί μια συμμετοχική διαδικασία που συνδέει την Δημοτική Αρχή με φορείς της πόλης, με εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, με επιχειρηματίες, με τους εκτελούντες μεταφορικό έργο και με τους πολίτες για τον σχεδιασμό του μέλλοντος των μετακινήσεων στην πόλη.

Σε αυτό το σημείο, ο Δήμος Αιγάλεω κρίνεται σκόπιμο να εκκινήσει την διαδικασία ένταξής του στο δίκτυο CIVITAS (βλ. επόμενη Ενότητα), ενώ παράλληλα προτείνεται η ομάδα εργασίας να παρακολουθήσει μία σειρά διαδικτυακών διαλέξεων (webinars) από το Mobility Academy, μέσα από τον σύνδεσμο: https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4.

[4] Βλ. αναλυτικά κεφάλαιο 7.3 παρόντος

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να διερευνήσει την εθνική νομοθεσία, τα κριτήρια χρηματοδότησης της εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ (βλ. περίπτωση Πράσινου Ταμείου, Εθνικών και Κοινοτικών πόρων), τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού που αφορούν στην περιοχή μελέτης (Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, , Περιφερειακό Επιχειρησιακό Περιφέρειας Αττικής 2014-2020, κ.λπ.), τα εγκεκριμένα και προτεινόμενα πολεοδομικά σχέδια, τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, το Επιχειρησιακό σχέδιο του Δήμου και άλλα συναφή ζητήματα σχεδιασμού. Κρίνεται σκόπιμο να συλλεχθούν όλα τα παραπάνω στοιχεία και να συνταχθεί έκθεση αναφοράς που θα συνοψίζει τις σχετικές κατευθύνσεις και τα πιθανά προβλήματα.

Η έκθεση αναφοράς μπορεί να έχει την εξής μορφή:

Εισαγωγικο πλαίσιο:

[…] Στην Ελλάδα παρατηρείται, αν και με αργό ρυθμό, μία μεταβολή σε επίπεδο θεσμικού πλαισίου, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών περπατήματος, προσβασιμότητας και κίνησης με ποδήλατο.

Νομοθεσία:

[…] Αρχή της εξέλιξης της ΒΚ στην Ελλάδα θεωρείται το 2009 όπου εκδίδεται η Υ.Α. 52907 για ‘Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών’ (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Ακολουθεί η Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (ΦΕΚ 2302/Β/ 16.09.2013).

[…]

Στη συνέχεια, σχετικά πρόσφατα, έχουμε την Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων) με την Υ.Α. ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 - ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016, τη χρηματοδότηση 170 δήμων από το ΥΠΕΚΑ (μέσω του Πράσινου Ταμείου) για την εκπόνηση ΣΒΑΚ, ενώ αναμένονται και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ (εντός 2018) μέσα από τη Διυπουργική Επιτροπή ΣΒΑΚ που δημιουργήθηκε.

[…]

Προβλέψεις υπερκείμενου σχεδιασμού του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω:

[…]

[…], Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020 […], ΓΠΣ του Δήμου Αιγάλεω:, κ.λπ.

Προβλέψεις σχετικών προγραμμάτων του ΣΒΑΚ Δ του Δήμου Αιγάλεω::

[…]

Πολεοδομικές μελέτες στα όρια εντός του Δήμου Αιγάλεω:, Κυκλοφοριακές μελέτες, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου, κ.α.

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτο-αξιολόγησης[5]

Ο Δήμος Αιγάλεω:-στο πλαίσιο της αναγνώρισης των πλεονεκτημάτων, των αδυναμιών, των εμποδίων, των ευκαιριών του, κ.λπ.- καλείται να χρησιμοποιήσει κάποιο τυποποιημένο εργαλείο αυτό-αξιολόγησης. Προτείνεται η χρήση του εργαλείου αυτό-αξιολόγησης που έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο του έργου CH4LLENGE και έχει κριθεί ιδιαίτερα επιτυχημένο από την Ευρωπαϊκή εμπειρία (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: http://www.sump-challenges.eu/content/sump-self-assessment-tool-now-online) καθώς και το εργαλείο ADVANCE που αποτελεί καλή πρακτική δοκιμασμένη στο ελληνικό περιβάλλον.

Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Με δεδομένο ότι ο Δήμος Αιγάλεω έχει ήδη λάβει χρηματοδότηση για την εκπόνηση ΣΒΑΚ από το Πράσινο Ταμείο και έχει ορίσει ανάδοχο για την ανάπτυξή του, κρίνεται σκόπιμο να εκτιμήσει σε αυτό το στάδιο το δημοσιονομικό πλαίσιο για την εφαρμογή των μέτρων που θα προταθούν από το ΣΒΑΚ και να διερευνήσει τις ευκαιρίες χρηματοδότησης για την υλοποίηση επιμέρους στοιχείων του σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, σε αυτό το βήμα προτείνεται η εκτίμηση του ανθρώπινου δυναμικού του Δήμου έτσι ώστε να προταθούν μελλοντικές ανάγκες στελέχωσης για την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την επικοινωνία του ΣΒΑΚ και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο.

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να καθορίσει το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας σχεδιασμού (ανάπτυξη και υλοποίηση του ΣΒΑΚ), λαμβάνοντας υπόψη τις χρονικές απαιτήσεις των νομοθετικών διεργασιών, εκλογικές περιόδους, ενδεχόμενα εμπόδια και καθυστερήσεις, με στόχο την ανάπτυξη ρεαλιστικών ΣΒΑΚ και την κατάλληλη προετοιμασία του κοινού και των φορέων για τους χρόνους που απαιτούνται στο σύνολο του έργου.

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

[5] Βλ. αναλυτικά κεφάλαιο 7.4 παρόντος

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να εντοπίσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και συλλογικότητες που αναμένεται να συμβάλλουν ή και να αντιπαρατεθούν στο επικείμενο ΣΒΑΚ, καθώς και να συντονίσει την συμμετοχή τους. Κατά το βήμα αυτό θα πρέπει να προσδιοριστούν όλες οι αδυναμίες στις επικείμενες συνεργασίες και να δημιουργηθεί ένα σχέδιο ανάπτυξης ***συμμαχιών*** για την πόλη.

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο στον εντοπισμό φορέων είναι η κατηγοριοποίησή τους σε ***πρωτοβάθμια εμπλεκόμενους***, ***βασικούς εμπλεκόμενους*** και ***ενδιάμεσους***.

- ***Πρωτοβάθμια εμπλεκόμενοι:*** είναι αυτοί που θα επηρεαστούν τελικά -θετικά ή αρνητικά- από τα νέα μέτρα (π.χ. πολίτες, διαφορετικές κοινωνικές ομάδες ή επαγγέλματα, ορισμένες συνοικίες της πόλης, υποκαταστήματα επιχειρήσεων, επιμέρους οργανώσεις, κ.λπ.).
- ***Βασικοί εμπλεκόμενοι:*** είναι αυτοί που έχουν την πολιτική ευθύνη (δήμαρχοι, σύμβουλοι, άλλα επίπεδα εξουσίας), τους οικονομικούς πόρους (δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια), την εξουσία (κατά τομέα ή περιοχή), τις δεξιότητες και την τεχνογνωσία -στον τομέα των μεταφορών και των συναφών τομέων (χρήσεις γης, περιβάλλον, εκπαίδευση, υγεία, τουρισμός, κλπ)- (δημόσιες διοικήσεις, πανεπιστήμια, ιδιωτικός τομέας).
- ***Ενδιάμεσοι:*** είναι αυτοί που υλοποιούν την πολιτική των μεταφορών (πάροχοι συγκοινωνιακού έργου και αρχές μεταφορών, αστυνομία, κ.λπ.), που διεξάγουν σημαντικές δραστηριότητες μεταφοράς (εμπορευματικές μεταφορές, λιμάνια, αεροδρόμια, κ.λπ.), που εκπροσωπούν ομάδες σχετικού ενδιαφέροντος (ενώσεις, επιμελητήρια, συνεταιρισμοί, δίκτυα), που ενημερώνουν και συντάσσουν αναφορές για θέματα μεταφορών (αρχές, φορείς, τοπικά μέσα ενημέρωσης).

Ενδεικτικά για την περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω παρουσιάζονται -σε προηγούμενη Ενότητα- ορισμένοι φορείς που θα μπορούσαν να συμμετέχουν στο δίκτυο. Σε επόμενη φάση της παρούσας σύμβασης, οι φορείς αυτοί θα εξειδικεύονται ανάλογα με την κατηγοριοποίησή τους σε πρωτοβάθμια εμπλεκόμενους, βασικούς εμπλεκόμενους και ενδιάμεσους και θα συντονίζονται αναλόγως για την εμπλοκή τους στο ΣΒΑΚ.

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

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες[6]

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο -εφόσον έχει ήδη προσδιοριστεί η περιοχή παρέμβασης- να αξιολογήσει τις επιπτώσεις που επιφέρει η σύνδεσή του με τους γειτονικούς Δήμους, καθώς και τις επιπτώσεις που απορρέουν από τις ευρύτερες συνδέσεις με υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών. Στόχος αυτής της διαδικασίας είναι η συμπερίληψη των αρχών που εκτελούν ευρύτερο μεταφορικό έργο (εκτός Π.Π.) στους ενδιαφερόμενους φορείς και η διαμόρφωση της αντίληψης ότι η περιοχή

[6] Βλ. αναλυτικά

του Αιγάλεω αποτελεί μέρους ενός ευρύτερου δικτύου που επιχειρεί διασύνδεση με γειτονικές ενότητες.

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να εμβαθύνει στις επιπτώσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού, να προσδιορίσει τις απαιτήσεις για τον συντονισμό του τοπικού ΣΒΑΚ με τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού που αφορούν στον Δήμο και την Περιφερειακή Ενότητα και εντέλει να φροντίσει εκ των προτέρων για την ιδανικότερη ενσωμάτωση των στόχων του στην ευρύτερη ανάπτυξη του τόπου σε περιβαλλοντικό, πολεοδομικό και κοινωνικό επίπεδο.

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για την συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

Κατά το βήμα αυτό, ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να αναπτύξει την ***ειδική στρατηγική*** σύμφωνα με την οποία οι διάφοροι φορείς θα μπορέσουν να συνεργαστούν με την ομάδα εργασίας, έτσι ώστε να συσταθεί ένα δίκτυο φορέων που θα είναι σε θέση να συνδιαμορφώσει καθοριστικά το ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το στάδιο θα πρέπει να προσδιοριστούν τα ***εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού*** που θα χρησιμοποιηθούν, να εντοπιστούν οι πιθανοί ανασχετικοί παράγοντες ή ρόλοι που επηρεάζουν την σύσταση του δικτύου, να εξασφαλιστεί ο μη αποκλεισμός κρίσιμων ομάδων - φορέων και εν γένει να αναπτυχθεί το σύνολο του σχεδιασμού για επικοινωνία - ενημέρωση - διαβούλευση - ευαισθητοποίηση σε σχέση με το ΣΒΑΚ.

Διάφορα εργαλεία που προκρίνονται -σε μια πρώτη φάση- για την εμπλοκή φορέων και κοινού στην περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω είναι τα εξής: ενημερωτικές εκδηλώσεις, επισκέψεις εργασίας σε επιμέρους πολεοδομικές ενότητες της πόλης, workshops, διαδικτυακές πλατφόρμες κατάθεσης ιδεών ή ανάδειξης προβλημάτων, εξειδικευμένες συναντήσεις με φορείς, κ.λπ.

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να επισημοποιήσει την συμβολή των φορέων με την οριστικοποίηση του Δικτύου Φορέων και την επίσημη υιοθέτηση του Συμφώνου Φορέων (βλ. ενδεικτική μορφή σε προηγούμενη Ενότητα). Παράλληλα, σε αυτό το στάδιο θα πρέπει να καταστεί σαφές το πλαίσιο εκπόνησης - διαδικασία σχεδίου εργασίας των επόμενων βημάτων του ΣΒΑΚ.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών[7]

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να αξιολογήσει την παρούσα κατάσταση. Ενδεικτικά, η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης μπορεί να αφορά στις ακόλουθες βασικές ενότητες σχεδιασμού:

- Πολεοδομικές παράμετροι κινητικότητας.
- Περιβαλλοντικές παράμετροι κινητικότητας.
- Κοινωνικές παράμετροι κινητικότητας.
- Ευάλωτοι χρήστες - ΑΜΕΑ.
- Περπάτημα.
- Ποδήλατο.
- Δημόσια συγκοινωνία.
- Ταξί.
- Ιεράρχηση οδικού δικτύου και διαχείριση κυκλοφορίας.
- Διαχείριση κινητικότητας.
- Οδική ασφάλεια.
- Στάθμευση.
- Νέα πολεοδομικά (π.χ. προγραμματισμένες επεκτάσεις) και οικονομικά δεδομένα.

Η καταγραφή των προβλημάτων μπορεί να περιλαμβάνει ζητήματα όπως:

- Ανάμιξη λειτουργιών μη συμβατών μεταξύ τους.
- Αστικές ανισότητες ως προς τον εξοπλισμό, τα δίκτυα και τις περιβαλλοντικές συνθήκες.
- Κοινωνικές ανισότητες.
- Εντοπισμός σημειακών προβλημάτων του οδικού δικτύου, ιδίως για ευπαθείς ομάδες πολιτών (ΑΜΕΑ, μαθητές, ηλικιωμένοι, κ.λπ.), που θα μπορούσαν να αμβλυνθούν με κατάλληλες διαμορφώσεις.
- Χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών (υπηρεσίες, εμπόριο, γραφεία) με πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις (διάσπαση της οικιστικής δομής, δυσλειτουργία αξόνων, οχλήσεις από θόρυβο, ρύπανση, εχθρικές συνθήκες για πεζούς και ποδηλάτες).
- Διάχυση δημόσιων χώρων στον αστικό ιστό.
- Προβλήματα προσπέλασης.
- Προβλήματα συγκρότησης σε ενιαίο δίκτυο.
- Προβλήματα περιβαλλοντικής όχλησης από εφαπτόμενη κυκλοφορία.
- Αστικό και περιαστικό πράσινο και ενδεχόμενες ανισότητες στην προσπέλασή του από διάφορες περιοχές της πόλης.
- Εχθρικό περιβάλλον για πεζούς και ποδηλάτες.
- Υποδομή για τους πεζούς (ελλείψεις στην υποδομή, ανεπάρκεια διαβάσεων και πλάτους πεζοδρομίων).

[7] Βλ. αναλυτικά Ενότητα Ε παρόντος

- Εκτός σχεδίου περιοχές και αυθαίρετη δόμηση.
- Ζητήματα που δυσχεραίνουν την προσπάθεια πολεοδομικής συγκρότησης και ενίσχυσης της συνοχής του ιστού.

Η ανάλυση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει επίσης συνοπτική επισκόπηση καλών πρακτικών ΣΒΑΚ σε Δήμους με ανάλογα χαρακτηριστικά. Τέλος, στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης θα πρέπει να τεθούν προτεραιότητες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Αυτό το στάδιο κρίνεται σκόπιμο να έχει ως προϊόν μία αναλυτική αναφορά των παραπάνω με συνοδεία απαραίτητων χαρτών και διαγραμμάτων.

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να αναπτύξει εναλλακτικά σενάρια επίλυσης των ζητημάτων που προέκυψαν κατά το προηγούμενο βήμα και θα βοηθούν στη συζήτηση για εναλλακτικές λύσεις και για τις επιπτώσεις τους. Και αυτό το στάδιο κρίνεται σκόπιμο να έχει ως προϊόν μία αναλυτική αναφορά με συνοδεία απαραίτητων χαρτών και διαγραμμάτων.

ΦΑΣΗ Β | ΛΟΓΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΟΧΩΝ

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να διαμορφώσει ένα όραμα για την επόμενη μέρα στην πόλη που θα αφορά στην αναβάθμιση τόσο των υποδομών και της κουλτούρας των μετακινήσεων, όσο και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας των κατοίκων και των επισκεπτών. Σημαντικό ζήτημα σε αυτό το στάδιο είναι η συμφωνία με τους εμπλεκόμενους φορείς για το όραμα αυτό, έτσι ώστε να είναι κοινά αποδεκτό και να ορίζει ένα μακροπρόθεσμο στόχο για την ανάπτυξη των μεταφορών και της αστικής κινητικότητας ως κατευθυντήριο στοιχείο κατά την διαδικασία του σχεδιασμού. Κρίνεται επίσης σκόπιμη η σύνταξη αναφοράς που θα περιλαμβάνει τον σαφή καθορισμό του οράματος το οποίο θα είναι ευρέως κατανοητό από τεχνικούς και μη και θα κοινοποιείται μετά την οριστικοποίησή του στο Δίκτυο Φορέων.

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Το κοινό όραμα αποτελεί την αφετηρία για την ανάπτυξη συγκεκριμένων μέτρων. Τα αποτελέσματα του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού των μεταφορών μπορεί να θεωρηθούν ως επιτυχημένα μόνον εφόσον οι πολίτες κατανοήσουν την έννοια του οράματος και τους στόχους που αυτό εξυπηρετεί. Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να επικοινωνήσει στους πολίτες και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο το όραμα για το ΣΒΑΚ. Η διάδοση του μηνύματος θα πρέπει να πραγματοποιηθεί με όλους τους δυνατούς τρόπους αξιοποιώντας τα ΜΜΕ, τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και όλους τους παραδοσιακούς τρόπους ενημέρωσης.

Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Ο προσδιορισμός των στόχων και των προτεραιοτήτων επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων που απαιτούνται, εστιάζοντας στο τι χρειάζεται να μειωθεί, να αυξηθεί ή να διατηρηθεί. Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να εντοπίσει τι θέλει να αλλάξει στην πόλη, στις μεταφορές, στην αστική του ανάπτυξη, στις υποδομές και τις πολιτικές του και να θέσει σαφείς προτεραιότητες που θα καθοδηγήσουν τα επόμενα βήματα. Επιπλέον, σε αυτό το στάδιο θα πρέπει να καθοριστούν σαφείς και μετρήσιμοι στόχοι έτσι ώστε να επιτευχθεί το όραμα για το ΣΒΑΚ. Κρίνεται σκόπιμο να παραχθεί αναφορά με τις βασικές προτεραιότητες και επεξήγηση του σκεπτικού επίλυσής τους με συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων - Προσδιορισμός στόχων και δεικτών παρακολούθησης

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να επιλέξει ειδικούς έξυπνους στόχους που θα επιτρέψουν την παρακολούθηση της προόδου του ΣΒΑΚ και των επιμέρους στοιχείων του. Οι στόχοι αυτοί -σύμφωνα με τον ELTIS- θα πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί, με προσδιορισμένο και σαφές χρονοδιάγραμμα.

Οι στόχοι θα πρέπει να συνδιαμορφώνονται παράλληλα με τα μέτρα (βλ. επόμενα βήματα) έτσι ώστε να σχετίζονται με τις παρεμβάσεις και τις πολιτικές και να μπορούν ουσιαστικά να «μετρούν» τον βαθμό επιτυχίας της ολοκλήρωσης των παρεμβάσεων και των μέτρων του ΣΒΑΚ. Οι στόχοι που επιλέγει ο κάθε Δήμος σχετίζονται τόσο με το βαθμό ωριμότητάς του, όσο και με το όραμα που έχουν καθορίσει το Δίκτυο Φορέων μαζί με τον Δήμο.

Σημαντικό δεδομένο αυτής της φάσης είναι η επιλογή στόχων που θα είναι σε θέση να λειτουργήσουν και ως δείκτες (βλ. ενδεικτικά τον σύνδεσμο: https://www.svak.gr/parakoloythisi-sxedioy) στους οποίους θα μπορούν να εντοπιστούν με απλό και εύληπτο τρόπο δεδομένα βάσης (υφιστάμενη τιμή στόχου). Σημειώνεται επιπλέον ότι κατά την επιλογή στόχων και δεικτών είναι χρήσιμο να διερευνούνται δείκτες που εντοπίζονται με ανάλογο ορισμό και μεθοδολογία μέτρησης στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς (π.χ. Key Performance Indicators - KPIs). Τέλος, κρίνεται σκόπιμο να παραχθεί αναφορά με τους βασικούς στόχους και προτεραιότητες και επεξήγηση του σκεπτικού επιλογής τους με συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων - Προσδιορισμός δέσμης μέτρων

Τα μέτρα που περιλαμβάνει ένα ΣΒΑΚ, γενικά χωρίζονται σε Μέτρα Πολιτικής / Στρατηγικής, σε Μέτρα Διαχείρισης της Κινητικότητας και Επικοινωνιακά, σε Μέτρα που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις υποδομών στον χώρο και σε Κανονιστικά Μέτρα. Αυτά τα μέτρα μπορούν να είναι απλές δράσεις, πολιτικές ή ακόμη και παρεμβάσεις τεχνικού χαρακτήρα. Ειδικότερα:

- **Μέτρα Πολιτικής ή Μέτρα Στρατηγικής** καλούνται τα μέτρα εκείνα που προωθούν μία πολιτική για την ενίσχυση ενός μέσου (π.χ. της δημόσιας συγκοινωνίας). Μέτρο Πολιτικής μπορεί να είναι ένα σχέδιο δράσης για την προώθηση του ποδηλάτου ή της δημόσιας συγκοινωνίας.
- **Μέτρα Διαχείρισης της Κινητικότητας** και **Επικοινωνιακά Μέτρα** καλούνται τα μέτρα εκείνα που επιχειρούν να επικοινωνήσουν την διαφορετική λογική που φέρνει ένα ΣΒΑΚ στην πόλη, είτε γενικά, είτε σε έναν τομέα (π.χ. καμπάνια ενημέρωσης για την χρήση ποδηλάτου / δημόσιας συγκοινωνίας).
- **Μέτρα Παρεμβάσεων Υποδομών στον χώρο** καλούνται όλα εκείνα τα μέτρα που επιχειρούν να εισάγουν μία παρέμβαση στην πόλη μέσω της ανάπτυξης ή ενίσχυσης μιας υποδομής. Μέτρο παρέμβασης μπορεί να είναι ένας χώρος στάθμευσης ποδηλάτου, μία νέα υποδομή μέσου σταθερής τροχιάς, ένας ποδηλατόδρομος, κ.λπ.
- **Κανονιστικά Μέτρα** καλούνται τα μέτρα εκείνα που ρυθμίζουν ζητήματα μετακινήσεων στο επίπεδο της πόλης. Κανονιστικό μέτρο μπορεί να είναι ο περιορισμός μηχανοκίνητων οχημάτων σε μία περιοχή -μόνιμου ή εποχιακού χαρακτήρα-, ο καθορισμός μίας περιοχής χαμηλών εκπομπών, κ.λπ.

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να διαμορφώσει μια αναλυτική περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων σε πολεοδομικό - περιβαλλοντικό - κυκλοφοριακό επίπεδο όπως μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, περιοχές αναπλάσεων, νέοι δημόσιοι χώροι ή αναδιαμόρφωση υφιστάμενων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις της δημόσιας συγκοινωνίας, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για την διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για την βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, κ.α. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να παραχθεί αναφορά με τα βασικά μέτρα και επεξήγηση του σκεπτικού επιλογής τους με συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

Μια από τις πλέον χρήσιμες αναφορές που είναι σημαντικό να χρησιμοποιήσει κατά την παραγωγή μέτρων ο Δήμος Αιγάλεω είναι η αναφορά Measure Selection του προγράμματος CH4LLENGE που είναι προσβάσιμη μέσα από τον σύνδεσμο: http://www.sump-challenges.eu/content/measure-selection.

Τέλος, ενδεικτικά ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ ανά τομέα παρέμβασης για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας παρουσιάζονται στα ελληνικά στην ιστοσελίδα οδηγιών της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ: https://www.svak.gr/odigies-metra.

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων - Παραδείγματα από την Ελλάδα και το εξωτερικό

Παράλληλα με την επιλογή μέτρων, ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να εντοπίσει άλλες περιοχές στην Ευρώπη και την Ελλάδα αναφορικά με μέτρα ΣΒΑΚ που σχεδιάζονται και υλοποιούνται, καθώς και να έρθει σε επαφή με τους υπεύθυνους εκπόνησης και παρακολούθησης και ανάλογα να βγάλει συμπεράσματα για την υιοθέτηση καλών πρακτικών που αξίζει να μεταφερθούν στην περίπτωση της περιοχής του Αιγάλεω.

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής-απόδοσης | Τεχνικοοικονομική προσέγγιση

Κατά την διαδικασία επιλογής των μέτρων ο Δήμος Αιγάλεω και ειδικότερα η ομάδα εργασίας, με την συμμετοχή αναδόχου και πολιτικής ηγεσίας, καλείται να αξιολογήσει τα μέτρα με γνώμονα την ρεαλιστική και έγκαιρη εφαρμογή τους με συγκεκριμένους πόρους, να λάβει υπόψη του την απαιτούμενη χρηματοδότηση υλοποίησης και το χρονοδιάγραμμα που απαιτείται, ενώ παράλληλα να εκτιμήσει τους μελλοντικούς πόρους συντήρησης που θα απαιτηθούν. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να παραχθεί αναφορά σχετική με την τεχνικοοικονομική προσέγγιση των μέτρων και την καταρχήν αξιολόγηση της εφικτότητάς τους.

Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, η εμπειρία καταδεικνύει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν περιορισμένο μόνον αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται καθώς και να αξιοποιούν τις συνέργειες. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να εξαχθούν συμπεράσματα από την ανάλυση των διάφορων επιλογών, με τη μορφή λογικών και συνδυασμένων πακέτων μέτρων. Στόχος σε αυτή την φάση είναι η ομαδοποίηση των μέτρων σε κατηγορίες και η προώθηση εκείνων που μπορούν να επιτύχουν συνδυαστικά πολλούς στόχους. Κρίνεται επίσης σκόπιμο αυτό το στάδιο να αναλυθεί από κοινού με τις προηγούμενες ενότητες παρουσίασης ανάλυσης και επεξήγησης των μέτρων.

ΦΑΣΗ Γ | ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων - πηγή χρηματοδότησης

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να συζητήσει τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι θα μπορούσαν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στον σχεδιασμό και την εφαρμογή τους (Περιφέρεια, πάροχος συγκοινωνιακού έργου, κ.λπ.) και στον από κοινού προσδιορισμό ρόλων, αρμοδιοτήτων και ευθυνών ως προς την εφαρμογή επιμέρους μέτρων. Κατά το βήμα αυτό, θα πρέπει να διασφαλίζεται η συνοχή τόσο μεταξύ των μέτρων - στόχων, όσο και των φορέων που θα εργαστούν από κοινού για την παραγωγή ενός ρεαλιστικού σχεδίου. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να συνταχθεί λίστα αρμοδιοτήτων ανά μέτρο και πηγή χρηματοδότησης (εφόσον αυτή απαιτείται για την υλοποίηση των μέτρων).

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Σε συνέχεια του προηγούμενου σταδίου, ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να αναπτύξει ένα πλήρες ***σχέδιο δράσης***. Προτείνεται το σχέδιο δράσης να είναι μία αναφορά με αναλυτική παρουσίαση των στόχων, των μέτρων, των υπευθύνων υλοποίησης για κάθε ζήτημα, των συνεργειών που απαιτούνται για την υλοποίηση, των οικονομικών πόρων και του χρονικού προγραμματισμού υλοποίησής τους. Σε αυτό μπορούν να αναφέρονται οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι που εντοπίζονται εκ των προτέρων και οι δράσεις που θα πραγματοποιηθούν ώστε αυτοί να αποφευχθούν.

Βήμα 8: Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Η ομάδα εργασίας του Δήμου Αιγάλεω -με την συμμετοχή του αναδόχου- καλείται να διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο και σαφές ***Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ*** το οποίο μπορεί να έχει την ακόλουθη δομή:

- Εισαγωγή.
- Ορισμός βασικών εννοιών και αιτιολόγηση δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης της πόλης.
- Γενική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών και κύριες προβληματικές.
- Στρατηγική και στόχοι ΣΒΑΚ.
- Κύριοι στόχοι και συστατικά του ΣΒΑΚ για να γίνουν αντιληπτοί οι στόχοι του παρόντος σχεδίου.
- Διαδικασίες αξιολόγησης και παρακολούθησης.
- Γενικό οργανωτικό και διαδικαστικό πλαίσιο για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένου του χρονοδιαγράμματος και της καταγραφής των αρμόδιων φορέων.
- Δείκτες και στόχοι παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- Λίστα αποτελεσμάτων, μέσων, δεικτών εισροών-εκροών, για να επιλέξουν οι πόλεις το πως θα παρακολουθούν την επίτευξη των στόχων και την πρόοδο της υλοποίησης. Προτείνονται βασικοί και συμπληρωματικοί δείκτες, καθώς και συμβουλές για την καταλληλότητα των δεικτών σε διαφορετικές περιπτώσεις και για όλη τη διαδικασία μετρήσεων (χρονοδιάγραμμα, πηγές, μέθοδος).
- Καταγραφή πληροφορίας, ανάλυση και μέθοδοι αξιολόγησης.
- Περιγραφή βασικών μεθόδων προκειμένου να επιλέξουν οι πόλεις πηγές για περαιτέρω διερεύνηση.
- Απαιτούμενοι πόροι για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- Περίγραμμα του κόστους για την στελέχωση, τις συμβουλευτικές υπηρεσίες από εξωτερικούς συνεργάτες, την απόκτηση εξοπλισμού (εργαλεία, βάσεις δεδομένων, μοντέλα, κ.λπ.).

Ένα από τα κρισιμότερα στάδια το οποίο θα πρέπει να καθορίζεται αναλυτικά στο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ, είναι η παρουσίαση και ανάλυση των δεδομένων και η εκπόνηση της αξιολόγησης σχετικά με την αποτελεσματικότητα των μέτρων / στόχων. Με δεδομένο ότι τόσο το στάδιο της παρακολούθησης, όσο και αυτό της αξιολόγησης πραγματοποιούνται και κατά την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, ο Δήμος Αιγάλεω θα πρέπει να ανανεώνει συστηματικά τα στοιχεία του, να επικαιροποιεί τα δεδομένα του και επομένως να κάνει συστηματική αξιολόγηση. Η αξιολόγηση θα πρέπει να γίνεται περιγραφικά, σε ειδικές αναφορές σύμφωνα με τα χρονικά διαστήματα που καθορίζονται στο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης και μπορεί να περιέχει πίνακες με τους στόχους, τα μέτρα, τους δείκτες σε δεδομένες χρονικές στιγμές και τα πρόσφατα αποτελέσματα. Συστήνεται να συνοδεύεται από οπτικό υλικό και ποιοτικές περιγραφές.

Βήμα 9: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να ελέγξει ποιοτικά όλο το σχέδιο ΣΒΑΚ (με έμφαση στο πακέτο μέτρων και το σχέδιο δράσης) και να το τροποποιήσει κατάλληλα έτσι ώστε να έχει τη σύμφωνη γνώμη των βασικών εμπλεκόμενων φορέων.

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου

Αυτή η φάση αποτελεί την ***έγκριση του ΣΒΑΚ*** και αφορά στην θεσμοθέτηση του σχεδίου με τις απαιτούμενες διοικητικές διαδικασίες. Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται ουσιαστικά να ωριμάσει το σχέδιο στις δημοτικές επιτροπές και να το φέρει προς έγκριση με την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συναίνεση στο Δημοτικό Συμβούλιο, εφόσον έχει ακολουθήσει την διαδικασία δημοσιοποίησης και διαβούλευσης που ορίζει ο Δημοτικός Κώδικας.

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να επικοινωνήσει με σαφή, διαφανή και επαγγελματικό τρόπο τα αποτελέσματα της διαδικασίας σχεδιασμού και το εφικτό του σχεδίου, όπως επίσης και να γνωστοποιήσει την θεσμοθέτηση του σχεδίου στους πολίτες και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

ΦΑΣΗ Δ | ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να επισημοποιήσει τους διακριτούς ρόλους των φορέων που εμπλέκονται στην εφαρμογή των μέτρων, να εξασφαλίσει τον μεταξύ τους συντονισμό, να διευκολύνει την αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή της διαδικασίας και να επισημάνει πιθανούς κινδύνους και συνέργειες. Καλείται επιπλέον να διασφαλίσει τη διαφάνεια κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των

μέτρων, ενώ κρίνεται σκόπιμο να συνδέσει την διαχείριση της εφαρμογής των μέτρων με πιο ευρεία συστήματα παρακολούθησης απόδοσης, διαχείρισης και διοίκησης.

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να προωθήσει την περαιτέρω ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών κατά το στάδιο εφαρμογής των μέτρων, με στόχο να εξασφαλίσει την αποδοχή των υλοποιούμενων μέτρων και να ευαισθητοποιήσει το κοινό για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή τους.

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να παρακολουθεί την πρόοδο των έργων προς την επίτευξη των στόχων, να προσδιορίζει τα όποια προβλήματα, εμπόδια και προκλήσεις ανακύπτουν προκειμένου να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις όποιες αντιδράσεις και καθυστερήσεις και να ενημερώνει συστηματικά το κοινό και τους εμπλεκόμενους φορείς για την πρόοδο των εργασιών.

Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

Δραστηριότητα 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση

Με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ βρίσκεται πλέον σε φάση εφαρμογής, ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να διασφαλίζει ότι η πορεία υλοποίησης είναι ομαλή και οι στόχοι επιτυγχάνονται, ενώ θα πρέπει να είναι σε θέση να βελτιστοποιεί τη διαδικασία υλοποίησης του σχεδίου εφόσον προκύπτουν ζητήματα.

Δραστηριότητα 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων - κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να αξιολογεί την διαδικασία υλοποίησης με συγκεκριμένα παραδείγματα επιτυχίας και αποτυχίας, να βελτιστοποιεί την κατανόηση της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ και να αποτιμά τις συνολικές επιπτώσεις των μέτρων εφαρμογής του. Θα πρέπει ακόμα να είναι σε θέση να αποτιμήσει την εμπειρία του τρέχοντος ΣΒΑΚ ώστε να προετοιμάζεται για τον επόμενο κύκλο ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Αιγάλεω σε συνέχεια του προηγούμενου βήματος της αξιολόγησης των επιτυχιών / αποτυχιών του τρέχοντος ΣΒΑΚ- θα πρέπει να είναι σε θέση να προετοιμάσει την ομάδα εργασίας για την επόμενη περίοδο σχεδιασμού, συνεκτιμώντας τα όποια διδάγματα έχουν προκύψει από την τρέχουσα εφαρμογή.

7.2. Σύσταση Ομάδας Εργασίας

Η σύσταση Ομάδας Εργασίας αποτελεί μία από τις σημαντικότερες διαδικασίες για την αναπτυξη ενός ΣΒΑΚ ενώ αποτελεί προαπαιτούμενο για να χαρακτηρίζεται ένα ΣΒΑΚ ως ολοκληρωμένο. Η Ομάδα Εργασίας ορίζεται με απόφαση Δημάρχου.

Πριν από κάθε φάση - βήμα - δραστηριότητα -από τα προτεινόμενα του ELTIS- ο Δήμος Αιγάλεω κρίνεται σκόπιμο να προχωρήσει στη σύσταση της ομάδας εργασίας. Η ομάδα εργασίας πρέπει να αποτελείται από υπηρεσιακούς παράγοντες και εξωτερικούς συνεργάτες που ασχολούνται με τον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο Αιγάλεω. Τα μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ θα πρέπει να έχουν εμπειρία των διαδικασιών των ΟΤΑ σε θέματα πολεοδομικού - κυκλοφοριακού σχεδιασμού, σε θέματα διαβούλευσης, καλή γνώση της περιοχής του Αιγάλεω και των αναγκών της, καθώς και των έργων και πολιτικών που την αφορούν. Επιπλέον κρίνεται αναγκαίο να έχουν καλή γνώση των διαδικασιών του ΣΒΑΚ, κ.α.

Κατά την σύσταση της ομάδας εργασίας προτείνεται τα μέλη να προχωρήσουν σε ένα συνοπτικό ***έλεγχο ετοιμότητας***, όπως αυτός αναπτύχθηκε από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ. Το εργαλείο του ελέγχου ετοιμότητας είναι προσβάσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: https://www.svak.gr/etoimotita.

Η ομάδα εργασίας είναι ενεργή καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και συνεχίζει τις δραστηριότητές της και μετά το πέρας της, διότι ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει την αξιολόγηση της λειτουργίας των έργων που προτείνει και τη συνεχή προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα. Η ομάδα εργασίας είναι αυτή που έχει ουσιαστικά την επίβλεψη προόδου του ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το γενικό συντονισμό και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των μέτρων και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων.

Η ομάδα εργασίας θα έχει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο του Αιγάλεω, καθώς και στο στάδιο της παρακολούθησης με τη διαμόρφωση ειδικού ***Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης***.

Απόφαση Δημάρχου

7.3. Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας - Εγγραφή Δήμου Αιγάλεω στην πρωτοβουλία του δικτύου CIVITAS | Δραστ. 1.1

Ο Δήμος Αιγάλεω (και ειδικότερα η Ο.Ε., με τη συμμετοχή αναδόχου και πολιτικής ηγεσίας) στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας μελετά τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας και ελέγχει το βαθμό συμβατότητας με την υπάρχουσα διαδικασία σχεδιασμού στο δήμο, με το επιχειρησιακό σχέδιό του, με τις άλλες πολιτικές του καθώς και αναλογίστηκε το βαθμό ωριμότητας στο οποίο βρίσκονται οι τοπικοί φορείς της πόλης αναφορικά με τις κατευθύνσεις της βιώσιμης κινητικότητας.

Σημειώνεται ότι η Ο.Ε. του Δ Αιγάλεω αρχικά παρακολούθησε μια σειρά διαλέξεων-webinar στο Ευρωπαϊκό portal Mobility Academy σχετικά με ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας με στόχο να αντιληφθεί σημαντικές παραμέτρους των ΣΒΑΚ και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η σειρά αυτή διαλέξεων και webinar είναι προσβάσιμη εδώ: https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4

Ενδεικτικά τα webinar που εξετάστηκαν είναι προσβάσιμα στους παρακάτω συνδέσμους:

- https://www.youtube.com/watch?v=oLLxnOvKtFE
- https://www.youtube.com/watch?v=pROh3sZ7i4&feature=youtu.be&list=PLi3z2zic1RLYFuemFPHLeXirdsen2iDp1
- https://www.youtube.com/watch?v=f1YD0Mccuss&feature=youtu.be
- https://www.youtube.com/watch?v=KMAN_S0Xpjs&t=17s

Στη συνέχεια κατέγραψε τα βασικά χαρακτηριστικά του Δήμου Αιγάλεω όπως παρουσιάζονται σε προηγούμενες και επόμενες ενότητες του παρόντος, ανέδειξε τα δυνατά σημεία, τις προκλήσεις, τα προβλήματα, τις αδυναμίες του δήμου και πραγματοποίησε ΑΥΤΟ-αξιολόγηση.

Τέλος, όπως παρουσιάζεται αναλυτικά παρακάτω ξεκίνησε τη διαδικασία ένταξής του Δήμου Αιγάλεω στο δίκτυο CIVITAS για να δηλώσει και ουσιαστικά τη «δέσμευση στις γενικές αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας».

Ένταξη στο δίκτυο CIVITAS



Η Ε.Ε. παρέχει υποστήριξη στις Ευρωπαϊκές πόλεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τους εξής τρόπους:

- Υποστηρίζοντας την ανταλλαγή και την δημιουργία ικανοτήτων στο πεδίο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης μέσω, μεταξύ άλλων, του Ευρωπαϊκού προγράμματος URBACT.
- Βελτιώνοντας την ποιότητα και την διαθεσιμότητα δεδομένων και στατιστικών για τις λειτουργίες των συστημάτων αστικών μεταφορών και την λήψη αποφάσεων σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Υποστηρίζοντας τοπικές συμπράξεις για την υλοποίηση και δοκιμή νέων προσεγγίσεων αστικής κινητικότητας σε πραγματικές συνθήκες στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας CIVITAS 2020.
- Παρέχοντας χρηματοοικονομική υποστήριξη για έργα αστικής κινητικότητας μέσω των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων, του προγράμματος Horizon 2020, του χρηματοδοτικού εργαλείου Connecting Europe Facility (CEF), καθώς και άλλα χρηματοδοτικά μέσα.

Πρωταγωνιστικό ρόλο στα παραπάνω κατέχει η δικτύωση της πρωτοβουλίας ***CIVITAS*** (City VITAlity and Sustainability) η οποία έχει εφαρμόσει και δοκιμάσει ήδη από το 2002 περισσότερα από 800 μέτρα για την επίλυση προβλημάτων σχετικών με τις αστικές μεταφορές, στο πλαίσιο περισσότερων από 80 Ευρωπαϊκών πρότυπων πόλεων (Living Labs). Το δίκτυο της πρωτοβουλίας CIVITAS υποστηρίζει φιλόδοξες Ευρωπαϊκές πόλεις στην θέσπιση και δοκιμή καινοτόμων μέτρων για την βελτίωση των αστικών μεταφορών.

Η εγγραφή του Δήμου Αιγάλεω στην ευρωπαϊκή πλατφόρμα CIVITAS σημαίνει επισήμως τη δέσμευση του δήμου και των αιρετών του τόπου στα παρακάτω:

- Ενεργή συμμετοχή στο φόρουμ CIVITAS,
- Προσπάθεια για θέσπιση μίας φιλόδοξης, βιώσιμης πολιτικής αστικών μεταφορών, η οποία θα ενσωματώνει καινοτόμα μέτρα, τεχνολογίες και υποδομές.
- Υποστήριξη και συμβολή στην επίτευξη των στόχων της Πρωτοβουλίας CIVITAS.
- Ανταλλαγή εμπειριών για την πρόοδο και τα επιτεύγματα άλλων πόλεων, οι οποίες συμμετέχουν ενεργά στο Φόρουμ CIVITAS.

Στόχοι του Δήμου Αιγάλεω - μέσω της εγγραφής και συμμετοχής στο Φόρουμ CIVITAS αλλά και της εκπόνησης του σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) – είναι:

- Να επιτύχει μια σημαντική αλλαγή στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.
- Να αυξήσει τη χρήση καθαρών οχημάτων και εναλλακτικών καυσίμων.
- Να εργαστεί στο πλαίσιο εταιρικών σχέσεων μαζί με άλλους για την ανάπτυξη και την υλοποίηση των βιώσιμων πολιτικών στον τομέα των αστικών μεταφορών.
- Να ακολουθήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, συμπεριλαμβάνοντας όσο το δυνατόν περισσότερες κατηγορίες μέσων και μέτρων του CIVITAS στην πολιτική του.

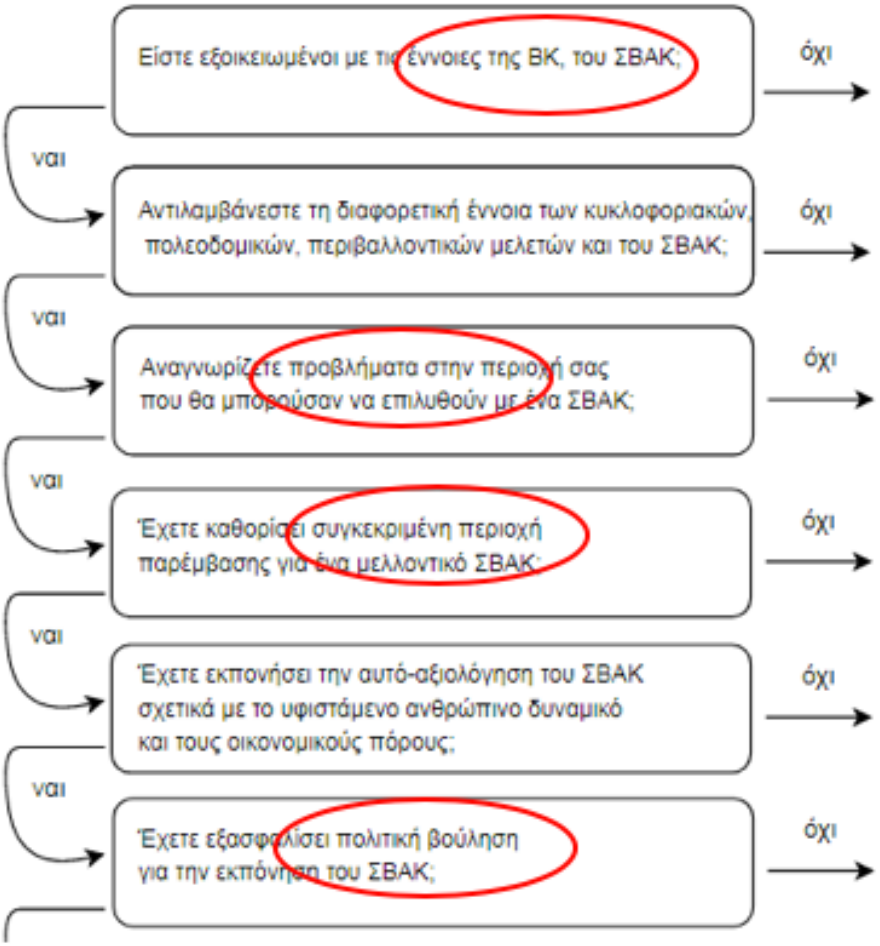
Υποχρεώσεις του Δήμου Αιγάλεω που απορρέουν από την εγγραφή στο Φόρουμ της Πρωτοβουλίας CIVITAS είναι:

- Παρουσία εκπροσώπου της πόλης σε όλες τις συνεδριάσεις του Φόρουμ CIVITAS,
- Εποικοδομητική και προενεργός προσέγγιση όσον αφορά τη διάδοση των πληροφοριών σχετικά με την Πρωτοβουλία CIVITAS σε τοπικό και εθνικό επίπεδο,
- Υποβολή μελέτης με πληροφορίες σχετικά με το ιστορικό της πόλης μας και την πολιτική της στον τομέα των μεταφορών, η οποία επίσης θα περιλαμβάνει τον τρόπο υλοποίησης και ενσωμάτωσης στην πόλη των κατηγοριών, των μέσων και των μέτρων του CIVITAS.

7.4. Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης | Δραστ. 1.3

Η αυτοαξιολόγηση κατά την έναρξη της εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη για τον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων και αδυναμιών των τρεχουσών πρακτικών σχεδιασμού και την κατανόηση των δυνατοτήτων για την ανάπτυξη ενός πετυχημένου σχεδίου. Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014) οι στόχοι της αυτό-αξιολόγησης είναι: η εξασφάλιση σαφούς εικόνας για τις δυνατότητες, αδυναμίες και ευκαιρίες των υφιστάμενων πρακτικών σχεδιασμού με αναφορά στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ προσαρμοσμένου στις τοπικές ανάγκες (π.χ. πολιτικό, θεσμικό, νομικό πλαίσιο) και η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ προσαρμοσμένου στις τοπικές ανάγκες και απαιτήσεις.

Αρχικά η Ο.Ε. χρησιμοποίησε τον **Οδηγό Ετοιμότητας** του ιστότοπου svak.gr (Εικόνα 3) με στόχο να εξετάσει το επίπεδο ετοιμότητας του Δήμου Αιγάλεω για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ και ανάτρεξε αρκετές φορές για ενημέρωση στη σελίδα οδηγιών για επίλυση απορίων σε επιμέρους ζητήματα. Προσβάσιμο εδώ: https://www.svak.gr/etoimotita



Εικόνα 3.Απόσπασμα Ελέγχου Ετοιμότητας ΣΒΑΚ

Η **πρώτη βασική αυτό-αξιολόγηση** έγινε μέσω εσωτερικής σύσκεψης της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ με το Σύμβουλο – Ανάδοχο και μέλη- στελέχη του Δήμου αναφορικά με τα κάτωθι ζητήματα:

- Ανάλυση των βημάτων και δραστηριοτήτων της υφιστάμενης διαδικασίας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Αιγάλεω,
- Σύγκριση του βημάτων ανάπτυξης του ΣΒΑΚ ω με τα ανάλογα βήματα των οδηγιών του ELTIS ώστε να επιβεβαιωθεί η ορθή διαχείριση του, τα κενά που εντοπίζονται,
- Εντοπισμός των εμποδίων στη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδιασμού στο Δήμο Αιγάλεω,
- Προσδιορισμός θεσμικών, νομικών και οικονομικών εμποδίων που επηρεάζουν την διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Αιγάλεω,
- Προσδιορισμός εμποδίων που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Αιγάλεω,
- Ανάδειξη των ευκαιριών που μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ,
- Αξιολόγηση των πτυχών του κοινωνικού αποκλεισμού και των λύσεων που προτείνονται στο πλαίσιο των πολιτικών για τις μεταφορές μέσα από το ΣΒΑΚ Αιγάλεω για ΑΜΕΑ, ηλικιωμένους, παιδιά, μειονότητες κ.λπ.

Κατά την πρώτη αυτή αυτό- αξιολόγηση τα συμπεράσματα ενσωματώθηκαν σε αναλυτικό φύλλο ανάλυσης SWOT, το οποίο συνοπτικά παρέθετε τα παρακάτω:

Μέρος των παραπάνω πρόκειται να παρουσιαστεί κατά τη διάρκεια της πρώτης διαβούλευσης με φορείς μέσω της οποίας κάποιοι θα απαρτίζουν μεταξύ άλλων το Δίκτυο Φορέων σε επόμενη φάση.

Επιπλέον ο Δήμος Αιγάλεω στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας θα πραγματοποιήσει αυτό-αξιολόγηση μέσω του εργαλείου Επιθεώρησης ADVANCE τόσο σε αυτό το στάδιο της Προετοιμασίας του ΣΒΑΚ όσο και με το πέρας της Γ Φάσης, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα των διαβουλεύσεων.

Ειδικότερα συμπληρώθηκε το ADVANCE Final Audit Scheme σε φύλλο excel (έκδοση 2013).

Οι οδηγίες του φύλλου έχουν ως εξής:

Πίνακας 1. Πίνακας οδηγιών ADVANCE Audit Scheme

ADVANCE	
Σκοπός	Η Επιθεώρηση ADVANCE είναι ένα εργαλείο για την αξιολόγηση της ποιότητας του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις πόλεις. Αναλύει τα ισχυρά σημεία καθώς και τις αδυναμίες σχετικά με τον τρέχοντα σχεδιασμό βιώσιμης κινητικότητας των πόλεων, δίνοντας σαφείς ενδείξεις για βελτίωση. Τα μέτρα καθώς και τα περιθώρια βελτίωσης του σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας της πόλης μπορούν να προέλθουν άμεσα από το σχέδιο δράσης που

		απορρέει από τη διαδικασία επιθεώρησης.																	
		Μία πόλη που ακολουθεί την Επιθεώρηση ADVANCE θα λάβει και την πιστοποίηση ADVANCE.																	
	Ομάδα Στόχου																		
	Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρωθεί από τον εκπρόσωπο/ους της πόλης και τους όποιους ενδιαφερόμενους .																		
	Πώς θα συμπληρώσετε το έντυπο																		
	Κατά τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου θα το κάνετε από την δική σας θεώρηση και μέσα από τη σκοπιά της θέσης στον οργανισμό.																		
	Τα Πεδία Σκοπού και τα Πεδία Δράσης θα πρέπει να αξιολογηθούν βάσει κλίμακας από το επίπεδο 1 έως το 4. Το επίπεδο 4 δείχνει το υψηλότερο επίπεδο απόδοσης ή εφαρμογής																		
	και το επίπεδο 1 αντίστοιχα το χαμηλότερο.																		
	Επίπεδο απόδοσης																		
		επίπεδο 1:	Το έχουμε εφαρμόσει σποραδικά ή "κατά περίπτωση".																
			Διαθέτουμε ορισμένες πληροφορίες ατεκμηρίωτες.																
			Πολύ μικρή απόδοση.																

			Δρούμε μόνο όταν όπου και όπως είναι πραγματικά αναγκαίο την τελευταία πραγματικά στιγμή.																
		επίπεδο 2:	Είμαστε στη διαδικασία υλοποίησης και/ή το έχουμε εφαρμόσει λίγες φορές και σε μικρό αριθμό τοποθεσιών.																
			Διαθέτουμε σχετικές πληροφορίες.																
			Κάποια περιορισμένη επίδοση.																
		επίπεδο 3:	Το έχουμε υλοποιήσει τακτικά και σε πολλές τοποθεσίες.																
			Διαθέτουμε ικανοποιητικό όγκο πληροφοριών.																
			Σχετικά ισχυρή επίδοση.																
			Υπάρχουν σημαντικές δράσεις αλλά υπάρχει ακόμη περιθώριο για βελτίωση.																
		επ	Το έχουμε υλοποιήσει και																

		ίπεδο 4:	το επανεξετάζουμε τακτικά και με συστηματικό τρόπο.															
			Εργαζόμαστε με συστηματικό και καινοτόμο τρόπο.															
			Ισχυρή επίδοση.															
			Σε αυτήν την θεματική περιοχή τα πάμε περίφημα.															
1)	Φύλλο "Πεδία Σκοπού"																	
	Τα Πεδία Σκοπού σχετίζονται με το δυναμικό χαρακτήρα της διαδικασίας ΣΒΑΚ.																	
	Τα Πεδία Σκοπού θα αξιολογηθούν μέσω της βαθμολόγησης των προτάσεων στο Φύλλο Πεδία Σκοπού.																	
	Μερικές βέλτιστες πρακτικές, εργαλεία και πηγές σχετικά μπορούν να ανακτηθούν από:										http://www.mobilityplans.eu							
	Εάν η πρόταση υλοποιείται στην πόλη σας, παρακαλώ επιλέξτε το κατάλληλο επίπεδο απόδοσης 1, 2, 3 ή 4.																	

| | | |

| | | |

		κοινωνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια καθ' όλη τη διαδικασία του σχεδιασμού. Ο βαθμός στον οποίο οι αρχές της βιωσιμότητας είναι μέρος της πολιτικής κινητικότητας.
M1.2	Τοπικό/ εθνικό πλαίσιο εργασίας	Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας επικεντρώνεται στο επίπεδο της αστικής συσσώρευσης. Εντούτοις, είναι ενσωματωμένο σε ένα ευρύτερο τοπικό και εθνικό πλαίσιο για το σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας. Αυτό συμπεριλαμβάνει π.χ. ρυθμίσεις, ροές χρηματοδότησης ή υψηλότερα επίπεδα στρατηγικής για χωροταξική και μεταφορική ανάπτυξη. Ο βαθμός στον οποίο οι σχετικές εθνικές και/ή τοπικές πολιτικές για τον σχεδιασμό αστικής κινητικότητας λαμβάνονται υπόψη στην αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.
M1.3	Πολιτική συμφωνία	Ο βαθμός στον οποίο υπάρχει πολιτική υποστήριξη για το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας
M1.4	Υφιστάμενη κατάσταση	Στον τομέα της αστικής μεταφοράς και κινητικότητας, η γνώση της τρέχουσας κατάστασης είναι συχνά αποσπασματική και ελλιπής. Όπως τα κομμάτια ενός πάζλ, τα δεδομένα και οι πληροφορίες πρέπει να ενωθούν ώστε να είναι εφικτή η περιγραφή της τρέχουσας κατάστασης και να αναφέρονται τα σχετικά προβλήματα. Αυτή η ανάλυση είναι κρίσιμη για τον ορισμό των κατάλληλων πολιτικών, της σχετικής περιμέτρου και για την παροχή της απαραίτητης βάσης έναντι της οποίας μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος.
	M1.4.1 - Συμπεριφορά της κινητικότητας	Ο βαθμός στον οποίο η συμπεριφορά της κινητικότητας των χρηστών της πόλης (κάτοικοι, επισκέπτες, τακτικοί επιβάτες, πάροχοι μεταφοράς,…) είναι γνωστή (κατανομή χρήσης μέσων μεταφοράς, έρευνα συνηθειών μετακίνησης,…).
	M1.4.2 - Ανάγκες χρηστών	Ο βαθμός στον οποίο είναι γνωστές οι ανάγκες της μετακίνησης των χρηστών της πόλης (κάτοικοι, επισκέπτες, τακτικοί επιβάτες, πάροχοι μεταφοράς,…).

	M1.4.3 - Προσφορά μεταφοράς	Ο βαθμός στον οποίο είναι γνωστή η παροχή διάφορων συστημάτων και υπηρεσιών κινητικότητας (Στάθμευση, ΜΜΜ / Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ), υποδομές και υπηρεσίες ποδηλασίας, συνεπιβατισμός, ...).
M2 - Όραμα και Στρατηγική Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους στο σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Παρέχει τη βάση για όλα τα επακόλουθα βήματα που θα ορίσουν απτούς στόχους και μέτρα. Το όραμα μπορεί να αποτελέσει οδηγό μόνο εφόσον είναι ευρέως αποδεκτό από τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους κατοίκους και εφόσον υπάρχει ολοκλήρωση της υποδομής σε συνδυασμό με άλλους τομείς.		
M2.1	Όραμα	Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή μίας επιθυμητής αστικής μελλοντικής κατάστασης και χρησιμεύει στην καθοδήγηση της ανάπτυξης των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού. Οφείλει να θέσει πάλι τη μεταφορά και την κινητικότητα στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Το όραμα θα πρέπει να προετοιμαστεί λαμβάνοντας υπόψη τις προοπτικές όλων των πολιτικών. Ο βαθμός στον οποίο ένα κοινό όραμα εδραιώνεται στην πόλη.
M2.2	Στρατηγική	Η στρατηγική αφορά στον τρόπο με τον οποίο η πόλη δίνει περιεχόμενο στο όραμά της. Η στρατηγική παρατίθεται σε επίσημο έγγραφο. Το έγγραφο οφείλει να παραθέτει τους λόγους για τους οποίους η πόλη επιθυμεί να γίνει πιο βιώσιμη σε θέματα κινητικότητας, τους στόχους και τους σκοπούς της ώστε να μετρηθεί το κατά πόσο έχει επιτύχει αυτούς τους στόχους. Ο βαθμός στον οποίο απτοί στόχοι έχουν διατυπωθεί στο επίσημο έγγραφο.
M2.3	Ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού	Ο βαθμός στον οποίο η πολιτική (βιώσιμης) κινητικότητας λαμβάνει υπόψη της και άλλες σχετικές πολιτικές, όπως το σχεδιασμό χρήσης γης, την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ένταξη, την ασφάλεια των δρόμων, την προσβασιμότητα για ανθρώπους με κινητικές δυσκολίες, την οικονομική ανάπτυξη.
M2.4	Πολυτροπική προσέγγιση	Ο βαθμός στον οποίο η πόλη λαμβάνει υπόψη της μία πολυτροπική προσέγγιση, ενώ σχεδιάζονται λύσεις για τις ανάγκες των

		χρηστών.
Μ3 - Οργάνωση Η οργάνωση συμπεριλαμβάνει όλες τις οργανωτικές πτυχές του ΣΒΑΚ, όπως η εσωτερική οργάνωση, η συνεργασία με άλλους τομείς ή τμήματα, και η διάδραση με και η επικοινωνία προς τα ενδιαφερόμενα μέρη και τις υπόλοιπες ομάδες χρηστών, συμβούλια και η επικοινωνιακή δομή.		
Μ3.1	Χρηματοοικονομικοί και ανθρώπινοι πόροι	Η διαθεσιμότητα πόρων για τη διεξαγωγή της διαδικασίας σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας και για την υλοποίηση των μέτρων είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα. Αυτό συμπεριλαμβάνει τόσο τους ανθρώπινους όσο και τους χρηματικούς πόρους. Χωρίς επαρκείς πόρους θα είναι δύσκολο να λειτουργήσει ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ.
	Μ3.1.1 - Χρηματοδότηση	Ο βαθμός στον οποίο οι χρηματοοικονομικοί πόροι εξασφαλίζονται για τη λειτουργία της διαδικασίας σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
	Μ3.1.2 - Χρηματοδότηση υλοποίησης	Ο βαθμός στον οποίο οι χρηματοοικονομικοί πόροι εξασφαλίζονται για την υλοποίηση μέτρων.
	Μ3.1.3 - Προσωπικό και Πόροι	Ο βαθμός στον οποίο είναι διαθέσιμο το απαραίτητο εύρος ικανοτήτων για τη διαχείριση και την υλοποίηση του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας από την τοπική αυτοδιοίκηση.
Μ3.2	Εσωτερική συνεργασία	Ο βαθμός στον οποίο λαμβάνει χώρα με ένα συστηματικό τρόπο η συνεργασία ανάμεσα στα διαφορετικά τμήματα (Χρήσεις Γης, Υγείας και Υγιεινής, ΧΩΠ-Περιβαλλοντικό, κτλ) και με ποια μέσα (τακτικές συναντήσεις, συμμετέχοντες, ξεκάθαρη ημερήσια διάταξη).
Μ3.3	Συμμετοχή	Είναι κρίσιμο να εμπλακούν οι διάφορες κατηγορίες ενδιαφερόμενων μερών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού, υπογραμμίζοντας τις συγκεκριμένες απαιτήσεις τους. Αυτό βοηθά στη νομιμοποίηση του σχεδίου και την ενίσχυση της ποιότητάς του. Η ανάμειξη των ενδιαφερόμενων υποστηρίζει την ανάπτυξη ενός πιο αποτελεσματικού και οικονομικά αποδοτικού σχεδίου.

	Μ3.3.1 - Συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών	Ο τρόπος με τον οποίο τα θεσμικά ενδιαφερόμενα μέρη εμπλέκονται στη λήψη των αποφάσεων
	Μ3.3.2 - Συμμετοχή πολιτών	Ο τρόπος με τον οποίο οι κάτοικοι/πολίτες, συμπεριλαμβανομένων των ομάδων στόχου (ΑΜΕΑ, πεζοί, ποδηλάτες και χρήστες των ΔΣ), εμπλέκονται στην λήψη των αποφάσεων
	Μ3.3.3 - Βαθμός συμμετοχής	Η συχνότητα της ανάμειξης.
Μ4 - Υλοποίηση Η υλοποίηση αναφέρεται στο πώς η πολιτική κινητικότητας τίθεται σε εφαρμογή. Ο στόχος πρέπει να απαριθμεί όλα τα στοιχεία και τα μέτρα της στρατηγικής που θα ληφθούν εντός της πόλης σε σχέση με το όραμα που έχει περιγραφεί στο επίσημο έγγραφο.		
Μ4.1	Κατάλληλη Διαχείριση	Ο βαθμός στον οποίο η υλοποίηση του επίσημου εγγράφου γίνεται βάσει συμφωνίας των διαδικασιών διαχείρισης και των ευθυνών με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στην υλοποίηση των μέτρων.
Μ4.2	Μέτρα Βιωσιμότητας	Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να ισορροπηθεί μεταξύ διάφορων στόχων, λαμβάνοντας υπόψη 4 βασικά θέματα:
	Μ4.2.1 - Δικαίωμα μετακίνησης για όλους	Ο βαθμός στον οποίο τα μέτρα που θα υλοποιηθούν είναι συμβατά με το δικαίωμα μετακίνησης για όλους, συμπεριλαμβανομένου των ατόμων με κινητικές δυσκολίες
	Μ4.2.2 - Προστασία περιβάλλοντος και υγείας	Ο βαθμός στον οποίο τα μέτρα που θα υλοποιηθούν είναι συμβατά με την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας.
	Μ4.2.3 - Σύνδεση χρήσεων γης και μεταφορών	Ο βαθμός στον οποίο τα μέτρα που θα υλοποιηθούν είναι συμβατά με την σύνδεση των χρήσεων γης και των μεταφορών
	Μ4.2.4 - Οδική Ασφάλεια	Ο βαθμός στον οποίο τα μέτρα που θα υλοποιηθούν είναι συμβατά με την ασφάλεια δρόμων.
Μ4.3	Επικοινωνία	Ο βαθμός στον οποίο η υλοποίηση του ΣΒΑΚ επικοινωνείται στους κατοίκους σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να ενθαρρύνεται η συμμετοχή τους.
Μ5 - Έλεγχος και Αξιολόγηση		

Ο έλεγχος και η παρακολούθηση αναφέρονται στον τρόπο με τον οποίο τα αποτελέσματα της υλοποίησης του ΣΒΑΚ αναλύονται και χρησιμοποιούνται για την κατεύθυνση της πολιτικής. Είναι βασικό να προσαρμοστεί σε όρους αποτελεσμάτων και αξιολόγησης του γενικού πλαισίου: είναι απαραίτητοι στόχοι που θα πρέπει να ελέγχονται και δείκτες για την εκτίμηση του αντίκτυπου του ΣΒΑΚ. Είναι ο τρόπος με τον οποίο χρησιμοποιεί κανείς (καλώς ή κακώς) τα αποτελέσματα για να βγάλει συμπεράσματα, και με τον οποίο χτίζει πάνω σε προηγούμενες εμπειρίες.	
M5.1 Έλεγχος	Ο βαθμός στον οποίο η πόλη παρακολουθεί τα μέτρα (Πεδία Δράσης) που υλοποιούνται.
M5.2 Δείκτες SMART	Είναι απαραίτητο να υπάρχουν στόχοι ώστε να εκτιμηθεί κατά πόσον έχουν τελικά επιτευχθεί τα επιθυμητά αποτελέσματα. Οι στόχοι πρέπει να είναι SMART (συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί, χρονικά ορισμένοι) και να αναφέρονται στους συμφωνηθέντες στόχους Ο βαθμός στον οποίο οι SMART στόχοι ορίζονται ώστε να επιτρέπεται ο έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων.
M5.3 Αξιολόγηση	Ο βαθμός στον οποίο η πόλη αξιολογεί τα αποτελέσματα του ελέγχου σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να υπάρχει συνεχής βελτίωση στην πολιτική κινητικότητας.

Καθώς και στα παρακάτω ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ:

ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ			Περιγραφή
A1 - Διαχείριση Στάθμευσης			
	Η διαχείριση στάθμευσης αναφέρεται στις διάφορες πολιτικές και στα διάφορα προγράμματα που οδηγούν στην πιο αποτελεσματική χρήση των χώρων στάθμευσης. Η διαχείριση στάθμευσης είναι ένας ισχυρός μηχανισμός που επηρεάζει το πώς κινούνται οι άνθρωποι προς και εντός της πόλης. Η στάθμευση αποτελεί ένα αντιμαχόμενο εργαλείο: υπηρετεί τις ρυθμίσεις τόσο των αυτοκινήτων όσο και της κυκλοφορίας.		
	A 1. 1	Στάθμευση στο δρόμο	Εφαρμόζεται διαφοροποίηση τιμών στη στάθμευση στον δρόμο.
	A 1. 2	Διαφοροποίηση σε στοχευμένες ομάδες	Προνομιακή μεταχείριση σε διαφορετικές ομάδες (δηλαδή κάτοικοι, τακτικοί επιβάτες, συνεπιβάτες, άτομα με κινητικές δυσκολίες, …)
	A 1.	Διαφοροποίηση ανάλογα με τις	Τα τέλη στάθμευσης διαφοροποιούνται ανάλογα με τις εκπομπές αερίων.

	3	εκπομπές αερίων	
	A 1. 4	Μετάβαση σε στάθμευση εκτός δρόμου	Ο αριθμός χώρων στάθμευσης στο δρόμο μειώνεται και πιθανόν αντικαθίστανται με θέσεις εκτός δρόμου.
	A 1. 5	Μείωσ θέσεων στάθμευσης	Ο συνολικός αριθμός θέσεων στάθμευσης οχημάτων μειώνεται στο κέντρο της πόλης.
	A 1. 6	Park + Ride	Παροχή εγκαταστάσεων Park + Ride
	A 1. 7	Park + Bike	Παροχή εγκαταστάσεων Park + Bike
	A 1. 8	Σύστημα καθοδήγησης στάθμευσης	Υπάρχει σύστημα καθοδήγησης της στάθμευσης προς την περιφέρεια του κέντρου της πόλης.
A2 – Σχεδιασμός και διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας			
	Ο σχεδιασμός δρόμων επηρεάζει τη συμπεριφορά μας και τις επιλογές μας ευνοώντας ή επιτρέποντας τη χρήση ορισμένου μεταφορικού μέσου. Εντούτοις, ο σχεδιασμός από μόνος του δεν μπορεί να ορίσει τους τρόπους μετακίνησης των ανθρώπων. Τα υπόλοιπα πεδία δράσης θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη. Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας θα πρέπει να θεωρηθούν μία πιο εκτενής έννοια η οποία περιλαμβάνει πρωτοβουλίες διαφόρων ειδών και προορίζεται για τη διαχείριση των χώρων στους δρόμους προς όφελος των μη-μηχανοκίνητων χρηστών.		
	A 2. 1	Σχεδιασμός δρόμων	
		A2.1.1 - Δημόσιος χώρος	Ενέργειες για την εκχώρηση περισσότερου χώρου στους πεζούς (χώροι πρασίνου,…).
		A2.1.2 - Ομάδες στόχου	Εξοπλισμός δρόμου, κατάλληλος για τις ομάδες στόχου
	A 2. 2	Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Σχεδιασμός δημόσιων χώρων για τη μείωση ταχυτήτων κίνησης (κοινόχρηστοι χώροι, …)
A3 - Πεζή μετακίνηση			
	Η πεζή μετακίνηση έρχεται ως το πιο φυσικό από όλες τις διάφορες διαθέσιμες επιλογές για την ανάπτυξη βιώσιμης κινητικότητας. Οι πόλεις μπορούν να ενθαρρύνουν τους κατοίκους να επιλέγουν την πεζή μετακίνηση αντί του αυτοκινήτου τους, ή τη χρήση ενός μέσου μαζικής μεταφοράς, τουλάχιστον για μικρές διαδρομές.		

	A3.1	Υποδομή πεζής μετακίνησης	Κατασκευή δικτύου υποδομών για πεζούς που εκτείνεται σε όλη την πόλη.
		A3.1.1 - Δίκτυο υποδομής πεζών	Ανάλυση και βελτίωση της πυκνότητας, της έκτασης, της συνέχειας και της προσβασιμότητας του δικτύου υποδομής πεζών για άτομα με κινητικές δυσκολίες.
		A3.1.2 - Ασφάλεια διασταυρώσεων	Διαμόρφωση ασφαλέστερων διασταυρώσεων για τους πεζούς
		A3.1.3 - Ζώνες περιπάτου	Ανακατανομή χώρων ώστε να διαμορφωθούν πεζόδρομοι και ζώνες περιπάτων
		A3.1.4 - Χρόνοι πεζής μετακίνησης	Ενδείξεις προορισμών συμπεριλαμβανομένων των χρόνων πεζής μετακίνησης
		A3.1.5 - Ασφαλείς διαδρομές	Εξασφάλιση ασφαλών διαδρομών προς τα σχολεία
	A3.2	Συμπληρωματικές παροχές	
		A3.2.1 - Χάρτες για πεζούς	Διανομή χαρτών για πεζούς
		A3.2.2 - Υπηρεσίες αποστολής/παράδοσης	Υπηρεσίες για παράδοση αποσκευών στο σπίτι
A4 - Ποδήλατο			
	Το ποδήλατο είναι ένα πολύ αποτελεσματικό και οικονομικό μέσο μεταφοράς ιδανικό για μικρές/μεσαίες αποστάσεις. Το ποδήλατο παρέχει πολυάριθμα οφέλη συγκριτικά με τα μηχανοκίνητα οχήματα, όπως άσκηση, βιώσιμη εναλλακτική στη χρήση ορυκτών καυσίμων, μηδενική ηχορύπανση και/ή ρύπανση της ατμόσφαιρας, ιδιαίτερα μειωμένη κυκλοφοριακή συμφόρηση, ευκολότερη στάθμευση, μεγαλύτερη ευελιξία, και πρόσβαση τόσο σε πεζοδρόμια όσο και στο δρόμο. Τα πλεονεκτήματα περιλαμβάνουν επίσης μικρότερο κόστος τόσο για τον χρήστη όσο και για το κοινωνικό σύνολο γενικότερα.		
	A4.1	Υποδομή για ποδήλατο	Κατασκευή ενός δικτύου ποδηλάτου που εκτείνεται σε όλη την πόλη.
		A4.1.1 - Υποδομή για ποδήλατο (Δίκτυο)	Ανάλυση και βελτίωση της πυκνότητας, της έκτασης, της συνέχειας του δικτύου ποδηλάτου.
		A4.1.2 - Συντομεύσεις	Δημιουργία δυνατοτήτων για συντομεύσεις
		A4.1.3 - Ασφάλεια διασταυρώσεων	Διαμόρφωση ασφαλέστερων διασταυρώσεων για τους ποδηλάτες

		A4.1.4 - Ανακατανομή	Ανακατανομή χώρων ώστε να διαμορφωθούν ποδηλατόδρομοι και λωρίδες για ποδήλατα
		A4.1.5 - Σύνορα	Εξασφάλιση συνδέσεων με διασυνοριακά δίκτυα ποδηλασίας (διαπεριφερειακά δίκτυα,…)
	A 4. 2	Στάθμευση ποδηλάτων	
		A4.2.1 - Ενοικίαση	Εγκατάσταση υπηρεσίας ενοικίασης ποδηλάτων
		A4.2.2 - Κοινή ιδιοκτησία	Εγκατάσταση υπηρεσίας κοινής ιδιοκτησίας ποδηλάτων
		A4.2.3 - Στάθμευση	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης και εγκαταστάσεις για ποδήλατα
	A 4. 3	Ποδήλατο και ΜΜΜ	
		A4.3.1 - Στάθμευση ποδηλάτων	Δημιουργία ασφαλών και προσβάσιμων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε σημεία συνδέσεων μεταφορικών μέσων και σταθμούς ΔΣ. .
		A4.3.2 - Ποδήλατα στα ΜΜΜ	Δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτου στο τραμ, το λεωφορείο, το μετρό, το τραίνο χωρίς υποβάθμιση των υπηρεσιών των ΔΣ.
A5 - ΜΜΜ / Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)			
	Η δημόσια συγκοινωνία περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς που δεν είναι ιδιωτικής χρήσης, αλλά τα μοιράζονται οι επιβάτες. Συνήθως παρέχει υπηρεσίες προγραμματισμένων δρομολογίων σε καθορισμένες διαδρομές χωρίς τη δυνατότητα κρατήσεων.		
	A 5. 1	Ποιότητα	Εγγύηση ποιότητας και προσβασιμότητας των δημόσιων μέσων μεταφοράς σε άτομα με κινητικές δυσκολίες και συνεχής βελτίωση των ΔΣ
		A5.1.1 - Δίκτυο ΔΣ	Βελτίωση της πυκνότητας και της έκτασης του δικτύου ΔΣ.
		A5.1.2 - Συχνότητα	Ενέργειες για την αύξηση της συχνότητας.
		A5.1.3 - Άνεση	Ενέργειες για τη βελτίωση της άνεσης (στάσεις, σταθμοί, οχήματα).
		A5.1.4 - Ασφάλεια	Ενέργειες για τη βελτίωση της ασφάλειας (π.χ. κάμερες ασφαλείας).
		A5.1.5 - Πληροφορίες για επιβάτες	Ενέργειες για τη βελτίωση πληροφοριών για τους επιβάτες.

		A5.1.6 - Σύστημα έκδοσης εισιτηρίων	Ενέργειες για τη βελτίωση των συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων.
		A5.1.7 - ITS	Ενέργειες για την εγκατάσταση ITS - Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών
		A5.1.8 - ΜΜΜ κατόπιν κλήσης	Κατάλληλη διασυνδεσιμότητα με ΜΜΜ κατόπιν κλήσης καλύπτοντας τις πιο αραιοκατοικημένες περιοχές της πόλης εφόσον αυτό είναι απαραίτητο.
		A5.1.9 - Υπεραστικές συνδέσεις	Υπεραστικές συνδέσεις
		A5.1.10 - Πράσινος στόλος ΔΣ	Ενέργειες για την κατανόηση της σημασίας ενός πράσινου στόλου ΔΣ.
	A5.2	Κυκλοφοριακή προτεραιότητα	Κυκλοφοριακή προτεραιότητα στα δημόσια μέσα μεταφοράς.
		A5.2.1 - Χρόνος μετακίνησης	Ενέργειες για τη μείωση του χρόνου μετακίνησης και βελτίωση της συχνότητας δρομολογίων (δικαίωμα διέλευσης, αποκλειστικές λωρίδες).
		A5.2.2 - Προτεραιότητα	Ενέργειες ώστε να δοθεί προτεραιότητα στις ΔΣ (Λωρίδες ΔΣ, εντοπισμός των ΔΣ από φωτεινούς σηματοδότες)
	A5.3	ΜΜΜ και αστικός σχεδιασμός	
		A5.3.1 - Πυκνότητα Κτηρίων και Σταθμοί ΔΣ	Ορισμός ελάχιστης πυκνότητας κτηρίων γύρω από τους σταθμούς δημόσιων συγκοινωνιών: τα κέντρα πρέπει να πόλεων παραμένουν ζωντανά με τοπικές (εντόπιες) εγκαταστάσεις.
		A5.3.2 - Πρότυπα στάθμευσης σχετικά με υπηρεσίες ΔΣ	Ελάχιστα πρότυπα στάθμευσης σε νέα κτήρια και συσχετισμός με υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών.
A6 – Μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων			
	Τα μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων αναφέρονται τόσο σε μέτρα συμπληρωματικού χαρακτήρα όσο και στη μετακίνηση οχημάτων. Αφορούν στη διαχείριση της μετακίνησης οχημάτων με πιο βιώσιμο τρόπο π.χ. η χρήση υπηρεσιών ενοικίασης οχημάτων.		
	A6.1	Συλλογική μετακίνηση	Ενέργειες για την ανάπτυξη καινοτόμων υπηρεσιών συλλογικής μετακίνησης που ανταποκρίνονται στην ζήτηση

		A6.1.1 - Υπηρεσίες Συνεπιβατισμού (carpooling)	Εγκατάσταση υπηρεσιών συνεπιβατισμού: ενθάρρυνση των ιδιοκτητών αυτοκινήτων να μειώσουν τη συμφόρηση προσκαλώντας ανθρώπους που κάνουν την ίδια διαδρομή να μοιραστούν ένα όχημα.
		A6.1.2 - Υπηρεσίες Carsharing	Εγκατάσταση υπηρεσιών Carsharing - Κοινόχρηστων Οχημάτων - για αυτούς που δεν χρησιμοποιούν συχνά αυτοκίνητο
	A 6. 2	Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας και περιορισμένης πρόσβασης	
		A6.2.1 - Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας	Ζώνες 10, 20 ή 30 χλμ/ώρα
		A6.2.2 - Green waves (Πράσινο κυκλοφοριακό κύμα)	Συντονισμός φωτεινής σηματοδότησης - Πράσινο Κύμα
		A6.2.3 - Συστήματα ελέγχου & επιβολής	(αυτόματος) εντοπισμός και κυρώσεις για παραβίαση ορίου ταχύτητας
		A6.2.5 - Περιορισμός πρόσβασης	Περιορισμοί πρόσβασης σε ολόκληρη ή σε ορισμένα σημεία της πόλης
	A 6. 3	Ηλεκτρικά Οχήματα/e-mobility	Σημεία φόρτισης οχημάτων επί τω δρόμω για να τονώσουν την η-κινητικότητα
	A 6. 4	Head ways (διαχωρισμός)	
		A6.3.1 - Ελεύθερη ροή	Εξασφάλιση ελεύθερης ροής διατηρώντας χαμηλές ταχύτητες
		A6.3.2 - Πληροφορίες κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο	Αναδρομολόγηση μέσω πληροφόρησης της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο
A7 - Διαχείριση Κινητικότητας			

	Η Διαχείριση Κινητικότητας είναι μία έννοια προώθησης της βιώσιμης μετακίνησης και διαχείρισης της ζήτησης για χρήση οχημάτων αλλάζοντας την νοοτροπία και τη συμπεριφορά των επιβατών. Στον πυρήνα της Διαχείρισης Κινητικότητας βρίσκονται τα "ήπια" μέτρα όπως η πληροφόρηση και η επικοινωνία, η οργάνωση υπηρεσιών και ο συντονισμός ενεργειών διαφόρων φορέων. Τα "ήπια" μέτρα, συνήθως ενισχύουν την αποτελεσματικότητα των "σκληρών" μέτρων της αστικής μετακίνησης. Τα μέτρα της Διαχείρισης Κινητικότητας δεν απαιτούν ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα επενδύσεων και ενδέχεται να έχουν υψηλή αναλογία οφέλους-κόστους.		
	Α 7. 1	Πληροφορίες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα	
		Α7.1.1 - Πληροφορίες και Συμβουλές	Παροχή πληροφοριών και συμβουλών σχετικά με επιλογές μετακίνησης στους επιβάτες με τη χρήση διαφόρων μέσων ενημέρωσης
		Α7.1.2 - Πληροφορίες προς νοικοκυριά	Διανομή πληροφοριών σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα σε νοικοκυριά
		Α7.1.3 - Σημείο κινητικότητας	Ύπαρξη πληροφοριακού κέντρου ή σημείων κινητικότητας.
	Α 7. 2	Promotion of sustainable mobility	Οργάνωση ενημερωτικών δραστηριοτήτων για την προώθηση και την ενθάρρυνση της χρήσης βιώσιμων επιλογών:
		Α7.2.1 - Κάτοικοι	για μόνιμους κατοίκους
		Α7.2.2 - Επισκέπτες	για επισκέπτες/τουρίστες
		Α7.2.3 - Εργαζόμενοι	για τακτικούς επιβάτες
		Α7.2.4 - Μαθητές/Φοιτητές	για μαθητές/φοιτητές
		Α7.2.5 - Παιδιά	Οι δρόμοι παιχνιδιού είναι δρόμοι όπου μπορούν να παίζουν τα παιδιά και να κοινωνικοποιούνται. Προκύπτουν σε τοπικές οδούς που είναι επίσημα κλειστές στην κυκλοφορία και ανοιχτές στο κοινό σε προγραμματισμένες ώρες. Μετατρέπουν τον δρόμο σε ένα ασφαλές και ελκυστικό μέρος για δραστηριότητες.
	Α 7. 3	Διαχείριση κινητικότητας σε δήμους/κοινότητες	Η προσφορά, η οργάνωση και ο συντονισμός διαφόρων ειδών υπηρεσιών διαχείρισης κινητικότητας για την παροχή εναλλακτικών σχετικά με την ατομική χρήση οχημάτων των υπαλλήλων στους δήμους/κοινότητες.
	Α 7.	Διαχείριση κινητικότητας βάσει τοποθεσίας /	

	4	σημείου ενδιαφέροντος	
		A7.4.1 - Σχέδια μετακίνησης για σχολεία	Προώθηση σχεδίων μετακίνησης για σχολεία.
		A7.4.2 - Σχέδια μετακίνησης για εταιρείες	Προώθηση σχεδίων μετακίνησης για εταιρείες.
A8 - Διαχείριση Εμπορευματικών Μεταφορών			
	Εμπορευματικές μεταφορές είναι η διαδικασία μεταφοράς διαφορετικών τύπων εμπορευμάτων από ένα σημείο σε άλλο με την χρήση ποικίλων μέσων μεταφοράς. Η μεταφορά εμπορευμάτων σε αστικές περιοχές ενδέχεται να συμπεριλαμβάνει τη χρήση οδικών και σιδηροδρομικών λύσεων, ακόμη και τη χρήση πλωτών οδών. Η Διαχείριση Εμπορευματικών Μεταφορών συμπεριλαμβάνει διάφορες στρατηγικές αύξησης της αποτελεσματικότητας των εμπορευματικών και εμπορικών μεταφορών του "τελευταίου χιλιομέτρου".		
	A 8. 1	Αναδιοργάνωση	
		A8.1.1 - Νυχτερινή διανομή	Διανομή και παραδόσεις το βράδυ
		A8.1.2 - Ρυθμίσεις	Ρύθμιση εμπορευματικών μεταφορών: ώρες παράδοσης, περιορισμοί εμπορευμάτων, …
		A8.1.3 - Κυκλικές παραδόσεις	Προώθηση κυκλικών παραδόσεων έναντι των παράλληλων παραδόσεων για τη μείωση των τελικών αποστάσεων
		A8.1.4 - Περιοχές κοντινών παραδόσεων	Διαμόρφωση "περιοχών κοντινών παραδόσεων"
		A8.1.5 - Πρότυπα	Λύσεις και πρότυπα με στόχο την πλήρη φόρτωση οχημάτων για την αποφυγή κενών δρομολογίων
	A 8. 2	Αλλαγή μέσων μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές	
		A8.2.1 - Μη μηχανοκίνητα	Χρήση εξοπλισμού για μη μηχανοκίνητη μεταφορά εμπορευμάτων (περπάτημα και ποδήλατο – καρότσια, ποδήλατα μεταφοράς φορτίου)

		A8.2.2 - Ποδηλατικά κούριερ	Ποδηλατικά κούριερ

Τα αποτελέσματα της Επιθεώρησης / Αυτό-αξιολόγησης για το Δήμο Αιγάλεω - παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

Πίνακας 2. Αποτελέσματα αυτοαξιολόγησης

Κριτήρια	Δείκτες			βαθμολογία	Δεν Εφαρμόζεται	βαθμολογία %	Χώρος για Βελτίωση	ΕΠΙΠΕΔΟ ADVANCE (ένδειξη)
				3	14	74,8 %		Advancing
ΠΕΔΙΑ ΣΚΟΠΟΥ	Σύνολο			3	0	85%	4	
M1 - Προϋποθέσεις				3	0	62%	4	
	M 1.1	Αρχές βιωσιμότητας		3	-			
	M 1.2	Τοπικό/ εθνικό πλαίσιο εργασίας		3	-			
	M 1.3	Πολιτική συμφωνία		3	-			
	M 1.4	Τρέχουσα κατάσταση		3				
		M1.4.1 - Συμπεριφορά κινητικότητας		2	-			
		M1.4.2 - Ανάγκες χρηστών		3	-			
		M1.4.3 - Προσφορά μεταφοράς		2	-			
M2 - Όραμα και Στρατηγική				4	0	100 %	4	
	M 2.1	Όραμα		4	-			
	M 2.2	Στρατηγική		4	-			

	M 2.3	Ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού	4	-			
	M 2.4	Πολυτροπική προσέγγιση	4	-			
M3 - Οργάνωση			2	0	77%	4	
	M 3.1	Χρηματοοικονομικοί και ανθρώπινοι πόροι	2				
		M3.1.1 - Χρηματοδότηση	2	-			
		M3.1.2 - Χρηματοδότηση για υλοποίηση	2	-			
		M3.1.3 - Προσωπικό και Πόροι	2	-			
	M 3.2	Εσωτερική συνεργασία	3	-			
	M 3.3	Συμμετοχή	2				
		M3.3.1 - Συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών	2	-			
		M3.3.2 - Συμμετοχή κατοίκων	2	-			
		M3.3.3 - Βαθμός συμμετοχής	2	-			
M4 - Υλοποίηση			3	0	85%	4	
	M 4.1	Κατάλληλη Διαχείριση	3	-			
	M 4.2	Μέτρα Βιωσιμότητας	3				
		M4.2.1 - Δικαίωμα μετακίνησης για όλους	3	-			
		M4.2.2 - Προστασία περιβάλλοντος και υγείας	3	-			
		M4.2.3 - Σύνδεση χρήσης γης και μεταφορών	3	-			
		M4.2.4 - Οδική	3	-			

		Ασφάλεια					
	M 4.3	Επικοινωνία	3	-			
M5 - Έλεγχος και Αξιολόγηση			3	0	77%	4	
	M 5.1	Έλεγχος	3	-			
	M 5.2	Δείκτες SMART	4	-			
	M 5.3	Αξιολόγηση	3	-			
ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ	Σύνολο		3	14	66%		
A1 - Διαχείριση Στάθμευσης			2	0	74%	4	
	A1.1	Στάθμευση στο δρόμο	2	-			
	A1.2	Διαφοροποίηση σε στοχευμένες ομάδες	2	-			
	A1.3	Διαφοροποίηση ανάλογα με τις εκπομπές αερίων	x	-			
	A1.4	Μετάβαση σε στάθμευση εκτός δρόμου	2	-			
	A1.5	Μείωσ θέσεων στάθμευσης	2	-			
	A1.6	Park + Ride	2	-			
	A1.7	Park + Bike	2	-			
	A1.8	Σύστημα καθοδήγησης στάθμευσης	2	-			
A2 – Σχεδιασμός και διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας			4	0	100 %	4	
	A2.1	Σχεδιασμός δρόμων	4				

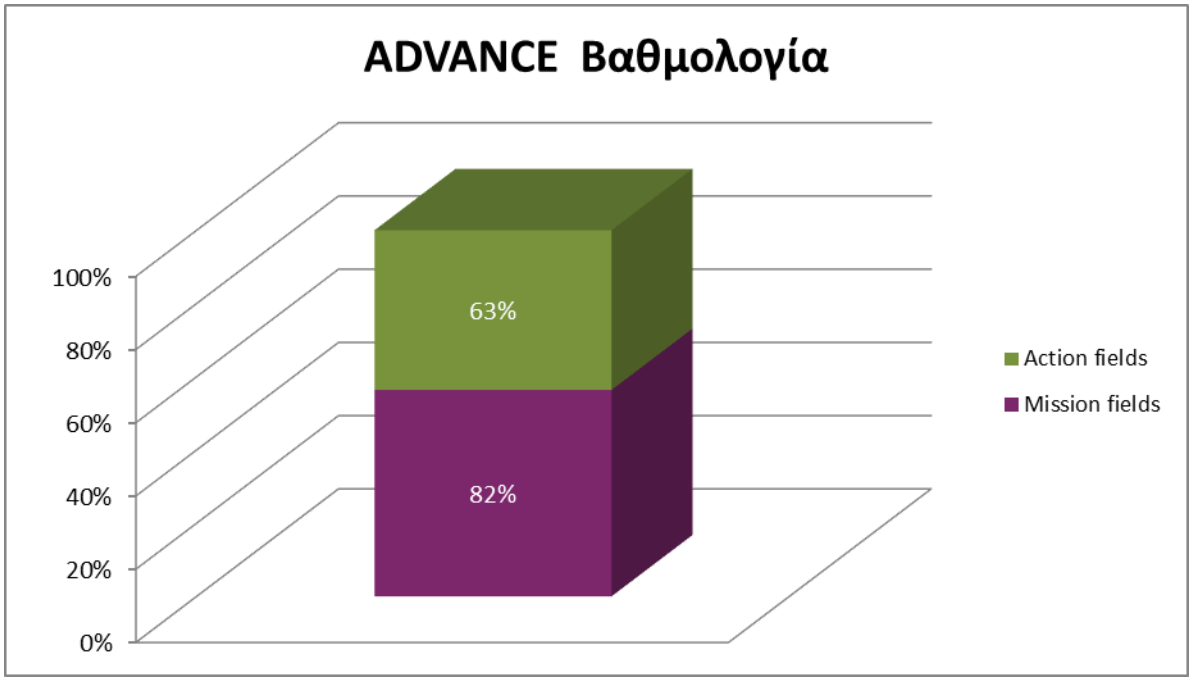
		A2.1.1 - Δημόσιος χώρος	4	-			
		A2.1.2 - Ομάδες στόχου	4	-			
	A2.2	Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	4	-			
A3 - Πεζή μετακίνηση			4	0	100 %	4	
	A3.1	Υποδομή πεζής μετακίνησης	4				
		A3.1.1 - Δίκτυο υποδομής πεζών	4	-			
		A3.1.2 - Ασφάλεια διασταυρώσεων	4	-			
		A3.1.3 - Ζώνες περιπάτου	4	-			
		A3.1.4 - Χρόνοι πεζής μετακίνησης	4	-			
		A3.1.5 - Ασφαλείς διαδρομές	4	-			
	A3.2	Συμπληρωματικές παροχές	x				
		A3.2.1 - Χάρτες για πεζούς	x	x			
		A3.2.2 - Υπηρεσίες αποστολής/παράδοσης	x	x			
A4 - Ποδήλατο			3	2	63%	4	
	A4.1	Υποδομή για ποδήλατο	3				
		A4.1.1 - Υποδομή για ποδήλατο (Δίκτυο)	3	-			
		A4.1.2 - Συντομεύσεις	3	-			
		A4.1.3 - Ασφάλεια διασταυρώσεων	3	-			
		A4.1.4 - Ανακατανομή	3	-			
		A4.1.5 - Σύνορα	3	-			
	A4.2	Στάθμευση ποδηλάτων	2				

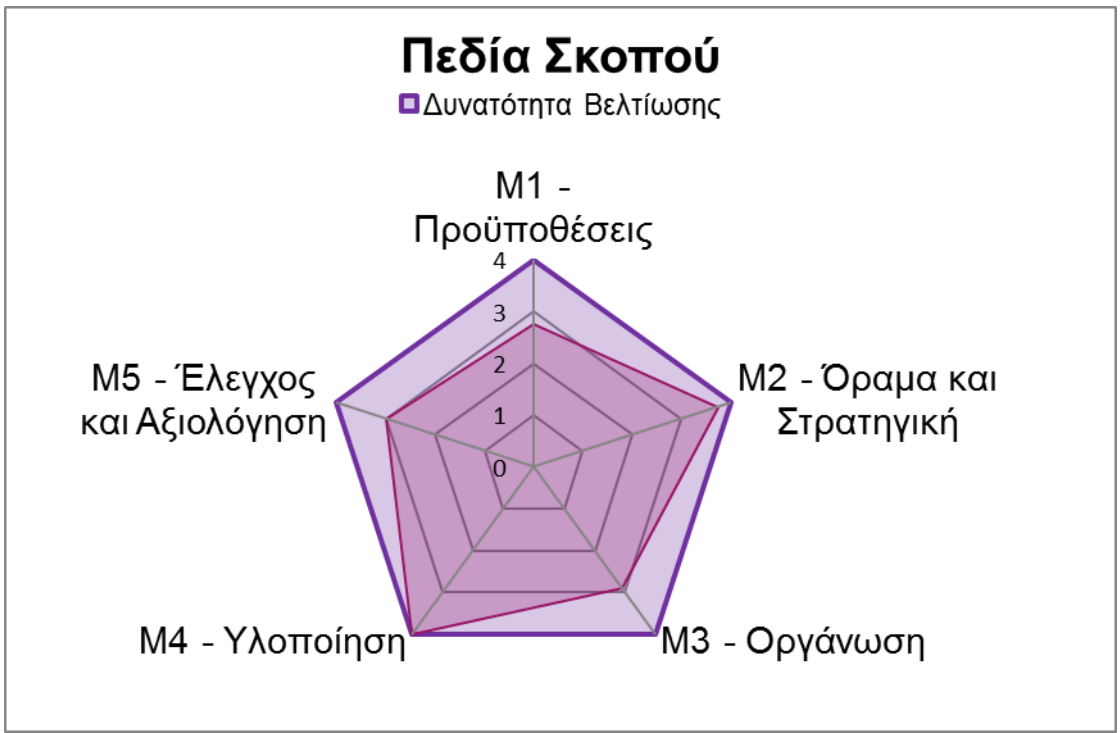
		A4.2.1 - Ενοικίαση	x	x			
		A4.2.2 - Κοινή ιδιοκτησία	x	x			
		A4.2.3 - Στάθμευση	4	-			
	A4.3	Ποδήλατο και ΜΜΜ	3				
		A4.3.1 - Στάθμευση ποδηλάτων	3	-			
		A4.3.2 - Ποδήλατα στα ΜΜΜ	3	-			
A5 - ΜΜΜ / Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)			3	1	41%	4	
	A5.1	Ποιότητα	2				
		A5.1.1 - Δίκτυο ΔΣ	3	-			
		A5.1.2 - Συχνότητα	2	-			
		A5.1.3 - Άνεση	2	-			
		A5.1.4 - Ασφάλεια	3	-			
		A5.1.5 - Πληροφορίες για επιβάτες	2	-			
		A5.1.6 - Σύστημα έκδοσης εισιτηρίων	1	-			
		A5.1.7 - ITS	2	-			
		A5.1.8 - ΜΜΜ κατόπιν κλήσης	4	-			
		A5.1.9 - Υπεραστικές συνδέσεις	4	-			
		A5.1.10 - Πράσινος στόλος ΔΣ	1	-			
	A5.2	Κυκλοφοριακή προτεραιότητα	3				
		A5.2.1 - Χρόνος μετακίνησης	3	-			
		A5.2.2 - Προτεραιότητα	1	-			
	A5.3	ΜΜΜ και αστικός σχεδιασμός	4				
		A5.3.1 - Πυκνότητα Κτηρίων και Σταθμοί	3	-			

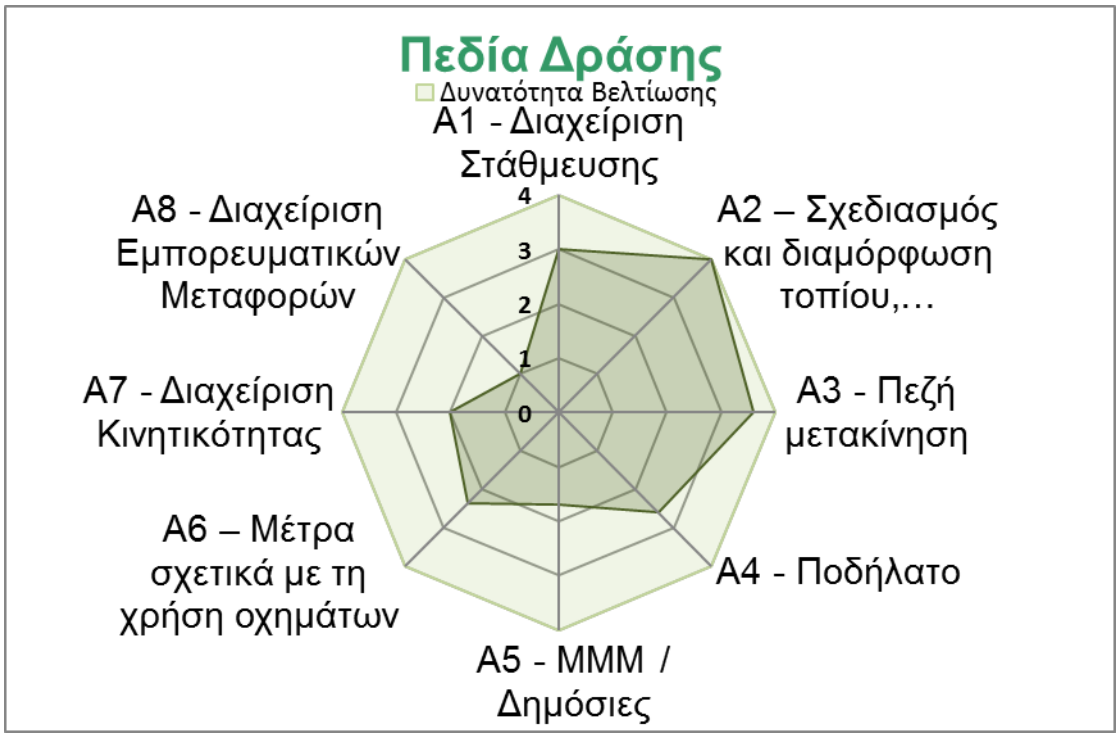
		ΔΣ					
		A5.3.2 - Πρότυπα στάθμευσης σχετικά με υπηρεσίες ΔΣ	4	-			
A6 – Μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων			2	3	59%	4	
	A6.1	Συλλογική μετακίνηση	x				
		A6.1.1 - Υπηρεσίες Συνεπιβατισμού (carpooling)	x	x			
		A6.1.2 - Υπηρεσίες Carsharing	x	x			
	A6.2	Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας και περιορισμένης πρόσβασης	2				
		A6.2.1 - Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας	3	-			
		A6.2.2 - Green waves (Πράσινο κυκλοφοριακό κύμα)	4	-			
		A6.2.3 - Συστήματα ελέγχου & επιβολής	1	-			
		A6.2.5 - Περιορισμός πρόσβασης	2	-			
	A6.3	Ηλεκτρικά Οχήματα/e-mobility	x	x			
	A6.4	Head ways (διαχωρισμός)	3				
		A6.3.1 - Ελεύθερη ροή	2	-			
		A6.3.2 - Πληροφορίες κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο	4	-			
A7 - Διαχείριση Κινητικότητας			3	0	65%	4	
	A7.1	Πληροφορίες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα	4				

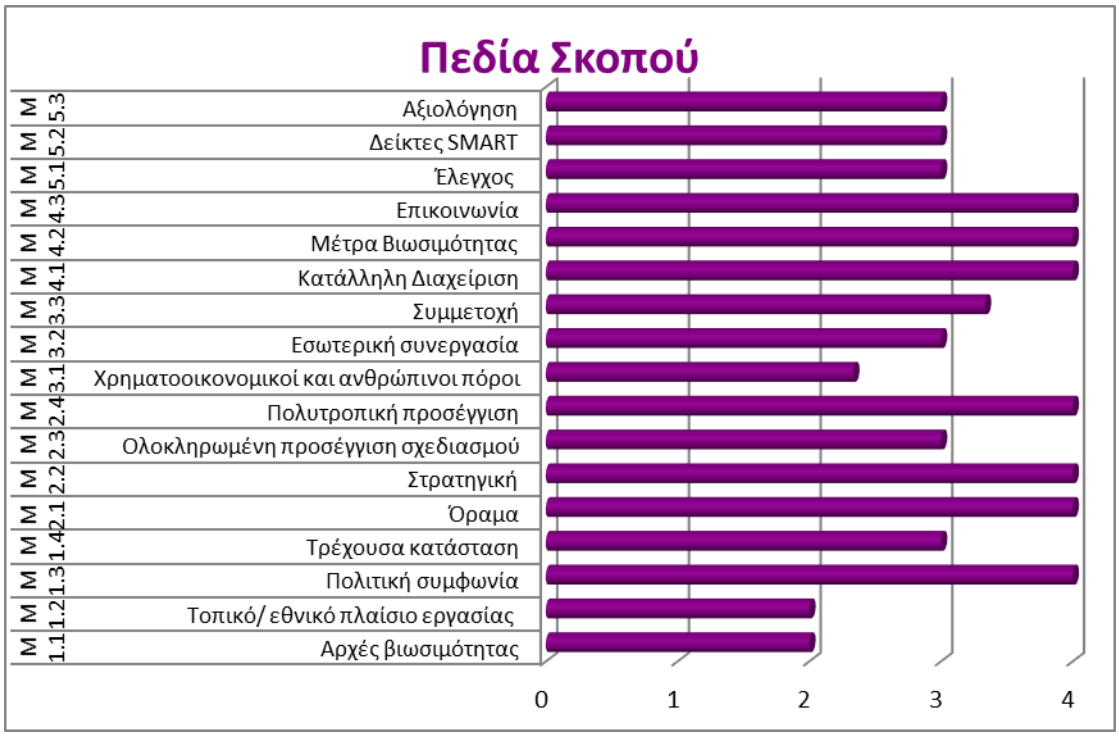
		A7.1.1 - Πληροφορίες και Συμβουλές	3	-			
		A7.1.2 - Πληροφορίες προς νοικοκυριά	2	-			
		A7.1.3 - Σημείο κινητικότητας	4	-			
	A7.2	Promotion of sustainable mobility	3				
		A7.2.1 - Κάτοικοι	3	-			
		A7.2.2 - Επισκέπτες	3	-			
		A7.2.3 - Εργαζόμενοι	3	-			
		A7.2.4 - Μαθητές/Φοιτητές	3	-			
		A7.2.5 - Παιδιά	4	-			
	A7.3	Διαχείριση κινητικότητας σε δήμους/κοινότητες	2	-			
	A7.4	Διαχείριση κινητικότητας βάσει τοποθεσίας / σημείου ενδιαφέροντος	2				
		A7.4.1 - Σχέδια μετακίνησης για σχολεία	2	-			
		A7.4.2 - Σχέδια μετακίνησης για εταιρείες	2	-			
A8 - Διαχείριση Εμπορευματικών Μεταφορών			3	2	54%	4	
	A8.1	Αναδιοργάνωση	3				
		A8.1.1 - Νυχτερινή διανομή	3	-			
		A8.1.2 - Ρυθμίσεις	3	-			
		A8.1.3 - Κυκλικές παραδόσεις	3	-			
		A8.1.4 - Περιοχές κοντινών παραδόσεων	3	-			
		A8.1.5 - Πρότυπα	1	x			
	A8	Αλλαγή μέσων	2				

	.2	μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές						
		A8.2.1 - Μη μηχανοκίνητα		2	-			
		A8.2.2 - Ποδηλατικά κούριερ		1	x			









Γράφημα 1. Γραφήματα αυτοξιολόγησης

Από τα παραπάνω αποτελέσματα προκύπτουν τα πεδία στα οποία θα πρέπει ο Δήμος Αιγάλεω να δουλέψει περισσότερα, τα μέτρα στα οποία θα πρέπει να δοθεί έμφαση για την βελτίωση επιμέρους θεματικών και πλήθος άλλων ζητημάτων τα οποία επιλύονται στο πλαίσιο των αναλυτικών δραστηριοτήτων παρακάτω και σε επόμενα παραδοτέα.

7.5. Επανεξέταση διαθεσιμότητας πόρων | Δραστ. 1.4

Η επιτυχία ενός ΣΒΑΚ είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη διαθεσιμότητα των πόρων για την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων.

Στη διαθεσιμότητα πόρων συμπεριλαμβάνονται οι **ανθρώπινοι πόροι** (διαθέσιμο προσωπικό και δεξιότητες), καθώς και οι **οικονομικοί πόροι**. Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται συνοπτική αξιολόγηση της διαθεσιμότητας και για τους δύο τομείς ενώ επιπλέον ανάλυση παρουσιάζεται και στις λοιπές δραστηριότητες, όπου οι πόροι εξειδικεύονται.

Σύμφωνα με τον ELTIS (2014), για τις περισσότερες δημόσιες αρχές, οι ειδικές δεξιότητες που απαιτούνται για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, δεν καλύπτονται επαρκώς από ίδιους πόρους των αρχών, άρα κοινή πρακτική αποτελεί η συνεργασία με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για συγκεκριμένες ειδικές τεχνικές υπηρεσίες. Είναι επίσης πολύ σημαντικό να «μεταφερθεί» η ειδική αυτή εμπειρία των εξωτερικών εμπειρογνωμόνων και στο εσωτερικό του φορέα που εκπονεί το ΣΒΑΚ. Ο στόχος λοιπόν είναι να καλυφθούν οι άμεσες ανάγκες σε δεξιότητες, από υπεργολαβίες ή συνεργασίες με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες, αλλά και παράλληλα να διατηρηθεί η τεχνογνωσία στο εσωτερικό του φορέα με στόχο την παρακολούθηση και αξιολόγηση του ΣΒΑΚ μετά την έγκρισή του. Για το λόγο αυτό συστάθηκε η παραπάνω Ομάδα Εργασίας του φορέα που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ.

Στην περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω ο ανάδοχος και τα στελέχη του Δήμου συνέβαλλαν ώστε να αναπτυχθεί μία ευέλικτη και ικανή Ομάδα Εργασίας που θα είναι αρμόδια για το σύνολο της ανάπτυξης και παρακολούθησης του ΣΒΑΚ.

Η εκπαίδευση και η συνεργασία αναδόχου και Ομάδας Εργασίας του Δ. Αιγάλεω έχει εν μέρει ως στόχο να αναπτύξει ορθά το ΣΒΑΚ Αιγάλεω και να μεταφερθεί η ειδική εμπειρία του αναδόχου σε αυτή, ώστε να είναι σε θέση μετέπειτα ο δήμος να υλοποιεί και να παρακολουθεί την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

ΠΩΣ εξασφαλίζονται οι ανθρώπινοι πόροι;

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ απαιτούν τον εντοπισμό των κατάλληλων ατόμων – προσωπικού που θα διαχειριστούν το σύνολο του έργου χωρίς κενά. Για να πραγματοποιηθεί αυτό στο Δ. Αιγάλεω έγινε αξιολόγηση της κατάστασης και αναπτύχθηκε η παρακάτω μεθοδολογία για την κατανομή των ρόλων- αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση των επιμέρους δεξιοτήτων των ατόμων/ εμπλεκομένων στο ΣΒΑΚ. Όπου εντοπίζεται κενό στελέχωσης της Ο.Ε. ή του Δήμου Αιγάλεω, εξωτερικός ανάδοχος σύμβουλος δύναται να καλύπτει το κενό λόγω σχετικής κατάρτισης.

Απαιτούμενες δεξιότητες	Στρατηγική απόκτησης δεξιοτήτων	Αρμόδιος φορέας
Συντονισμός προετοιμασίας ΟΤΑ για εκπόνηση ΣΒΑΚ	Ειδική κατάρτιση Ο.Ε. με τη συμβολή του συμβούλου- αναδόχου	Ο.Ε. Δ. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Ανάπτυξη διαδικασιών διαβουλευτικού σχεδιασμού πολιτικών ΣΒΑΚ	Ειδική κατάρτιση Ο.Ε. με τη συμβολή του συμβούλου- αναδόχου	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου

Συμμετοχή κοινού-επικοινωνία - ευαισθητοποίησης	Συνεργασία με εξωτερικό συνεργάτη επικοινωνιολόγο-εξειδικευμένο στο μάρκετινγκ	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου Διαρκής εκπαίδευση προσωπικού
Συλλογή δεδομένων και ανάλυση	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Διαμόρφωση δεικτών-παρακολούθηση σχεδίου	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Ανάπτυξη σεναρίων-επιλογή	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Υλοποίηση ΣΒΑΚ-εξειδίκευση επιμέρους μέτρων – συνεργασία με ειδικούς φορείς	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Ο.Ε. Αιγάλεω, Δίκτυο Φορέων Δ. Αιγάλεω Αρμόδιες υπηρεσίες σχετικά με επιμέρους έργα και πολιτικές – Ενδεχόμενη υποστήριξη από εξωτερικό σύμβουλο (ειδικό ανά μέτρο)
Παρακολούθηση – ανάδραση- νέο Σχέδιο Δράσης	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Συνεργασία Αιγάλεω και Δικτύου Φορέων – Υποστήριξη από εξωτερικό σύμβουλο

ΠΩΣ εξασφαλίζονται οι οικονομικοί πόροι;

Παρακάτω, παρουσιάζονται εθνικά και μη χρηματοδοτικά εργαλεία στα οποία διαπιστώνεται συνάφεια των αντικειμένων τους με το περιεχόμενο των μέτρων του ΣΒΑΚ και άρα εντοπίζεται η δυνατότητα αξιοποίησης των πόρων. Αναλυτικά ο τελικός προϋπολογισμός του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται σε επόμενο παραδοτέο μετά την επεξεργασία αναλυτικών προτάσεων και παρεμβάσεων καθώς και μετά την επεξεργασία του Σχεδίου από το Δίκτυο Φορέων και τους πολίτες.

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής

Το περιφερειακό πρόγραμμα (ΠΕΠ Αττικής) περιλαμβάνει έργα και δράσεις περιφερειακής κλίμακας, αξιοποιεί τα τοπικά πλεονεκτήματα και χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ).

Όραμα που διατυπώνει το ΠΕΠ Αττικής εστιάζει στην 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 γενικοί στόχοι του προγράμματος είναι η αξιοποίηση και η βελτίωση της ερευνητικής υποδομής και του ανθρώπινου δυναμικού, η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας (συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής οικονομίας), η ολοκλήρωση των βασικών υποδομών (ειδικότερα των υποδομών προστασίας του περιβάλλοντος), η μείωση των χωρικών ανισοτήτων εντός της Περιφέρειας και η αντιμετώπιση της φτώχειας και της κοινωνικής περιθωριοποίησης των πληθυσμιακών ομάδων.

Το ΠΕΠ Αττικής θέτει Θεματικούς στόχους με σκοπό την εξάλειψη των προβλημάτων που εντοπίζονται στην περιφέρεια. Οι Θεματικοί στόχοι που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ είναι οι εξής:

- Θεματικός Στόχος 2: Ενίσχυση της πρόσβασης σε Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και της χρήσης και ποιότητάς τους
- Θεματικός Στόχος 4: Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους Τομείς
- Θεματικός Στόχος 6: Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
- Θεματικός Στόχος 7: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές

Στο πλαίσιο του θεματικού στόχου 2, επιδιώκεται η στήριξη της ανάπτυξης και ενσωμάτωσης ΤΠΕ στους τομείς που αναδεικνύονται από την ΠΣΕΕ (τουρισμός, πολιτισμός, εμπόριο, ενέργεια, **αστικές μεταφορές.** έξυπνες εφαρμογές κ.λπ.), στην ποιότητα ζωής και στη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής στις πόλεις (**smart-cities**, e-inclusion, social networks).

Ο θεματικός στόχος 4 επιδιώκει στην εφαρμογή δράσεων εξοικονόμησης ενέργειας και ενεργειακής αποδοτικότητας η οποία θα συμβάλλει και στην **μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης**.

Ο θεματικός στόχος 6 επιδιώκεται στην επίλυση μείζονος σημασίας προβλημάτων που σχετίζονται με την ολοκλήρωση των περιβαλλοντικών υποδομών, καθώς και στην βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, την αστική αναζωογόνηση και την προώθηση **της φιλικής στο περιβάλλον κινητικότητας.**

Ο θεματικός στόχος 7 εστιάζει στην ολοκλήρωση της επέκτασης του Τραμ στον Πειραιά, στην αναβάθμιση/επέκταση των υποδομών για την κρουαζιέρα στον Πειραιά, **καθώς και σε επενδύσεις σε υποδομές και συστήματα οδικής ασφάλειας. Στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας συνεχίζεται η ανάπτυξη-βελτίωση των δικτύων μέσων σταθερής τροχιάς (Προαστιακός, Μετρό) από το Τομεακό Πρόγραμμα.**

Οι δράσεις που λήφθηκαν υπόψη στην εκπόνηση της παρούσας μελέτης σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με τις βιώσιμες αστικές μεταφορές και είναι οι εξής:

- Επέκταση βασικών λιμενικών υποδομών στο Λιμάνι του Πειραιά.

- **Παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (π.χ. πεζογέφυρες).**
- Ολοκλήρωση οδικών αξόνων που ξεκίνησαν την προηγούμενη προγραμματική περίοδο
- **Συμπλήρωση οδικών δακτυλίων και κόμβων**
- Ολοκλήρωση τραμ στον Πειραιά.
- Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής αναβάθμισης και αναζωογόνησης με επίκεντρο «υποβαθμισμένες» ή «ειδικές δυναμικού χαρακτήρα» περιοχές ή συνδυασμού αυτών.
- Ανάδειξη – αξιοποίηση αστικών «τοπόσημων» που συμβάλλουν στην αστική αναζωογόνηση και στην ελκυστικότητα των αστικών κέντρων.

Οι βιώσιμες αστικές μεταφορές αποτελούν κρίσιμη παράμετρο για την προστασία του περιβάλλοντος στο σύνολο της Περιφέρειας. Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η συμπλήρωση των υποδομών εξυπηρέτησης των χρηστών του οδικού δικτύου, αλλά και η αντιμετώπιση της διαχείρισης των αυξημένων ροών των επισκεπτών στον Πειραιά και στην Αθήνα. Στο πλαίσιο αυτό το ΠΕΠ επικεντρώνεται στην επέκταση του δικτύου του Τραμ, ενώ μέσω τομεακών παρεμβάσεων προωθείται η ενίσχυση του δικτύου του Μετρό.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ 2015 -2019

Το Ε.Π. του Δήμου Αιγάλεω προωθεί τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και την ανάπτυξη του εθνικού συστήματος μεταφορών με προώθηση και της συνδυασμένης μεταφοράς και περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής.

Ο σχετικός άξονας του Προγράμματος με δράσεις και μέτρα που συνδέονται με ΣΒΑΚ είναι ο **Άξονας 1 – Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής**. Σε αυτόν εντάσσονται μέτρα και δράσεις που αφορούν τα εξής

- Μέτρο 1.1: Υποδομές – Δίκτυα – Έργα Αναπλάσεις το οποίο περιλαμβάνει τους εξής **Στόχους** που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ
  - Αναπλάσεις Περιοχών Πλατειών, Παιδικών Χαρών και εν γένει κοινόχρηστων χώρων
  - Βελτίωση προσβασιμότητας κτιρίων, δρόμων και κοινόχρηστων χώρων για άτομα με κινητική δυσκολία

  Και Δράσεις:
  - Ολοκλήρωση της Ανάπλασης περιοχής Αγ. Ελευθερίου – Εργτικών Πολυκατοικιών, Κηφισού – Παραδοσιακού Ελαίωνα, Οδών Σαράφη, Παπαναστασίου, Μίνωος, Βορείου Ηπείρου κ.λπ. χώρων
  - Ολοκλήρωση της Ανάπλασης Λεωφ. Θηβών με στοιχεία βιοκλιματικού χαρακτήρα
  - Ανάπλαση περιοχής Δάφνης και Καβάλας
  - Βιοκλιματική αναβάθμιση πλατειών και λοιπών κοινόχρηστων χώρων
  - Αναπλάσεις Περιοχών, Πλατειών, Παιδικών Χαρών και εν γένει κοινόχρηστων χώρων

- Μέτρο 1.3.: Συγκοινωνίες – Κυκλοφορία – Στάθμευση το οποίο περιλαμβάνει τους εξής **Στόχους** που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ
  - Βελτίωση προσπελασιμότητας δρόμων και πεζοδρόμων – Υλοποίηση έργων οδοποιίας
  - Βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας των ΑμεΑ στα μέσα μεταφοράς, στις δημόσιες υπηρεσίς, στους χώρους αναψυχής κλπ.
  - Αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ μέσω της ανάπτυξης δικτύου πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και αναβάθμιση Δημόσιας Συγκοινωνίας
  - Δημιουργία αναγκαίων υποδομών στάθμευσης στους σταθμούς του Μετρό στις εισόδους της πόλης

  Και **Δράσεις**:
  - Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αιγάλεω με επίκεντρο του Σταθμού του Μετρό και τις νέες χρήσεις στην περιοχή του Ελαιώνα
  - Ανακατασκευή Οδού Μάρκου Μπότσαρη από Λεωφ. Θηβών μέχρι Οδού Στεφ. Σαράφη.
  - Εφαρμογή λεωφορειολωρίδας στην Ιερά Οδό
  - Κατασκευή, συντήρηση και επισκευή πεζοδρομίων και οδοστρωμάτων
  - Διαμόρφωση της οδού Αγίου Σπυρίδωνος από Δημητσάνης μέχρι Αγ. Νεκταρίου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας
  - Παρεμβάσεις σε κοινόχρηστους χώρους του Δήμου για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε οχήματα έκτακτης ανάγκης
  - Διάνοιξη και διαμόρφωση πεζοδρόμου οδού Ευρυτανίας από Αγ. Γεωργίου μέχρι Εδέσσης.
  - Κατασκευή ποδηλατοδρόμων και συναφών υποδομών εξυπηρέτησης ποδηλάτων στο Δήμο Αιγάλεω
  - Αναβάθμιση της Δημόσιας Συγκοινωνίας – Προμήθεια και Συντήρηση οχημάτων
  - Πράσινη διαδρομή Δήμου Αιγάλεω στην οδό Δελφών
  - Μελέτη αστικής κινητικότητας

ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Επιπλέον των εθνικών χρηματοδοτικών εργαλείων, ο Δήμος Αιγάλεωαξιοποιώντας το ΣΒΑΚ, μπορεί να διεκδικήσει τη συμμετοχή του σε **ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα** προγράμματα, όπου εντός των δραστηριοτήτων και της συνεργασίας του με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις και εταίρους, να προωθήσει την υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ στην περιοχή του που θα έχουν αρχικά πιλοτικό και αργότερα μόνιμο χαρακτήρα.

Παρακάτω παρουσιάζονται γενικά ορισμένα από τα χρηματοδοτικά εργαλεία στα οποία ο Δήμος Αιγάλεω θα μπορούσε να συμμετέχει για τους σκοπούς υλοποίησης και εμπλουτισμού του ΣΒΑΚ.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

Το ΕΤΠΑ επιδιώκει την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση διορθώνοντας ανισορροπίες μεταξύ περιφερειών.

Το ΕΤΠΑ επικεντρώνει τις επενδύσεις του σε αρκετούς βασικούς τομείς προτεραιότητας. Αυτό είναι γνωστό ως «θεματική επικέντρωση»:

- Έρευνα και καινοτομία,

- ψηφιακό θεματολόγιο,

- στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ),

- οικονομία με μειωμένη χρήση άνθρακα.

Οι πόροι του ΕΤΠΑ που κατανέμονται σε αυτές τις προτεραιότητες θα είναι ανάλογα με την κατηγορία της περιφέρειας. Στις πιο ανεπτυγμένες περιφέρειες, τουλάχιστον το 80 % της χρηματοδότησης πρέπει να εστιάζει σε δυο, το λιγότερο, από αυτές τις προτεραιότητες. Στις περιφέρειες μετάβασης, αυτό ισχύει για 60 % της χρηματοδότησης. Σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες, το ποσοστό είναι 50%.

Interreg IV C

Το Πρόγραμμα INTERREG IVC, που συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), παράσχει χρηματοδότηση για τη διαπεριφερειακή συνεργασία στην Ευρώπη. Εγκρίθηκε το Σεπτέμβριο 2007 και υλοποιείται κατά τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013. Αποτελεί συνέχεια αντίστοιχου Προγράμματος της περιόδου 2002-2006.

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των περιφερειακών πολιτικών και μηχανισμών. Κάθε έργο στηρίζεται στην ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των εταίρων, που ιδεατά είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη των τοπικών και περιφερειακών πολιτικών των περιοχών τους.

Οι τομείς ενδιαφέροντος είναι η καινοτομία και η οικονομία της γνώσης, το περιβάλλον και η πρόληψη κινδύνων. Ως εκ τούτου, το Πρόγραμμα στοχεύει στην ενίσχυση του οικονομικού εκσυγχρονισμού και της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη.

Τα τυπικά εργαλεία ανταλλαγής εμπειριών είναι δραστηριότητες δικτύωσης, όπως θεματικά εργαστήρια, σεμινάρια. Συνέδρια, έρευνες και εκπαιδευτικές επισκέψεις. Οι εταίροι των έργων συνεργάζονται για την ανάδειξη και τη μεταφορά καλών πρακτικών. Τα πιθανά αποτελέσματα των έργων περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, συστάσεις σε ζητήματα πολιτικών, στρατηγικές κατευθύνσεις ή σχέδια δράσης. Το INTERREG IVC επιτρέπει επίσης την πιλοτική εφαρμογή πρακτικών, αλλά μόνο αν αυτές συμπληρώνουν την ανταλλαγή εμπειριών.

URBACT III

Το URBACT είναι το ευρωπαϊκό πρόγραμμα εδαφικής συνεργασίας για την ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη των πόλεων της Ευρώπης. Έχει ήδη αναπτυχθεί σε 2 προγραμματικές περιόδους (URBACT I & URBACT II) και επεκτείνει την εφαρμογή του και στη νέα περίοδο 2014-2020, περιλαμβάνοντας τις πόλεις των 28 Κρατών–Μελών, της Νορβηγίας και της Ελβετίας. Το URBACT III έχει συνολικό προϋπολογισμό 96,3Μ €. Υποστηρίζει πόλεις, περιφέρειες, μητροπολιτικές περιοχές, αντίστοιχες επαρχιακές, περιφερειακές και εθνικές αρχές, πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, μη κυβερνητικές οργανώσεις, επιμελητήρια και οργανισμούς.

Το URBACT δίνει στις πόλεις της Ευρώπης κεντρικό και σημαίνοντα ρόλο. Διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ τους για την εύρεση αποτελεσματικών και βιώσιμων λύσεων σε αστικές προκλήσεις, ενθαρρύνει την ανταλλαγή καλών πρακτικών, επιδιώκει την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων των πόλεων σε ζητήματα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, και όλα αυτά μέσα από μια δυναμική διαδικασία δικτύωσης. Για να το επιτύχει αυτό χρηματοδοτεί δίκτυα πόλεων:

- Δίκτυα Σχεδιασμού Δράσεων
- Δίκτυα Υλοποίησης Δράσεων
- Δίκτυα Μεταφοράς Καλών Πρακτικών.

Το πρόγραμμα URBACT III 2014-2020 έρχεται να υλοποιηθεί σε μια χρονική περίοδο που οι χώρες της ΕΕ στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής, έχουν ολοκληρώσει το σχεδιασμό των νέων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και θέτουν σε πλήρη ανάπτυξη την υλοποίησή τους. Τα νέα Προγράμματα, είτε είναι τομεακά/εθνικά είτε αφορούν τις Περιφέρειες των χωρών, έχουν αναγνωρίσει την αυξημένη συμμετοχή των πόλεων στην υλοποίηση των ευρωπαϊκών πολιτικών και έχουν συμπεριλάβει δράσεις και παρεμβάσεις ολοκληρωμένης βιώσιμης αστικής ανάπτυξης (Κανονισμός (ΕΕ) No 1301/2013, Άρθρο 7), σε συνδυασμό με τις πολιτικές περιβάλλοντος, μεταφορών, απασχόλησης και κοινωνικής ένταξης. Έρχονται δε να ενισχύσουν τις εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές/ πολιτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και να υποστηρίξουν στρατηγικά και χρηματοδοτικά τις προτεραιότητες των πόλεων μέσα από συνεκτικά σχεδιασμένες και δυναμικές παρεμβάσεις.

Βασικό στοιχείο του τρίτου κύκλου του προγράμματος URBACT είναι ο επανασχεδιασμός της λειτουργίας των Εθνικών Σημείων Επαφής των χωρών που συμμετέχουν στο πρόγραμμα, για τα οποία προβλέπονται αυξημένα καθήκοντα και εκπλήρωση ενός πολύ πιο απαιτητικού ρόλου με διευρυμένες και νέες αρμοδιότητες. Το Εθνικό Σημείο Επαφής URBACT είναι ο δίαυλος επικοινωνίας μεταξύ του Προγράμματος URBACT III, των εθνικών υπουργείων που εμπλέκονται στα ζητήματα αστικής ανάπτυξης, των πόλεων της Ελλάδας και Κύπρου, των ενδιαφερόμενων οργανισμών και εταίρων, των Εθνικών Σημείων Επαφής των υπόλοιπων συμμετεχόντων Κρατών, των 21 Δικτύων Πόλεων που έχουν ήδη δημιουργηθεί στην πρώτη φάση του προγράμματος, αλλά και εκείνων που πρόκειται να δημιουργηθούν μέσω της υλοποίησης των δύο επόμενων φάσεων, των Δικτύων Υλοποίησης Δράσεων και Μεταφοράς Καλών Πρακτικών.

Αυτό θα το επιτύχει σχεδιάζοντας και υλοποιώντας έγκαιρα και έγκυρα ποικίλες δράσεις επικοινωνίας και πληροφόρησης για το σύνολο των ενδιαφερόμενων πόλεων και φορέων, προωθώντας την όσο το δυνατόν ευρύτερη διάδοση των αποτελεσμάτων του προγράμματος URBACT και ενημερώνοντας το σύνολο των ενδιαφερόμενων πόλεων της Ελλάδας και της Κύπρου για το URBACT III και την προστιθέμενη αξία που μπορεί να έχει για τη βιώσιμη ανάπτυξη μιας πόλης η συμμετοχή της σε αυτό. Ταυτόχρονα θα υποστηρίξει τη δικτύωση μεταξύ πόλεων, την ανταλλαγή ιδεών, την υιοθέτηση έξυπνων λύσεων και καινοτόμων πρακτικών για την αντιμετώπιση παλαιών και νέων προκλήσεων, αλλά και την αναβάθμιση του ρόλου των πόλεων ως ρυθμιστικού παράγοντα αφενός για τη διαμόρφωση πολιτικών και αφετέρου για την εφαρμογή παρεμβάσεων προς όφελος του πολίτη.

Urban Innovative Actions (UIA)

Το Urban Innovative Actions είναι μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παρέχει οικονομικούς πόρους σε πόλεις σε όλη την Ευρώπη για να δοκιμάσουν νέες και μη αποδεδειγμένες λύσεις για την αντιμετώπιση των αστικών προκλήσεων. Βάσει του άρθρου 8 του ΕΤΠΑ, η πρωτοβουλία έχει συνολικό προϋπολογισμό ύψους 372 εκατ. Ευρώ για την περίοδο 2014-2020.

Η πρωτοβουλία υποστηρίζει αστικές περιοχές με πληθυσμό τουλάχιστον 50000 κατοίκους ή ένα σύνολο αστικών περιοχών με πληθυσμό τουλάχιστον 50000 κατοίκους που βρίσκονται σε ένα από τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ. Η προτεινόμενη ιδέα δεν πρέπει να έχει υλοποιηθεί ξανά, ενώ η εφαρμογή της θα πρέπει να προκαλεί μια πραγματικά θετική αλλαγή στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Μηχανισμός ELENA

Ο μηχανισμός ELENA αποτελεί βοήθεια για τα τοπικά ενεργειακά προγράμματα, διαχειριζόμενος από την ευρωπαϊκή επιτροπή. Το ELENA – European Local Energy Assistance - παρέχει επιδοτήσεις για τεχνική βοήθεια. Το ευρύ φάσμα επιλέξιμων μέτρων για την εν λόγω οικονομική υποστήριξη περιλαμβάνει μελέτες σκοπιμότητας και αγοράς, διάρθρωση επενδυτικών προγραμμάτων, επιχειρησιακά σχέδια, ενεργειακούς ελέγχους, προετοιμασία διαδικασιών πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών και συμβατικών διακανονισμών και ανάθεση της διαχείρισης των επενδυτικών προγραμμάτων σε νεοπροσληφθέν προσωπικό. Στόχος είναι να συγκεντρωθούν τα διασκορπισμένα τοπικά σχέδια σε συστηματικές επενδύσεις και να αποκτήσουν μεγάλες πιθανότητας επιτυχίας. Οι τοπικοί φορείς έχουν κρίσιμο ρόλο στην επίτευξη των ευρωπαϊκών ενεργειακών στόχων.

Το ευρωπαϊκό πλάνο ενέργειας, με δεδομένο ότι έχει υπογραφεί το σύμφωνο των δημάρχων από τη συγκεκριμένη αρχή, στοχεύει στη μείωση του εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα κατά 20% έως το 2020. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, η ευρωπαϊκή επιτροπή και η ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (EIB) δημιουργήσανε το ELENA, ένα πρόγραμμα που παρέχει τεχνική υποστήριξη και χρηματοδοτείται από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ενέργειας (IEE). Η υποστήριξη από το ELENA καλύπτει μέχρι και το του κόστους που αφορά την τεχνική υποστήριξη μεγάλων προγραμμάτων βιώσιμης ενέργειας σε πόλεις και περιοχές.

JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

Το JESSICA, διαχειριζόμενο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, είναι μια πρωτοβουλία της ευρωπαϊκής επιτροπής, η οποία αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (ΕΤΕπ) και το συμβούλιο της ευρωπαϊκής τράπεζας ανάπτυξης (CEB). Στηρίζει την αειφόρο αστική ανάπτυξη και την αναγέννηση μέσω της χρηματοοικονομικής μηχανικής.

Οι χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης μπορούν να επιλέξουν να επενδύσουν μέρος των κοινοτικών διαρθρωτικών ταμείων τους σε ανανεώσιμα κεφάλαια για να βοηθήσουν την ανακύκλωση των οικονομικών πόρων για την επιτάχυνση των επενδύσεων σε αστικές περιοχές της Ευρώπης. Το JESSICA προωθεί τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη με την υποστήριξη έργων στους ακόλουθους τομείς:

- Αστικών υποδομών - συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, ύδρευσης/

αποχέτευσης, της ενέργειας

- Κληρονομιάς ή πολιτιστικών χώρων - για τουρισμό ή άλλες βιώσιμες χρήσεις

- Ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών - συμπεριλαμβανομένης καθαριότητας και απολύμανσης

- Πανεπιστημιακά κτίρια - ιατρικών, βιοτεχνολογικών και άλλων εξειδικευμένων

εγκαταστάσεων

- Βελτιώσεις της ενεργειακής απόδοσης.

Το JESSICA λειτουργεί ως εξής:

Οι συνεισφορές από το ευρωπαϊκό ταμείο περιφερειακής ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) σε ταμεία αστικής ανάπτυξης (ΤΑΑ), που τις επενδύουν σε συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα ή σε άλλα έργα που περιλαμβάνονται σε ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να έχουν τη μορφή ιδίων κεφαλαίων, δανείων και /ή εγγυήσεων. Εναλλακτικά, οι διαχειριστικές αρχές μπορούν να αποφασίσουν να διοχετεύσουν κεφάλαια για την ΤΑΑ χρησιμοποιώντας ταμεία χαρτοφυλακίου, που έχουν συσταθεί για να επενδύουν σε περισσότερα ΤΑΑ. Αυτό δεν είναι υποχρεωτικό, αλλά δεν προσφέρει το πλεονέκτημα ότι επιτρέπει στις διαχειριστικές αρχές να αναθέτουν ορισμένα από τα καθήκοντα που απαιτούνται για την εφαρμογή του JESSICA σε έμπειρους επαγγελματίες. Λόγω της ανανεούμενης φύσης των μέσων, οι αποδόσεις από τις επενδύσεις επανεπενδύονται σε νέα έργα αστικής ανάπτυξης.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης

Συστάθηκε το 2011 για σχέδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Το ταμείο αυτό χρησιμοποιεί πόρους από το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ανάκαμψη της οικονομίας που δεν έχουν δαπανηθεί και με συγχρηματοδότηση από την ΕΤΕπ παρέχονται συμμετοχικοί τίτλοι, εγγυήσεις και χρεωστικά προϊόντα για δημόσιες αρχές και οργανισμούς ενεργώντας για λογαριασμό τους. Το ταμείο εστιάζει σε επενδύσεις σε κτίρια, τοπικές ενεργειακές υποδομές, εγκαταστάσεις για διανεμημένη παραγωγή από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και αστικές μετακινήσεις.

Ταμείο Μηχανισμού Διευκόλυνσης "Συνδέοντας την Ευρώπη" (Connecting Europe Facility – CEF)

Αποτελεί βασικό μέσο χρηματοδότησης της ΕΕ για την προώθηση της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας μέσω στοχοθετημένων επενδύσεων σε έργα υποδομής σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Υποστηρίζει την ανάπτυξη δικτύων υψηλών επιδόσεων, βιώσιμων και αποτελεσματικά διασυνδεδεμένων διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών. Οι επενδύσεις της CEF καλύπτουν τους ελλείποντες κρίκους της ενεργειακής, μεταφορικής και ψηφιακής αλυσίδας της Ευρώπης.

Η CEF ωφελεί τους ανθρώπους σε όλα τα κράτη μέλη, καθιστώντας τα ταξίδια ευκολότερα και πιο βιώσιμα, ενισχύοντας την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, επιτρέποντας παράλληλα ευρύτερη χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και διευκολύνοντας τη διασυνοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ δημόσιων διοικήσεων, επιχειρήσεων και πολιτών.

Εκτός από τις επιχορηγήσεις, η CEF προσφέρει χρηματοδοτική στήριξη σε έργα μέσω καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων, όπως εγγυήσεις και ομόλογα έργων. Τα μέσα αυτά δημιουργούν σημαντική ώθηση στη χρήση του προϋπολογισμού της ΕΕ και λειτουργούν ως καταλύτης για την προσέλκυση περαιτέρω πόρων από τον ιδιωτικό τομέα και άλλους φορείς του δημόσιου τομέα.

Από τον Ιανουάριο του 2014, η INEA είναι η πύλη για τη χρηματοδότηση στο πλαίσιο του CEF. Η INEA υλοποιεί το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού του προγράμματος CEF, συνολικού ύψους €27,4 δισ.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) είναι ο κεντρικός πυλώνας του Επενδυτικού Σχεδίου για την Ευρώπη. Στόχος του είναι η αντιμετώπιση της

έλλειψης εμπιστοσύνης και επενδύσεων που είχε ως συνέπεια η οικονομική και δημοσιονομική κρίση, και η αξιοποίηση των ρευστών διαθεσίμων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, των επιχειρήσεων και των ιδιωτών σε μια εποχή κατά την οποία οι δημόσιοι πόροι σπανίζουν.

Η Επιτροπή συνεργάζεται με τον στρατηγικό της εταίρο, τον Όμιλο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Το ΕΤΣΕ χρηματοδοτεί στρατηγικές επενδύσεις σε βασικούς τομείς, όπως οι υποδομές, η ενεργειακή απόδοση και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η έρευνα και η καινοτομία, το περιβάλλον, η γεωργία, η ψηφιακή τεχνολογία, η εκπαίδευση, η υγεία και τα κοινωνικά έργα. Επίσης, βοηθά τις μικρές επιχειρήσεις να ξεκινήσουν, να αναπτυχθούν και να επεκταθούν, με την παροχή χρηματοδότησης με κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου.

Το ΕΤΣΕ είναι μια εγγύηση του προϋπολογισμού της ΕΕ που παρέχει στον όμιλο της ΕΤΕπ προστασία από τις πρώτες ζημίες. Αυτό σημαίνει ότι ο όμιλος της ΕΤΕπ είναι σε θέση να χορηγεί χρηματοδότηση σε έργα υψηλότερου κινδύνου απ' ό, τι συνήθως. Μια ανεξάρτητη επιτροπή επενδύσεων χρησιμοποιεί αυστηρά κριτήρια για να αποφασίζει εάν ένα έργο είναι επιλέξιμο για στήριξη από το ΕΤΣΕ. Δεν εφαρμόζονται ποσοστώσεις - ανά τομέα ή ανά χώρα. Η χρηματοδότηση παρέχεται αποκλειστικά με γνώμονα τη ζήτηση.

Πρόγραμμα Life+

Το Life+ είναι το χρηματοδοτικό μέσο της ευρωπαϊκής ένωσης για το περιβάλλον και αποτελεί συνέχεια του Life. Βασικός στόχος του Life+ είναι να συμβάλλει στην εφαρμογή, ενημέρωση και ανάπτυξη της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής και νομοθεσίας συμπεριλαμβανομένης της ενσωμάτωσης του περιβάλλοντος σε άλλες πολιτικές, προωθώντας με τον τρόπο αυτό την βιώσιμη ανάπτυξη. Το Life στηρίζει την εφαρμογή του 6ου προγράμματος δράσης για το περιβάλλον συμπεριλαμβανομένων των θεματικών στρατηγικών. Μέσω του Life χρηματοδοτούνται μέτρα και έργα με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία για τα κράτη-μέλη.

Το Life αποτελείται από τρεις ενότητες:

- Life+ φύση και βιοποικιλότητα

- Life+ περιβαλλοντική πολιτική και διακυβέρνηση

- Life+ πληροφόρηση και επικοινωνία

Horizon 2020

Το H2020 (Horizon 2020) είναι το χρηματοδοτικό μέσο εφαρμογής της πρωτοβουλίας «Innovation Union», μιας Ευρωπαϊκής εμβληματικής πρωτοβουλίας με στόχο την εξασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης. Το νέο αυτό πρόγραμμα χρηματοδότησης της Έρευνας και Καινοτομίας είναι μέρος της προσπάθειας για τη δημιουργία ανάπτυξης και νέων θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Θα είναι ανοιχτό από το 2014 έως το 2020, με συνολικό προϋπολογισμό πάνω από €70 δισεκατομμύρια.

Το H2020 αποτελεί ένα ενιαίο πρόγραμμα που συνενώνει τρία ξεχωριστά προγράμματα/πρωτοβουλίες (FP7, CIP, EIT). Ενισχύει περισσότερο την καινοτομία, από την έρευνα σ' ένα ευρύ φάσμα μέχρι και την παραγωγή προϊόντων και το εμπόριο. Περιλαμβάνει όλες τις μορφές της καινοτομίας (τεχνολογική, μη τεχνολογική οργάνωση, κοινωνική καινοτομία, κλπ) και εστιάζει σε κοινωνικές

προκλήσεις που αντιμετωπίζει η κοινωνία της Ευρώπης (π.χ. υγεία, καθαρή ενέργεια και μεταφορά). Παρέχει απλοποιημένη πρόσβαση, για όλες τις εταιρείες, πανεπιστήμια, ινστιτούτα, σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και πέρα από αυτές. Επίσης, περιλαμβάνει νέα μέσα χρηματοδότησης (π.χ. βραβεία επιβράβευσης και κινήτρου) και υποστηρίζει ειδικές δράσεις σε τρεις φάσεις (από την ιδέα στην αγορά) ειδικά για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜμΕ). Παρέχει τέλος νέα οικονομικά μέσα όπως πρόσβαση σε χρηματοδότηση κινδύνου (δάνεια, εγγυήσεις, ίδια χρηματοδότηση, κλπ).

7.6. Καθορισμός βασικού Χρονοδιαγράμματος | Δραστ. 1.5

Ο Δήμος Αιγάλεω(και ειδικότερα η Ο.Ε. με τη συμβολή του αναδόχου συμβούλου) στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας **συνέταξε** το ΑΡΧΙΚΟ χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, το οποίο **αναθεωρείται** σε επόμενο χρόνο μετά την οριστική ανάπτυξη του πακέτου μέτρων και την ολοκλήρωση του Σχεδίου Δράσης. Με δεδομένο ότι τα μέτρα του ΣΒΑΚ Αιγάλεωποικίλλουν, μεταξύ άλλων, ανάλογα με :

(α) την προτεραιότητα υλοποίησης τους,

(β) το χαρακτήρα τους (κανονισμός ή διαδικασία πολιτικής ή φυσικό/ τεχνικό έργο),

(γ) το πλήθος και τη διάρκεια των βημάτων εγκρίσεων και υλοποίησης τους.

Το ΑΡΧΙΚΟ αυτό χρονοδιάγραμμα στοχεύει στην καταγραφή της διαδικασίας ανάπτυξης.

Σημειώνεται ότι το σύνολο του χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης του ΣΒΑΚ στο οποίο εμπλέκεται και η συμβολή του αναδόχου είναι 12 μήνες και αφορά στο διάστημα μέχρι και την οριστική σύνταξη του Σχεδίου συμπεριλαμβανομένου και του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.

Ως εκ τούτου στο παρακάτω περιγράφονται οι βασικές χρονικές αλληλεξαρτήσεις σχετικά με τις κύριες διαδικασίες του ΣΒΑΚ, ήτοι Προετοιμασία, Συντονισμός Φορέων, Συμμετοχή- ενημέρωση Πολιτών, Ανάπτυξη στόχων- προτεραιοτήτων- μέτρων, Σύνταξη- εκπόνηση, Πλαίσιο εφαρμογής- δράσης, Αξιολόγηση- παρακολούθηση- ανασκόπηση.

Ενδεικτικό περιεχόμενο/διάρθρωση χρονοδιαγράμματος



Εικόνα 4. Ενδεικτικό πρώτο χρονοδιάγραμμα

Πίνακας 3 - Ενδεικτικό περιεχόμενο/διάρθρωση χρονοδιαγράμματος

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Προετοιμασία- ανάπτυξη Ο.Ε. – συλλογή υλικού- ανάπτυξη στρατηγικής εμπλοκής κοινού – πρώτη έρευνα												
Αναλυτική αξιολόγηση περιβάλλοντος- ανάπτυξη στόχων- προτεραιοτήτων- πρώτων σεναρίων												
Όραμα- εμπλοκή φορέων- ανάπτυξη μέτρων- προκαταρκτικό σχέδιο ΣΒΑΚ												
Οριστικοποίηση μέτρων – σύνταξη σχεδίου δράσης- Πλαίσιο Δράσης												
οριστικοποίηση ΣΒΑΚ												
Σχέδιο παρακολούθησης & αξιολόγησης												

Για την ευκολότερη παρακολούθηση της εφαρμογής του Σ.Β.Α.Κ. το χρονοδιάγραμμα κρίνεται σκόπιμο σε επόμενη φάση να αναλύεται στο επίπεδο των δράσεων που απαρτίζουν το σχέδιο αναφορικά με

α) την Εκτιμώμενη χρονική εκκίνηση δράσης,

β) την Εκτιμώμενη χρονική διάρκεια δράσης, και

γ) την Εκτιμώμενη χρονική ολοκλήρωση της δράσης.

Έπειτα, προτείνεται σε κάθε δράση εκτός από τον χρονικό ορίζοντα, να παρέχονται και δεδομένα για:

1. Τις πηγές χρηματοδότησης,
2. Την αναγωγή του συνολικού κόστους της κάθε παρέμβασης στη χρονική διάρκεια υλοποίησής της.
3. Την ιεράρχηση των προτεινόμενων δράσεων,
4. Την υπηρεσία ή τις υπηρεσίες, που συμμετέχουν στην υλοποίηση της κάθε δράσης.

8. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ | Δραστ. 1.6

Η συμμετοχή και εμπλοκή του κοινού στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ αποτελεί θεμελιώδη αρχή προκειμένου να θεωρείται ένα ΣΒΑΚ ολοκληρωμένο. Είναι πλέον εμπεδωμένο ότι χωρίς την εμπλοκή του κοινού στην συν-διαμόρφωση του οράματος και στην παρακολούθηση του συνόλου του, ένα ΣΒΑΚ δεν είναι πλήρες και επομένως δεν λογίζεται ως τέτοιο από την Ε.Ε. Οι όποιες συμμετοχικές διαδικασίες πρέπει να γίνονται στη βάση της ενημέρωσης των συμμετεχόντων ώστε να εμπλέκονται ουσιαστικά στον σχεδιασμό.

Η διαβούλευση των εμπλεκόμενων φορέων σε ένα ΣΒΑΚ με τους φορείς της διοίκησης και τους κατοίκους της πόλης θα πρέπει να καταλήγει σε ένα κοινώς αποδεκτό **Σύμφωνο Συμμετοχής των Φορέων**, στο οποίο οι συμβαλλόμενοι θα ακολουθούν τα όσα περιγράφονται από τον κύκλο του ΣΒΑΚ.

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας η Ομάδα Εργασίας του Δ. Κορινθίων με τη συμβολή του αναδόχου συμβούλου για το ΣΒΑΚ – παράλληλα με την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και την ανάπτυξη της στρατηγικής επικοινωνίας του ΣΒΑΚ- **εντόπισε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς** στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, **αξιολόγησε** το βαθμό εμπλοκής τους και τις ενδεχόμενες συγκρούσεις/ αλληλοεπικαλύψεις ενδιαφερόντων τους, τους **κατηγοριοποίησε** σε πρωτοβάθμιους, βασικούς και ενδιάμεσους φορείς και τέλος **ανέπτυξε** τη στρατηγική εμπλοκής τους στο σχεδιασμό.

Σε κάθε διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας η Ο.Ε. του ΣΒΑΚ (με τη συμβολή του αναδόχου – συμβούλου) κρίνεται σκόπιμο αφού συλλέξει όπως παραπάνω τους φορείς του τόπου, **να εντοπίσει τις διάφορες κατηγορίες φορέων** σε Πρωτοβάθμια Εμπλεκόμενους, Βασικούς Εμπλεκόμενους και Ενδιάμεσους, ήτοι:

Πρωτοβάθμια εμπλεκόμενοι: Ποιος θα επηρεαστεί τελικά- θετικά ή αρνητικά –από τα με νέα μέτρα (π.χ. οι πολίτες γενικά, διαφορετικές κοινωνικές ομάδες ή επαγγέλματα, ορισμένες συνοικίες της πόλης, τα υποκαταστήματα των επιχειρήσεων, επιμέρους οργανώσεις);

Βασικοί εμπλεκόμενοι: Ποιος έχει την πολιτική ευθύνη (δήμαρχοι, σύμβουλοι, άλλα επίπεδα εξουσίας); Ποιος έχει τους οικονομικούς πόρους (δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια); Ποιος έχει την εξουσία (κατά τομέα ή περιοχή); Ποιος έχει τις δεξιότητες και την τεχνογνωσία (δημόσιες διοικήσεις, πανεπιστήμια, ιδιωτικός τομέας) - στον τομέα των μεταφορών και των συναφών τομέων (χρήσεις γης, περιβάλλον, εκπαίδευση, υγεία, τουρισμός, κλπ);

Ενδιάμεσοι: Ποιος υλοποιεί την πολιτική των μεταφορών (πάροχοι συγκοινωνιακού έργου και αρχές μεταφορών, αστυνομία, κλπ); Ποιος διεξάγει σημαντικές δραστηριότητες μεταφοράς (εμπορευματικές μεταφορές, λιμάνια, αεροδρόμια, κλπ); Ποιος εκπροσωπεί ομάδες σχετικού ενδιαφέροντος (ενώσεις, επιμελητήρια, συνεταιρισμοί, δίκτυα); Ποιος ενημερώνει και συντάσσει αναφορές για θέματα μεταφορών (αρχές, φορείς, τοπικά μέσα ενημέρωσης);

Εκκρεμεί στην παρούσα φάση η αναλυτική κατηγοριοποίηση των φορέων η οποία θα οριστικοποιηθεί με την Β' Διαβούλευση.

Στη συνέχεια οι φορείς θα προσκληθούν από το Αιγάλεω για τη σύσταση Δικτύου Φορέων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου αλλά και μέσα από τηλεφωνικές επικοινωνίες της Ο.Ε. του Δ. Αιγάλεω.

Στην δεύτερη συνάντηση για την δεύτερη θεματική διαβούλευση (Workshop) εμπλεκόμενων φορέων οι φορείς πρόκειται να **υπογράψουν αμέσως επόμενο χρόνο το παρακάτω Αρχικό Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων.** Το υπογεγραμμένο αρχείο φυλάσσεται από την Ο.Ε. του Δ. Αιγάλεω σε ειδική Βιβλιοθήκη Υλικού ΣΒΑΚ.

ΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

«Οι υπογράφοντες το παρόν Σύμφωνο εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί κάθε βαθμίδας και μη – θεσμικοί, που είναι σχετικοί με τις μετακινήσεις πολιτών και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϊόντων στον Δήμο Αιγάλεω, συμφωνούμε στα παρακάτω:

Κείμενο Αρχικής Συμφωνίας Συμμετοχής

1. Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα, συλλογικά και συνεργατικά για τα επόμενα 2 χρόνια και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, ώστε οι μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω δύο βασικούς άξονες – στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης και της Βιώσιμης Κινητικότητας, να υπηρετούν τις Πολεοδομικές Πολιτικές και να σέβονται τις ευαισθησίες των Δημόσιων Χώρων του Δήμου Αιγάλεω:

- *Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής*
- *Εφαρμογή των περιβαλλοντικά και οικονομικά βέλτιστων λύσεων*

2. Το συντονισμό των δράσεών μας αναλαμβάνει ο Δήμος Αιγάλεω μέσω του ……..

3. Κάθε ένας από τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της Στρατηγικής Βιώσιμης Κινητικότητας - ΣΒΑΚ.

4. Ο Δήμος Αιγάλεω, μπορεί κατά την διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς με τους οποίους να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.

Ειδικότερα ο σχεδιασμός στον οποίο δεσμευόμαστε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα:

- *Είναι φιλικές στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη και απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές.*
- *Συμβάλλουν με τον βέλτιστο τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Αιγάλεω, τονώνουν την ελκυστικότητά της και αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.*

- *Μέσω της χρησιμοποίησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της επιλογής φιλικών στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης και μεταφορών οδηγούν στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων και ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις ως προς το θόρυβο και τη λειτουργία των διαφόρων δραστηριοτήτων.*
- *Ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την αστική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των παραβατικών συμπεριφορών και των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.*
- *Συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τονώνουν την ανταγωνιστικότητα και ενισχύουν την επιχειρηματικότητα εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.*
- *Βελτιστοποιούν την σχέση κόστους – οφέλους των διαφόρων δικτύων.*
- *Προωθούν μορφές ήπιας κυκλοφορίας, λύσεις «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας» και συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.*
- *Αξιοποιούν κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών.*

Από τον Δήμο Αιγάλεω *Ο εκπρόσωπος του Φορέα*

Σημειώνεται ότι η Ο.Ε. ΣΒΑΚ Δ. Αιγάλεω θα επιδιώξει την εθελούσια συμμέτοχη όσο το δυνατόν περισσότερων φορέων στην οριστικοποιημένη ομάδα – δίκτυο φορέων, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το τελικό ΣΒΑΚ είναι προϊόν εθελούσιας συνεργασίας.

Η **στρατηγική εμπλοκής** των παραπάνω φορέων και των πολιτών του Αιγάλεω στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ Αιγάλεω περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά στοιχεία:

- Τρεις (3) θεματικές διαβουλεύσεις/ συσκέψεις για κατάθεση απόψεων-αναγκών των φορέων, συνδιαμόρφωση στόχων-προτεραιοτήτων- μέτρων,
- Πολλές επιμέρους συζητήσεις μεταξύ φορέων- πολιτών- Ο.Ε. ΣΒΑΚ-Αναδόχου.

Ενδεικτικά τα πρώτα ζητούμενα που θα κληθούν οι **φορείς** να καταγράψουν σε σχέση με της ανάγκες του Λήμνου συνοψίζονται στο παρακάτω **ερωτηματολόγιο**:

<u>Υπόδειγμα ερωτηματολογίου συμμετοχής φορέων</u>

Προς τους εκπροσώπους των φορέων της πόλης

Ο **Δήμος Αιγάλεω**, συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για το περιβάλλον και έχοντας στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών στη πόλη και στην ευρύτερη περιοχή της, πήρε την πρωτοβουλία να εκπονήσει Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με στόχο την λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του οδικού δικτύου και κάθε δημόσιου χώρου. Παρακαλείσθε να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο που ακολουθεί, καταθέτοντας τις γνώμες και απόψεις σας για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει στους παρακάτω τομείς:

Δίνονται παρακάτω μερικές κατευθύνσεις που ίσως σας χρειαστούν για τις απαντήσεις σας.

Διαχείριση Στάθμευσης	Στη Διαχείριση Στάθμευσης ανήκουν οι πολιτικές που αποσκοπούν στη βέλτιστη αξιοποίηση των διατιθέμενων για στάθμευση χώρων της πόλης, είτε στο δρόμο είτε εκτός δρόμου, λαμβάνοντας υπόψη τις αντοχές του περιβάλλοντος και την αισθητική κάθε συγκεκριμένου δρόμου ή γενικότερα μιας περιοχής.
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπατήματος, Ποδηλάτου, Δημόσιας συγκοινωνίας κ.λπ.)	Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας έχουν ως στόχο την ενίσχυση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας για την αντίστοιχη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου το οποίο είναι υπεύθυνο για πολλά προβλήματα ποιότητας ζωής και οικονομικής λειτουργίας της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό οι παραπάνω Στρατηγικές εισηγούνται μια πιο ισόρροπη κατανομή της διατομής του δρόμου στις διάφορες κατηγορίες χρηστών με τη δημιουργία επαρκούς πλάτους διαδρόμων για κάθε μία από αυτές Οι νέες αυτές υποδομές για εναλλακτικά μέσα και τρόπους μετακίνησης ενθαρρύνουν είτε την ενίσχυση είτε και την εμφάνιση κάποιων, όπως το ποδήλατο, που είχαν υποχρεωθεί σχεδόν να αποσυρθούν από το δρόμο.

Δημόσιες Μεταφορές	Ένα ελκυστικό, χάρις στις επιδόσεις του και την αισθητική του, και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, συνδυασμένο με τους υπόλοιπους τρόπους και μέσα μετακίνησης, είναι το κλειδί ώστε η πόλη να προσφέρει μια ανταγωνιστική και βολική εναλλακτική λύση στο ιδιωτικό αυτοκίνητο.
Πολιτικές για το αυτοκίνητο	Τα μέτρα που λαμβάνονται από τις Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας και αφορούν την κυκλοφορία του αυτοκινήτου κατά κανόνα στοχεύουν στη μείωση του φόρτου και της ταχύτητας αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, στην απομάκρυνση διαμπερών ροών από προστατευόμενες περιοχές, στην εγκατάσταση στόλων κοινόχρηστων οχημάτων (carsharing, bike sharing), στην προώθηση της συλλογικής χρήσης ιδιωτικών οχημάτων (car pooling) κ.λπ.
Οδικές Υποδομές	Πρόκειται για τους δρόμους, γέφυρες κ.λπ. που φιλοξενούν την κυκλοφορία ανθρώπων, οχημάτων και δημόσιας συγκοινωνίας.
Περιβάλλον και Ενέργεια	Αποτελεί ζητούμενο για την πόλη όλοι οι φορείς να δεσμευθούν να μειώσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, στο πλαίσιο μιας περιβαλλοντικής και ενεργειακής στρατηγικής που θα χαράσσει στόχους για την πόλη με βάση τις ευθύνες της απέναντι στην παγκόσμια κοινότητα ως προς την κλιματική αλλαγή.
Διαχείριση Κινητικότητας	Υπάγονται σε αυτήν όλες οι πολιτικές που στηρίζονται σε "ήπια" και χαμηλού κόστους μέτρα, όπως η πληροφόρηση και η επικοινωνία, η κατάλληλη οργάνωση υπηρεσιών, η ενεργοποίηση εναλλακτικών μέσων και τρόπων μετακίνησης, δίνοντας έμφαση σε μετακινήσεις των εργαζομένων προς και από τη δουλειά, λιγότερο εξαρτημένες από το αυτοκίνητο και πιο συλλογικές.
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	Η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, με σεβασμό στο περιβάλλον της πόλης, περιλαμβάνει διάφορες στρατηγικές μείωσης του όγκου των φορτηγών που εισέρχονται στην πόλη, χρησιμοποίησης για την μεταφορά των εμπορευμάτων τους ίδιων οχημάτων από διαφορετικές εταιρείες ώστε να μη κινούνται άδεια κ.λπ.
Στρατηγικές (Σχέδια) Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας εστιάζουν στον άνθρωπο, αποσκοπούν στο η πόλη να είναι προσπελάσιμη από κάθε μέσο και τρόπο μετακίνησης και όχι μόνο από το αυτοκίνητο, προκύπτουν από διεπιστημονικές συνεργασίες και έχουν ως προϋπόθεση τη συμμετοχή των πολιτών και των φορέων της τοπικής κοινωνίας.
Τεχνολογίες Πληροφόρησης και Επικοινωνίας	Πρόκειται για εργαλεία εξαιρετικά χρήσιμα για την εμπλοκή των πολιτών στους σχεδιασμούς καθώς και για την αποτελεσματική λειτουργία και διαχείριση της

	στάθμευσης και της κυκλοφορίας ιδιωτικών και δημόσιων οχημάτων.

Παρακαλείσθε να συμπληρώσετε τον τίτλο του φορέα που εκπροσωπείτε:	

Παρακαλείσθε να περιγράψετε με λίγες λέξεις τα προβλήματα που αντιμετωπίζετε σχετικά με τις παρακάτω θεματικές ενότητες:

Δημόσια Συγκοινωνία	
Περπάτημα και Ποδήλατο	
Πολιτικές για το αυτοκίνητο	
Οδικές Υποδομές	
Διαχείριση Στάθμευσης	
Περιβάλλον και Ενέργεια	
Διαχείριση Κινητικότητας	
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών	

Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει λιγότερο σημαντικό και 5 πολύ σημαντικό, παρακαλείσθε να ιεραρχήσετε το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις παρακάτω θεματικές ενότητες.

	1	2	3	4	5
Θέματα που σχετίζονται με το αυτοκίνητο					
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπάτημα, Ποδήλατο)					
Δημόσιες Μεταφορές					
Οδικές Υποδομές					
Διαχείριση Στάθμευσης					
Περιβάλλον και Ενέργεια					
Διαχείριση Κινητικότητας					
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων					
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας					
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών					

Θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια άσκησης πολιτικής Διαχείρισης Κινητικότητας στο άμεσο μέλλον στον φορέα σας;

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_

Στον βαθμό που για τη λειτουργία των μελών του φορέα σας χρησιμοποιούνται μεγάλα οχήματα λεωφορεία ή φορτηγά θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια καλύτερης οργάνωσης των μετακινήσεών τους ώστε να εξοικονομούνται καύσιμα, να μειώνεται η ρύπανση και να μην επιβαρύνονται οι συνθήκες ασφάλειας; Ποια θα ήταν συγκεκριμένα η στόχευσή τους;

_____
_____
_____
_____

_____
_____

Παρακαλείσθε να αναφέρετε αν πιστεύετε ότι ο φορέας σας θα μπορούσε να συνδράμει την πόλη να βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής και αν ναι, με ποιον τρόπο;

_____
_____
_____
_____

Παρακαλείσθε να αναφέρετε προτάσεις για τα παραπάνω θέματα που θα θέλατε να γίνουν από το Δήμο στην επόμενη διετία, πενταετία, δεκαετία.

_____
_____
_____

Η καταγραφή των ζητημάτων από τους φορείς θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της πρώτης θεματικής διαβούλευσης ενώ μεμονωμένες απόψεις εκπροσώπων θα καταγραφούν από την Ο.Ε. του Δήμου με τη συμβολή του Αναδόχου.

Αναλυτικά το υλικό των παραπάνω θα φυλάσσεται σε ειδική Βιβλιοθήκη της Ο.Ε. του Δ. Αιγάλεω.

9. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ | Δραστ. 2.3

Η ενεργή συμμετοχή των δημοτών σε επίπεδο σχεδιασμού των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας είναι μια αναγκαία διαδικασία, προκειμένου να είναι ένα ΣΒΑΚ ολοκληρωμένο.

Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχής των δημοτών στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω αποτελούν δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ του Δήμου και των Δημοτών όχι μόνο για το παρόν έργο αλλά και για την οικοδόμηση μιας διαρκούς συνεργασίας στη βάση ενεργής συμμετοχής των δημοτών σε σχεδιαστικές πρωτοβουλίες του Δήμου Αιγάλεω με στόχο την βελτίωση της λειτουργίας των δημόσιων χώρων του Δήμου επ' ωφελεία της βιώσιμης κινητικότητας.

Σε συνέχεια των παραπάνω, ο Δήμος Αιγάλεω μέσα από την ομάδα εργασίας- καλείται να εξετάσει καλές πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί στον Δήμο στο πλαίσιο ενημέρωσης-ευαισθητοποίησης και συμμετοχικού σχεδιασμού. Επιπλέον, κρίνεται σκόπιμο να μελετήσει και άλλες στρατηγικές που έχουν εκπονηθεί σε πόλεις ανάλογων χαρακτηριστικών αναφορικά με τις λύσεις που έδωσαν για τη συμμετοχική διαδικασία στο πλαίσιο εκπόνησης ΣΒΑΚ, να εξετάσει εργαλεία που ενδεχομένως να λειτουργήσουν βοηθητικά, να διερευνήσει μεθοδολογίες και καλές πρακτικές, κ.λπ.

Σε συνεργασία με τον ανάδοχο που υποστηρίζει το ΣΒΑΚ **θα πρέπει να γίνει ξεκάθαρος ο στόχος για τον οποίο γίνεται η διαβούλευση** και οι ευρύτερες διαδικασίες για την εμπλοκή του κοινού στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ (οικειοποίηση πόλης, ενεργοποίηση πολιτών, νομιμοποίηση μέτρων, συνυπευθυνότητα, επίτευξη μεταβολής νοοτροπίας, κ.α.).

Βασικό μέρος της δράσης αυτής αποτελεί ο προγραμματισμός συγκεκριμένων εκδηλώσεων, ημερίδων, workshops που θα απευθύνονται σε στοχευμένο κοινό (φορείς, πολιτικό δυναμικό), καθώς και στο ευρύ κοινό με συγκεκριμένη θεματολογία αναφορικά με το ΣΒΑΚ μέσω παραδοσιακών και σύγχρονων εργαλείων.

Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχικού σχεδιασμού αφορούν όλα τα στάδια υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Αναλυτικότερα το σύνολο των προτεινόμενων προς εφαρμογή δράσεων περιγράφεται παρακάτω ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο των οδηγιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Για την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι πολίτες είναι αυτοί που θα δώσουν τις βασικές πληροφορίες για την λειτουργία του Δήμου μέσω διαφόρων εργαλείων όπως είναι ο πληθοπορισμός (crowdsourcing), τα ερωτηματολόγια – μέσω των οποίων θα αποτυπώσουν τις καθημερινές συνήθειες τους, ως προς τις μετακινήσεις, τις απόψεις τους και τους προβληματισμούς τους για το θέμα των μεταφορών, και οι διαβουλεύσεις.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές, κυρίως κινητών τηλεφώνων, όπου οι χρήστες μπορούν να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες για το οδικό περιβάλλον, τις διαδρομές που κάνουν, και να καταθέτουν απόψεις και προβλήματα για τα ζητήματα του οδικού χώρου.

Παράλληλα υπάρχουν και εφαρμογές **crowdsensing** , όπως για παράδειγμα το google traffic όπου συλλέγει αυτόματα πληροφορίες από τους μετακινούμενους (οι οποίοι έχουν δώσει την συγκατάθεσή τους κατά την εγκατάσταση της εφαρμογής) και τις

παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο. Ένας επιπλέον τρόπος συλλογής πληροφοριών από τους κατοίκους είναι μέσω ιστοσελίδων του Δήμου ή μέσω των social media, όπου οι πολίτες μπορούν να απευθυνθούν άμεσα με Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και την Δημοτική αρχή.

Τα **ερωτηματολόγια** είναι ένας επίσης τρόπος για την συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα στόχο, απ' όπου και συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι οι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΚΤΕΛ, ταξί, εμπορικός σύλλογος, ξενοδοχοϋπάλληλοι κλπ), οι μαθητές (όπου οι μετακινήσεις τους αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων στον δήμο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους ορισμένους από τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου που πρέπει να προστατευτούν), οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες του Δήμου.

Στα ερωτηματολόγια ζητείται αρχικά να περιγραφούν οι συνήθειες των μετακινήσεων του κάθε ερωτώμενου, και στη συνέχεια οι ανησυχίες τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τις μεταφορές. Τέλος κάθε ερωτώμενος μπορεί μέσω του ερωτηματολογίου να καταθέσει τις προτάσεις του για την βελτίωση των μετακινήσεών τους.

Κατά την **διαβούλευση** ο κόσμος ενημερώνεται αρχικά για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας ώστε να κατανοήσει τη διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό, και να μπορέσει βάσει των καθημερινών τους εμπειριών να καταθέσει πιο στοχευμένα τους προβληματισμούς του σχετικά με τις μεταφορές.

Η Ομάδα Εργασίας σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μία συζήτηση, όπου για κάθε μία από τις προτάσεις ή προβληματισμούς προτείνονται λύσεις και καταγράφεται κατά πόσο θα είναι αποδεκτές από το κοινό.

Η Ομάδα Εργασίας συγκεντρώνει όλες τις πληροφορίες που προκύπτουν από τη χρήση των ανωτέρω εργαλείων και τις επεξεργάζεται και τις αξιολογεί (κατά πόσο σχετίζεται η πληροφορία με το ΣΒΑΚ) και τις χρησιμοποιεί, μαζί με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (πχ γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης) σαν βάση για να προτείνει τους σχεδιασμούς.

Σε κάθε Βήμα του ΣΒΑΚ η ομάδα Εργασίας οφείλει να ενημερώνει το κοινό, είτε μέσω εκδηλώσεων όπως είναι οι διαβουλεύσεις, είτε μέσω ενημερωτικών δελτίων, αλλά και μέσω **ιστοτόπου**, αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

Στο site αυτό αναρτώνται αρχικά πληροφορίες για το τι είναι το ΣΒΑΚ, με επεξηγήσεις για το κάθε Βήμα και τις υποχρεώσεις του Δήμου για αυτό. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε να ενημερώνονται οι πολίτες και να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις, ώστε να μπορούν συμμετέχουν στις συζητήσεις.

Τέλος, στα τελευταία βήματα του ΣΒΑΚ θα αναρτηθεί το τελικό σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αλλά και ο προϋπολογισμός των έργων για την διαφάνεια του σχεδίου.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ, οι φορείς που έχουν συνάψει το σύμφωνο συνεργασίας οφείλουν να ενημερώνονται από την Ομάδα Εργασίας και να συζητούν όλα τα σενάρια του σχεδιασμού.

Με το σύμφωνο συμμετοχής το οποίο δεν υπέχει δεσμευτικό χαρακτήρα, οι εκπρόσωποι των φορέων που το υπογράφουν συμφωνούν να παρέχουν στην Ομάδα

Εργασίας ό, τι πληροφορίες απαιτούνται για τον σχεδιασμό, και προωθούν τις διάφορες δράσεις που υλοποιούνται ώστε να αυξάνεται η συμμετοχή του κοινού.

Ειδικότερα στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω, η Ο.Ε ΣΒΑΚ με τη συμβολή του αναδόχου – συμβούλου θα αναπτύξει την παρακάτω μεθοδολογία με συγκεκριμένα εργαλεία (βλ. πίνακα παρακάτω) για την ολοκληρωμένη συμμετοχή φορέων και πολιτών.

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών – προτάσεων – σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Αιγάλεω σχετικά με παραμέτρους που αφορούν και το ΣΒΑΚ
2. Χρήση δεδομένων crowdsensing όπου οι μετακινούμενοι στο Δ. Αιγάλεω παραχωρούν σιωπηρά σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps Traffic, Strava κ.α.
3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξής του
4. Κατ’ ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στο δήμο Αιγάλεω, αλλά και επισκέπτες του δήμου και των γύρω περιοχών
5. Επιτόπιες αυτοψίες – παρατηρήσεις συμπεριφοράς μετακινούμενων στην Χώρα και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο,
6. Ανάπτυξη ειδικών ερωτηματολογίων ανά ομάδα στόχο στην περιοχή μελέτης (βλ. Παράρτημα).

Η παραπάνω μεθοδολογία με ανάλογο υλικό κρίνεται σκόπιμο να επαναλαμβάνεται κατά την ανασκόπηση- αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά την παρέλευση της πενταετίας.

Καθορισμός περιοχών αναφοράς για τις δραστηριότητες του σχεδίου

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) διαφοροποιούνται από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες στον τρόπο καθορισμού της περιοχής μελέτης. Η πρακτική των συμβατικών κυκοφοριακών μελετών των δήμων στον ελληνικό χώρο ήταν να προτείνονται παρεμβάσεις αποκλειστικά εντός της περιοχής ευθύνης του δήμου. Διαμπερείς μετακινήσεις ή μετακινήσεις που έχουν το ένα άκρο τους (προέλευση ή προορισμό) εκτός των περιοχών ευθύνης του δήμου καταγράφονταν ως «εξωτερικές» μετακινήσεις, τις οποίες ο δήμος όφειλε να διαχειριστεί και να εξυπηρετήσει με κάποιο τρόπο, θεωρώντας δεδομένο ότι οι μετακινήσεις αυτές θα συνεχίσουν να υπάρχουν, εφόσον ο δήμος δεν έχει τη δυνατότητα παρέμβασης εκτός των διοικητικών ορίων του.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έρχονται να αλλάξουν τη λογική αυτή. Σύμφωνα με τις Οδηγίες που έχουν δημοσιευθεί στην Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τα ΣΒΑΚ (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - www.eltis.org) ο σχεδιασμός πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο της περιοχής που συνδέεται λειτουργικά με την πόλη. Η περιοχή αυτή ονομάζεται «αστική περιοχή βάσει της λειτουργίας της» (functional urban area) στην αγγλική ορολογία. Ίδια σημασία έχει ο ελληνικός διεθνής όρος «μητροπολιτική περιοχή» (metropolitan area): η «μητροπολιτική περιοχή» περιλαμβάνει τη μητέρα πόλη (κεντρική πόλη) και τα «παιδιά» της, δηλαδή όλη την όμορη περιοχή που ανήκει στη μητέρα πόλη. Η μητροπολιτική περιοχή μπορεί να συμπεριλαμβάνει και απομακρυσμένους από τον συμπαγή οικιστικό ιστό της πόλης οικισμούς, οι οποίοι ενώ προσομοιάζουν με παραδοσιακούς αγροτικούς οικισμούς, στην πράξη ανήκουν στην αστική περιοχή, αφού από τους οικισμούς αυτούς εκκινούν καθημερινά μετακινήσεις εργαζομένων με προορισμό την πόλη. Έχουν μετατραπεί δηλαδή οι οικισμοί αυτοί σε τόπους κατοικίας ανθρώπων, οι οποίοι εργάζονται στην πόλη, και με τον τρόπο αυτό ανήκουν πλέον στην πόλη. Τα όρια της πόλης είναι πλέον δυσδιάκριτα και απλώνονται σε μία μεγάλη περίμετρο γύρω από αυτή.

Στα ΣΒΑΚ γίνεται προσπάθεια να μελετηθεί η κινητικότητα που σχετίζεται με την πόλη, χωρίς να ληφθούν υπ' όψη τεχνητοί περιορισμοί, όπως τα διοικητικά όρια. Στόχος είναι να ασκηθούν πολιτικές σε όλη την «αστική περιοχή» που περιβάλλει τον κεντρικό οικισμό της πόλης, δηλαδή σε όλη την «μητροπολιτική περιοχή». Είναι ο μόνος τρόπος για να μειωθεί η κυκλοφορία στο κέντρο μιας πόλης, καθώς ένα μεγάλο τμήμα της κυκλοφορίας προέρχεται από τους περιαστικούς οικισμούς, που μπορεί να μην ανήκουν στον οικείο δήμο. Εάν δεν προσφερθούν στις περιοχές αυτές εναλλακτικές του αυτοκινήτου λύσεις, οι κάτοικοι της μητροπολιτικής περιοχής θα παραμένουν εξαρτημένοι από το αυτοκίνητό τους.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_en):

Ως ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της για την αστική κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά σθεναρά στις ευρωπαϊκές πόλεις όλων των μεγεθών να υιοθετήσουν την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMPs). Αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά τη συνολική ποιότητα ζωής των κατοίκων αντιμετωπίζοντας μείζονες προκλήσεις, όπως η συμφόρηση, η ατμοσφαιρική/ηχορύπανση, η κλιματική αλλαγή, τα οδικά ατυχήματα, η αντιαισθητική στάθμευση στο δρόμο και η ενσωμάτωση νέων υπηρεσιών κινητικότητας. ***Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας***

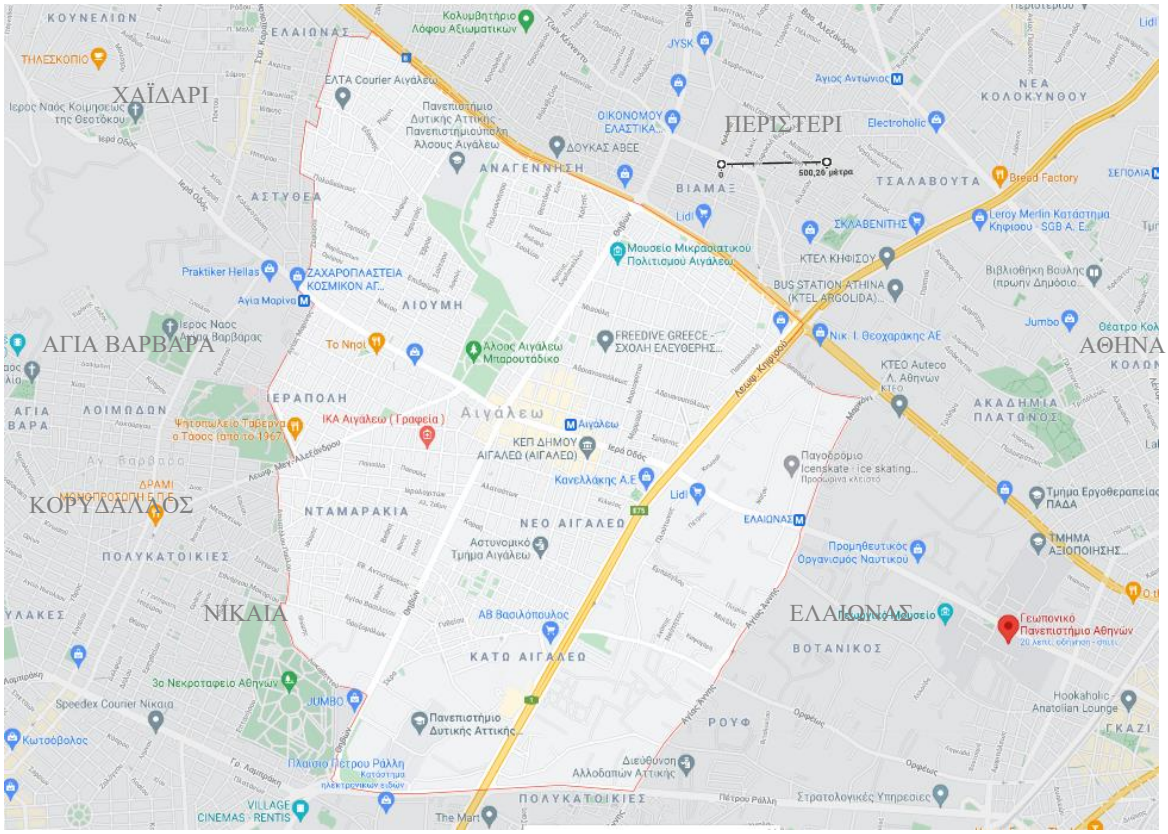
(SUMP) εξετάζει ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή *(functional urban area) και προβλέπει συνεργασία σε διάφορους τομείς πολιτικής, σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, με τους κατοίκους της περιοχής και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.»*

Σύμφωνα με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση ΣΒΑΚ (παράγραφος 2 άρθρου 2 Νόμου 4784/2021 - ΦΕΚ 40/Α/16.3.2021) ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται κατ' αρχάς περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης. Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται «*η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ.* ***εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του****. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και* ***μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας****. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού …*».

Ο δήμος Αιγάλεω ανήκει στη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας, οπότε αναμένεται να έχει ισχυρές λειτουργικές σχέσεις με τη γύρω περιοχή και το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης γίνεται με τη βοήθεια της διερεύνησης των συσχετίσεων που υπάρχουν μεταξύ του δήμου Αλίμου και των γύρω περιοχών που δημιουργούν μετακινήσεις μεταξύ τους.

Τα διοικητικά όρια του δήμου Αιγάλεω φαίνονται στην Εικόνα 5.

Ο δήμος Αιγάλεω έχει στην περιοχή ευθύνης του το δυτικό τμήμα της βιομηχανικής / βιοτεχνικής περιοχής του Ελαιώνα δυτικά της οδού Αγίας Άννης και βόρεια της λεωφόρου Πέτρου Ράλλη και την οικιστική περιοχή που εκτείνεται από το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής νότια κοντά στο νεκροταφείο της Νίκαιας και την περιοχή χρήσεων αναψυχής (Village) του Ρέντη μέχρι βόρεια τη λεωφόρο Αθηνών που αποτελεί ένα διαμήκες φράγμα αποκόπτωντας το δήμο Αιγάλεω από το δήμο Περιστερίου. Νότια συνορεύει με το δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, δυτικά με την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι, βόρεια με το Περιστέρι και ανατολικά με το δήμο Αθηναίων. Ο δήμος Αιγάλεω τέμνεται στην διεύθυνση βορρά-νότου από τη λεωφόρο Κηφισού, που αποτελεί έναν από τους πιο φορτισμένους οδικούς άξονες της Αττικής, ο οποίος είναι διαμορφωμένος ως αυτοκινητόδρομος, δηλαδή δεν επιτρέπεται η διάσχισή του από πεζούς και οχήματα παρά μόνο σε σημεία που υπάρχουν ανισόπεδοι κόμβοι. Παρ' όλα αυτά, το φράγμα που δημιουργεί η λεωφόρος Κηφισού δεν δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην κίνηση των πεζών, αφού διέρχεται από τη βιομηχανική περιοχή του δήμου, όπου η κίνηση πεζών δεν είναι μεγάλη. Σημαντικότερο φράγμα είναι η λεωφόρος Θηβών που διασχίζει τις πυκνοδομημένες οικιστικές και εμπορικές περιοχές του δήμου. Ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων στη λεωφόρο Θηβών είναι μικρές και τα σχετικά περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού αμβλύνουν την αποκοπή που δημιουργείται. Ανάλογο φράγμα αποτελεί και η Ιερά Οδός που ενώνει το κέντρο του δήμου με την Αθήνα, την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι. Η κίνηση των αυτοκινήτων είναι σημαντική, ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων εξαιτίας της συμφόρησης είναι μικρές και υπάρχουν αρκετά σημεία στα οποία ο πεζός μπορεί να διασχίσει την οδό με ασφάλεια.



Εικόνα 5: Διοικητικά όρια δήμου Αιγάλεω, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps

Χαρακτηριστικό του δήμου είναι ο μεγάλος χώρος πρασίνου που έχει δημιουργηθεί στην καρδιά του, το Μπαρουτάδικο που ενώνει το κέντρο της πόλης στην τομή των λεωφόρων Θηβών, Ιεράς Οδού και Μεγάλου Αλεξάνδρου με το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής βόρεια. Χαρακτηριστικό του άλσους είναι ότι σε κανένα σημείο δεν επιτρέπεται η διάσχισή του κάθετα από οχήματα, έχει δημιουργήσει δηλαδή στην καρδιά του δήμου μία περιοχή ελεύθερη από μηχανοκίνητη κίνηση, ελεύθερη από θόρυβο και ρύπους. Το «φράγμα» αυτό για τα αυτοκίνητα δημιουργεί εκτεταμένες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εκατέρωθεν του άλσους, αφού δε μπορεί να γίνει καμία διαμπερής κίνηση των αυτοκινήτων. Περιμετρικά του άλσους έχει δημιουργηθεί και ποδηλατόδρομος. Το άλσος αναβαθμίζει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων του δήμου.

Όπως φαίνεται από την εικόνα του δήμου υπάρχει σαφής ιεράρχιση του οδικού δικτύου με πρωτεύοντες άξονες (λεωφόρο Αθηνών, λεωφόρος Κηφισού) που συγκεντρώνουν τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων και δευτερεύοντες άξονες (Θηβών, Ιερά Οδός, λεωφόρου Μεγάλου Αλεξάνδρου) που απορροφούν τις πιο τοπικές διαμπερείς κινήσεις. Αποτέλεσμα της σχετικά υψηλής πυκνότητας οδικών αξόνων είναι η προστασία των γειτονιών του δήμου από τη διαμπερή κυκλοφορία. Άλλωστε οι λεωφόροι Αθηνών και Κηφισού, αλλά και το άλσος Μπαρουτάδικο λειτουργούν ως φράγματα για την κίνηση των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα η κίνησή τους να διοχετεύεται στους κύριους άξονες του δήμου που είναι οι μόνοι που επιτρέπουν διαμπερείς κινήσεις. Μειονέκτημα ωστόσο της ιεράρχησης που έχει εφαρμοστεί είναι ότι οι δευτερεύοντες άξονες είναι ακτινικοί και κατευθύνονται όλοι προς το κέντρο της πόλης σε αντίθεση με τους πρωτεύοντες άξονες που παρακάμπτουν τον οικιστικό ιστό. Με τον τρόπο αυτό οδηγείται σημαντική κυκλοφορία στην καρδιά της πόλης. Η ιεράρχηση αυτή αποθαρρύνει την επιλογή εναλλακτικών του αυτοκινήτου λύσεων για τη μετακίνηση προς το εμπορικό κέντρο του Αιγάλεω. Σημαντική υποδομή για το δήμο είναι το μετρό το οποίο εξασφαλίζει ένα ποιοτικό, γρήγορο, αξιόπιστο, εναλλακτικό του αυτοκινήτου τρόπο μετακίνησης από το Αιγάλεω προς τους γειτονικούς δήμους Αγίας Βαρβάρας, Νίκαιας,

Κορυδαλλού, προς την Αθήνα και τον Πειραιά. Ο σταθμός του μετρό έχει χωροθετηθεί στο κέντρο του Αιγάλεω συμβάλλοντας στη ζωντάνια του κέντρου, στην ενίσχυση των δραστηριοτήτων σε αυτό και στη δημιουργία ιδιαίτερης ταυτότητας για το δήμο.

Γύρω από το δήμο, εκτός των ορίων του, έχουν δημιουργηθεί νέοι ισχυροί υπερτοπικοί πόλοι που προκαλούν μετακινήσεις με αφετηρία τις περιοχές κατοικίας του δήμου Αιγάλεω προς τις περιοχές αυτές. Ο σημαντικότερος χώρος είναι τα πάρκα αναψυχής που έχουν δημιουργηθεί νότια του δήμου εντός των ορίων του δήμου Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη) (Εμπορικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο Village και το Allou Fun Park). Η ύπαρξη σημαντικών οδικών υποδομών και μέσων σταθερής τροχιάς ευνοούν την αναζήτηση εργασίας εκτός των ορίων του δήμου, καθώς οι χρόνοι μετακίνησης προς τους γειτονικούς δήμους είναι μικροί.

Ο κυριότερος υπερτοπικός εμπορικός, διοικητικός και πόλος αναψυχής που δεν βρίσκεται εντός των ορίων του δήμου είναι το κέντρο της Αθήνας, όπου κατευθύνεται η πλειονότητα των εργαζομένων που κατοικούν εντός του δήμου Αιγάλεω.

Έγινε προσπάθεια ακριβούς χαρτογράφησης των αλληλεπιδράσεων του δήμου Αιγάλεω με τις γειτονικές περιοχές. Για το σκοπό αυτό αξιοποιήθηκαν στοιχεία από την ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. του 2011 για το δήμο Αιγάλεω που καταγράφου τον τόπο εργασίας των κατοίκων. Την εποχή αυτή δε λειτουργούσε η γραμμή μετρό που συνέδεε το δήμο με τα νοτιοδυτικά προάστια (Αγία Βαρβάρα, Νίκαια, Κορυδαλλός), ωστόσο υπήρχε η σύνδεση μετρό με το δήμο Αθηναίων και τα βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας (Ψυχικό, Χολαργός, Χαλάνδρι, Αγία Παρασκευή, Γέρακας, Παλλήνη, Παιανία, Κορωπί και το Αεροδρόμιο).

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης των στοιχείων της ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (δεν αναφέρονται μεμονωμένα οι δήμοι εργασίας στους οποίους μετακινούνται λιγότεροι από 200 εργαζόμενοι του δήμου Αιγάλεω). Όπως φαίνεται από τον πίνακα το 27,18 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω δε χρειάζεται να μετακινηθεί εκτός δήμου για εργασία. Είναι ένα υψηλό ποσοστό για τα δεδομένα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας όπου οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ δήμων είναι σημαντικές. Οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις αποτελούν τις μετακινήσεις στις οποίες κυρίως στοχεύουν οι πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, καθώς έχουν μικρό μήκος και μπορούν να γίνονται πεζή ή με ποδήλατο. Ωσόσο δεν πρέπει να αγνοηθεί ότι το 70 % των κατοίκων του δήμου που είναι εργαζόμενοι πρέπει να μετακινηθούν εκτός των ορίων του δήμου. Πρέπει πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας να εφαρμοστούν και στους δήμους προς τους οποίους μετακινούνται οι εργαζόμενοι. Διότι εάν στον προορισμό του ο εργαζόμενος που κατοικεί στο δήμο Αιγάλεω δεν εξασφαλίζει ποιότητα μετακίνησης με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα, αναγκαστικά θα στραφεί προς το αυτοκίνητο για τη μετακίνηση του επιβαρύνοντας το περιβάλλον του δήμου στον οποίο ζει.

Πίνακας 4 – Κατανομή εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο εργασίας.

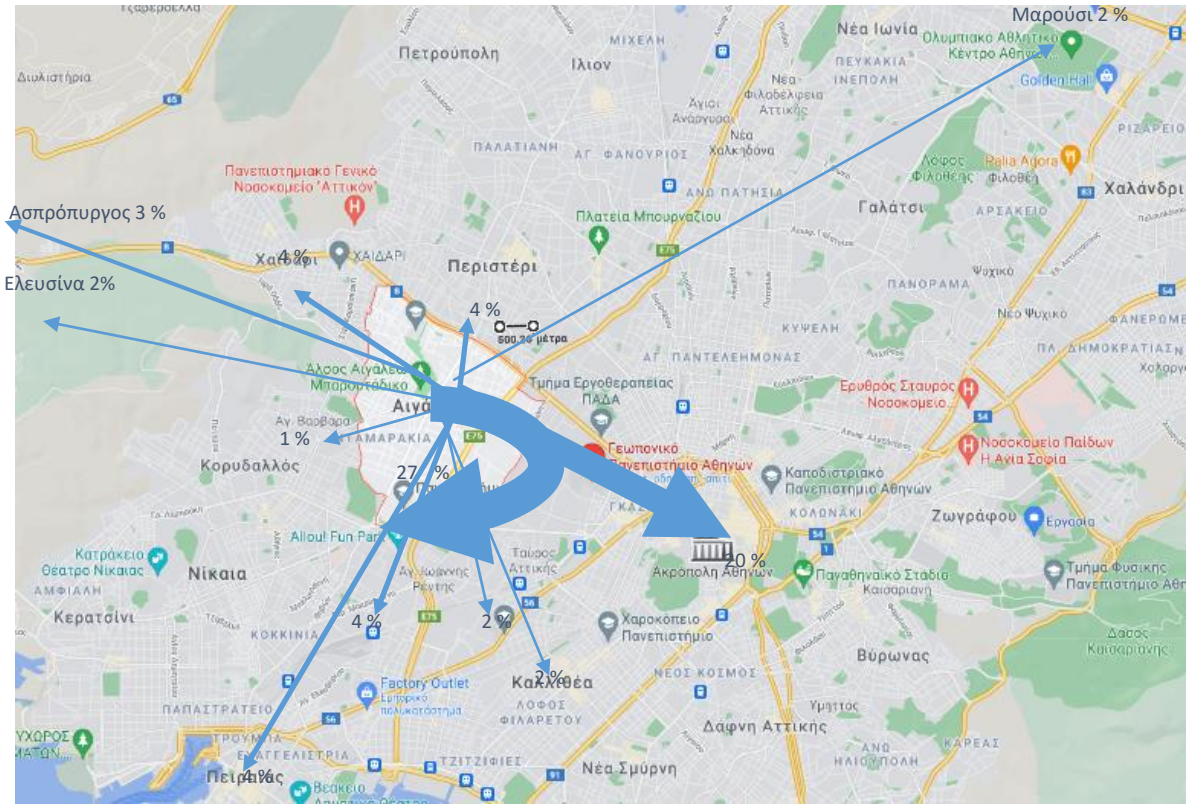
Δήμος Διαμονής	Δήμος Εργασίας	Αριθμός εργαζομένων	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω (%)
Αιγάλεω	Αιγάλεω	6748	27,18
Αιγάλεω	Αθηναίων	4890	19,70
Αιγάλεω	Πειραιώς	1113	4,48

Αιγάλεω	Περιστερίου	984	3,96
Αιγάλεω	Χαϊδαρίου	921	3,71
Αιγάλεω	Νίκαιας - Αγίου Ι. Ρέντη	897	3,61
Αιγάλεω	Ασπροπύργου	798	3,22
Αιγάλεω	Ελευσίνας	514	2,07
Αιγάλεω	Αμαρουσίου	482	1,94
Αιγάλεω	Μοσχάτου – Ταύρου	430	1,73
Αιγάλεω	Καλλιθέας	395	1,59
Αιγάλεω	Αγίας Βαρβάρας	271	1,09
Αιγάλεω	Αχαρνών	264	1,06
Αιγάλεω	Κηφισιάς	255	1,03
Αιγάλεω	Κορυδαλλού	229	0,92
Αιγάλεω	Μεταμορφώσεως	221	0,89
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών (Χαλανδρίου, Αγίας Παρασκευής, Πεντέλης, Βριλησσίων, Ηρακλείου, Λυκόβρυσης-Πεύκης, Νέας Ιωνίας, Παπάγου – Χολαργου, Ψυχικού – Φιλοθέης)	829	3,34
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων-Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης)	827	3,33
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών (Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό-Αργυρούπολη, Άγιος Δημήτριος, Γλυφάδα)	531	2,14
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικής Αττικής (Φυλής, Μάνδρας-Ειδυλλίας, Μεγαρέων, Κινέττας)	311	1,25
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλατσίου, Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	304	1,23
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών (Ίλιον, Άγιοι Ανάργυροι – Καματερό, Πετρούπολη)	304	1,23
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Περάματος)	214	0,86
Αιγάλεω	ΠΕ Νήσων (Σαλαμίνα, Ύδρα, Αίγινα, Κύθηρα, Σπέτσες, Τροιζηνία)	203	0,82
Αιγάλεω	**Σύνολο Περιφέρειας Αττικής**	**22935**	**92,38**

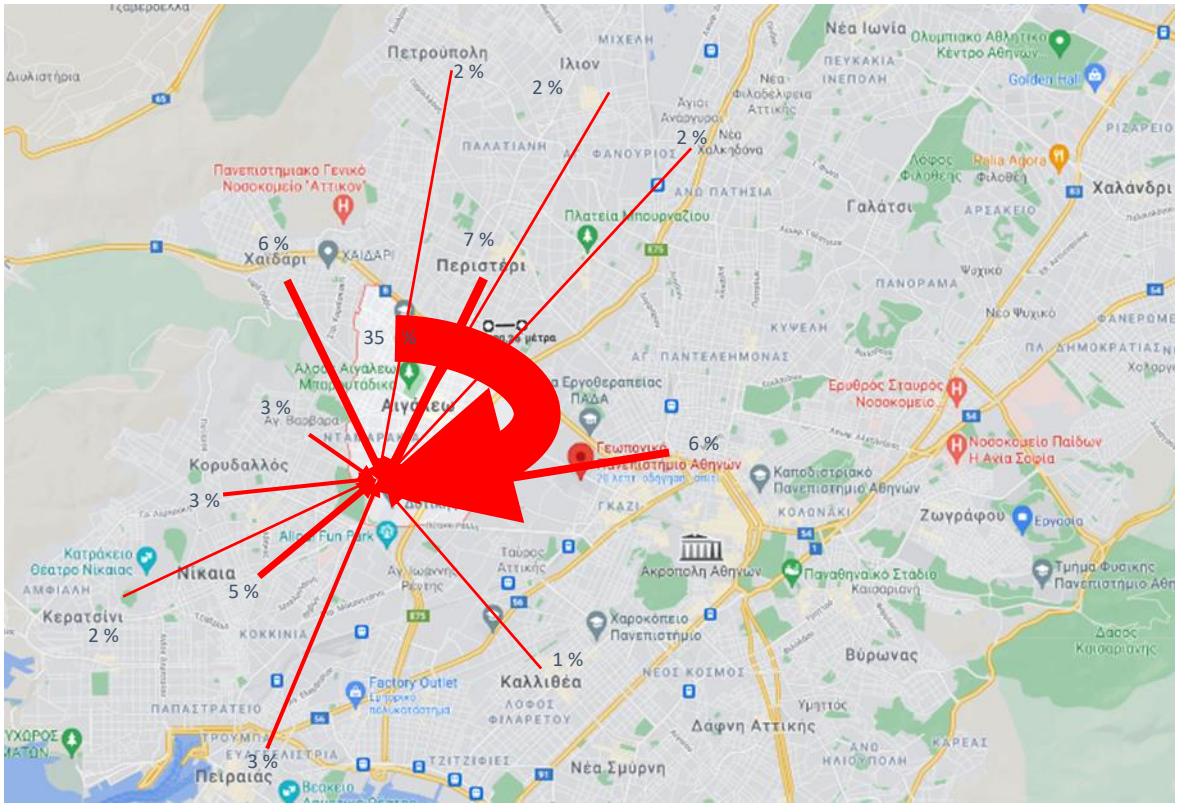
Πίνακας 5 – Κατανομή εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο διαμονής.

Δήμος Εργασίας	**Δήμος Διαμονής**	**Αριθμός εργαζομένων**	**Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω (%)**
Αιγάλεω	Αιγάλεω	6748	34,97
Αιγάλεω	Περιστερίου	1420	7,36
Αιγάλεω	Αθηναίων	1200	6,22
Αιγάλεω	Χαϊδαρίου	1155	5,98
Αιγάλεω	Νίκαιας - Αγίου Ι. Ρέντη	910	4,72

Αιγάλεω	Κορυδαλλού	568	2,94
Αιγάλεω	Αγίας Βαρβάρας	542	2,81
Αιγάλεω	Πειραιώς	527	2,73
Αιγάλεω	Πετρουπόλεως	459	2,38
Αιγάλεω	Ιλίου	429	2,22
Αιγάλεω	Κερατσινίου - Δραπετσώνας	384	1,99
Αιγάλεω	Αγίων Αναργύρων - Καματερού	303	1,57
Αιγάλεω	Καλλιθέας	276	1,43
Αιγάλεω	Αχαρνών	237	1,23
Αιγάλεω	ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών	1113	5,77
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών (Μοσχάτο-Ταύρο, Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό-Αργυρούπολη, Άγιος Δημήτριος, Γλυφάδα)	1068	5,53
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλατσίου, Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	666	3,45
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων-Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης)	528	2,74
Αιγάλεω	ΠΕ Δυτικής Αττικής	360	1,87
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Περάματος)	109	0,56
Αιγάλεω	ΠΕ Νήσων	56	0,29
Αιγάλεω	**Σύνολο Περιφέρειας Αττικής**	**19058**	**98,76**



Εικόνα 6: Κατανομή δήμου εργασίας των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω



Εικόνα 7: Κατανομή δήμου διαμονής ανθρώπων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω

Αντίστοιχη είναι και η εικόνα των εργαζομένων που διαμένουν σε άλλες περιοχές και εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω, όπως φαίνεται στον δεύτερο πίνακα και στη δεύτερη εικόνα.

Η γεωγραφία των μετακινήσεων για εργασία αναλύθηκε διότι γι' αυτήν έχουμε τα πιο πρόσφατα στοιχεία (2011), τότε που είχε κατασκευαστεί η γραμμή μετρό. Αντίθετα στοιχεία συνολικά για τις μετακινήσεις έχουμε από το 2006, όταν δεν είχε επεκταθεί ακόμα η γραμμή 3 στο Αιγάλεω. Οι μετακινήσεις για εργασία αποτελούν και τις μετακινήσεις που είναι πιο ανελαστικές και η γεωγραφία τους είναι πιο δύσκολο να επηρεαστεί από την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας.

Εάν θεωρήσουμε ότι το ποδήλατο έχει εμβέλεια περίπου 7 χλμ., τότε προκύπτει ότι οι δήμοι Αιγάλεω, Πετρούπολης, Ιλίου, Περιστερίου, Χαϊδαρίου, Αθηναίων, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Καλλιθέας, Μοσχάτου – Ταύρου, Πειραιώς, Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Κορυδαλλού και Αγίας Βαρβάρας, δηλαδή οι δήμοι από τους οποίους προέρχεται περίπου το 75 % των εργαζομένων που δουλεύουν στο δήμο Αιγάλεω ή στους οποίους κατευθύνεται περίπου το 68 % των εργαζομένων που εκκινούν από το δήμο Αιγάλεω, βρίσκονται εντός εμβέλειας ποδηλάτου. Έχει λοιπόν κρίσιμη σημασία η διαδημοτική συνεργασία του Αιγάλεω με τους δήμους αυτούς, ώστε τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να συντονιστούν στο ζήτημα της δημιουργίας ποδηλατικών δικτύων, ώστε να εξασφαλιστούν διαδημοτικές γραμμές για τους ποδηλάτες που θα δημιουργήσουν ασφαλείς συνθήκες για την κίνηση με ποδήλατο ή με άλλα μέσα μικροκινητικότητας (για παράδειγμα ηλεκτρικό πατίνι).

Όπως προκύπτει από τους πίνακες, η κινητικότητα στο δήμο Αιγάλεω επηρεάζεται – εκτός από το δήμο Αιγάλεω – κυρίως από τους παρακάτω δήμους:

α) Από το **δήμο Αθηναίων**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 20 % των εργαζομένων του δήμο Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται το 6 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

β) Από το **δήμο Περιστερίου** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 7 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

γ) Από το **δήμο Χαϊδαρίου** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 6 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω

δ) Από το **δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 5 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω

ε) Από το **δήμο Πειραιά**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4,5 % των εργαζομένων του δήμο Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται το 3 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

Οι υπόλοιποι δήμοι συνεισφέρουν σε μικρότερο βαθμό στο πρόβλημα μετακινήσεων του δήμου Αιγάλεω.

Οι δήμοι Αθηναίων, Πειραιά και Περιστερίου έχουν εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Και οι τρεις αυτοί δήμοι έχουν παράλληλα ή πρόκειται να έχουν σύντομα ένα πλήρες δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς που καλύπτει ή θα καλύπτει με επάρκεια την επιφάνειά τους. Οπότε, εάν η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός των ορίων του δήμου Αιγάλεω έχει ως στόχο

να κατευθύνει με αξιοπιστία, άνεση, ασφάλεια και ταχύτητα τους δημότες με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα στους σταθμούς του μετρό, τότε επιτυγχάνεται ενίσχυση της χρήσης μέσων συλλογικής μεταφοράς μεταξύ των δήμων αυτών χωρίς να απαιτείται διαδημοτική συνεργασία. Ο δήμος Αιγάλεω όμως πρέπει να μελετήσει τις προτάσεις των γειτονικών ΣΒΑΚ που αφορούν τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών, ώστε οι προτάσεις του ΣΒΑΚ Αιγάλεω να μην έρχονται σε σύγκρουση με αυτές των όμορων δήμων Περιστερίου και Αθηναίων.

Στους δήμους Χαϊδαρίου και Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι υπό εκπόνηση. Υπάρχουν κατά συνέπεια όλες οι προϋποθέσεις, ώστε να υπάρχει συνεργασία με τους δήμους αυτούς, ώστε τα δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας που προβλέπονται στον ένα δήμο να έχουν συνέχεια στον άλλο δήμο.

Η προσπάθεια δημιουργίας συνθηκών επικοινωνίας και συντονισμού με τους δήμους που συνορεύουν με το Αιγάλεω, δηλαδή με τους δήμους Περιστερίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αθηναίων, Χαϊδαρίου και Αγίας Βαρβάρας είναι δύσκολη, πρέπει όμως να δρομολογηθεί.

Συμπερασματικά για την περιοχή παρέμβασης:

1. Αυτή πρέπει κατ’ αρχήν να περιλαμβάνει το σύνολο της έκτασης του δήμου Αιγάλεω.
2. Σε συνεργασία με τους όμορους δήμους Χαϊδαρίου και Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη να προταθούν από κοινού υποδομές βιώσιμης κινητικότητας (δίκτυα ποδηλάτου, μέσων συλλογικής μεταφοράς) που θα εξασφαλίζουν συνέχεια των υποδομών από τον ένα δήμο στον άλλο, καθώς οι μετακινήσεις μεταξύ των δήμων Χαϊδαρίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Αιγάλεω είναι σημαντικές
3. Καθώς έχουν ολοκληρωθεί τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στους όμορους δήμους Περιστερίου, Αθηναίων πρέπει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του δήμου Αιγάλεω να προσαρμοστεί στα σχέδια αυτά, ώστε οι υποδομές μεταξύ των δήμων να έχουν συνέχεια. Καθώς ο Πειραιάς, η Αθήνα και το Περιστέρι διαθέτουν ή πρόκειται να εγκαινιάσουν σύντομα ένα πλήρες δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς υψηλής απόδοσης, είναι επαρκές για την εξυπηρέτηση των αναγκών κινητικότητας μεταξύ των δήμων αυτών και του δήμου Αιγάλεω ο προσανατολισμός του ΣΒΑΚ Αιγάλεω στην κατεύθυνση της δημιουργίας ποιοτικών υποδομών βιώσιμης κινητικότητας για την πρόσβαση στο σταθμό μετρό Αιγάλεω, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η επέκταση της περιοχής παρέμβασης εκτός των ορίων του δήμου.

Καθορισμός Λίστας Δεδομένων που απαιτούνται για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ

Για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω είναι απαραίτητος ο καθορισμός των δεδομένων που απαιτούνται για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης:

Πίνακας 6 - Λίστα δεδομένων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ

Ψηφιακό υπόβαθρο της πόλης
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (υφιστάμενο – προτεινόμενο)

Χάρτης υφιστάμενων χρήσεων γης
Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό σχέδιο – Σχέδιο πόλης
Πολεοδομικές μελέτες σε εξέλιξη (αν υπάρχουν)
Παλαιότερες κυκλοφοριακές μελέτες
Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (αν έχει εκπονηθεί ή εφαρμοστεί)
Αρμοδιότητες οδών Δήμου
Δημοτική συγκοινωνία / Αστική Συγκοινωνία (δρομολόγια, στάσεις)
Θεσμοθετημένους – υλοποιημένους – μη υλοποιημένους πεζόδρομους
Επιχειρησιακό σχέδιο (εάν έχει εκπονηθεί)
Προτεινόμενες ή προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις (σχέδια αναπλάσεων κτλ).
Υφιστάμενοι κανονισμοί φορτοεκφορτώσεων/τραπεζοκαθισμάτων/θέση λαϊκής αγοράς (αν υπάρχουν)
Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ)
Συμβάντα τροχαίων ατυχημάτων (από τροχαία ή ΕΛΣΤΑΤ)
Αριθμός αδειών ταξί και θέσεις στάθμευσής τους (πιάτσες ταξί)
Αριθμός ενοικιαζόμενων ΙΧ και μοτοσυκλετών

Η Ομάδα Εργασίας του Δήμου Αιγάλεω έχει ήδη ξεκινήσει και συλλέγει όσα από τα παραπάνω δεδομένα είναι διαθέσιμα, ενώ η ομάδα εργασίας του αναδόχου τα κωδικοποιεί προκειμένου να τα χρησιμοποιήσει κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Συλλογή χωρικών και κυκλοφοριακών δεδομένων

Για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου αστικού σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβούλιου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) που έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και βρίσκονται σε ισχύ ή τμήματα τους που απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση. Τα στοιχεία που αναζητούνται δεν περιορίζονται απαραίτητα σε συγκοινωνιακά θέματα, αλλά μπορεί να αφορούν και πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολούθησε ο Δήμος Αιγάλεω σε ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη γενικότερα.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Αιγάλεω εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν 14968/471/01-02-1988 Απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και εγκρίθηκε με το **ΦΕΚ 205/Δ/1988**, όπως αυτό τροποποιήθηκε τέσσερις φορές, και ειδικότερα με τα **ΦΕΚ 434/Δ/11-07-1991** (1η τροποποίηση), **ΦΕΚ 240Δ/1994** (2η τροποποίηση), **ΦΕΚ 196Δ/1995** (3η τροποποίηση) και **ΦΕΚ 347/ΑΑΠ/2009** (4η τροποποίηση).

Σύμφωνα με αυτό, καθορίζεται η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου, λαμβάνονται μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς επίσης προτείνονται και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής. Πιο αναλυτικά:

a. σε ό,τι αφορά τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, προβλέπεται:
    - η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό 82.000 κατοίκων, με τη δημιουργία τεσσάρων (4) συνοικιών και δεκαπέντε (15) πολεοδομικών ενοτήτων – γειτονιών, με μέση πυκνότητα που κυμαίνεται από 75 (Π.Ε. 5) έως 248 (Π.Ε. 6) και μέσο συντελεστή δόμησης από 1,3 (Π.Ε. 8) έως 1,8 (Π.Ε. 4, 6 και 9).
    - ο προσδιορισμός των χρήσεων γης, με την επέκταση του σχεδίου πόλης στις περιοχές Ντόιτς και Παπανικολή για χρήση κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών, την ένταξη με βιομηχανική χρήση μέσης και χαμηλής όχλησης της περιοχής μεταξύ Λ. Κηφισού, Ιεράς Οδού, Αγίας Άννας και Πέτρου Ράλλη, τη δημιουργία νέων τοπικών κέντρων στις ακραίες περιοχές του δήμου, την ένταξη της περιοχής «Ρώσσικα», τη δημιουργία χώρου πρασίνου στην περιοχή Μπαρουτάδικο και χώρου πλατείας και πάρκου και εγκαταστάσεις υγείας και πρόνοιας στο κέντρο του δήμου, καθώς και τη χωροθέτηση χρήσεων γενικής κατοικίας στη ΒΑ συνοικία και στο τμήμα που περιλαμβάνεται μεταξύ Καβάλας, Ιεράς Οδού και Κηφισού
    - ο καθορισμός περιοχών βιομηχανικών πάρκων (ΒΙΠΑ) και βιοτεχνικών πάρκων (ΒΙΟΠΑ)
    - η πεζοδρόμηση της Ιεράς Οδού, στο τμήμα της από Κηφισού έως Θησέως και η διευθέτηση του υπόλοιπου δρόμου με πράσινο και ειδική διαμόρφωση
    - η εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων σε κατοίκους και των αναγκών σε γη (Ha) για την κοινωνική υποδομή σε επίπεδο πόλης.

b. Σε ό,τι αφορά τα μέτρα που προβλέφθηκαν για την προστασία του περιβάλλοντος
    - Ζώνες τοπίου. Διαμόρφωση σε πάρκο των ορεινών όγκων Αιγάλεω – Κορυδαλλού, αφού προηγηθεί συνολική μελέτη προσδιορισμού χρήσεων, όρων δόμησης, κυκλοφορίας, φύτευσης και γενικότερης αξιοποίησης.
    - Ζώνες μνημειακού και αρχαιολογικού περιεχομένου. Δημιουργία δύο ζωνών Λ11 και Λ12. Η πρώτη ζώνη (Λ11) αφορά στο κτήμα Μερκάτη στην τοποθεσία «Παχί» που περιλαμβάνει τμήμα του Ελαιώνα, τον βυζαντινό ναό Αγ. Ιωάννου Μερκάτη, τη μεταβυζαντινή εκκλησία της Παναγίας του Καλτά που είναι διατηρητέο μνημείο (ΦΕΚ 661/Β/ 26-04-2021 Β.Δ. 19-04-2021) και το τσιφλίκι του Μερκάτη. Η δεύτερη ζώνη (Λ12) αφορά την Ιερά Οδό και τη δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου, με στόχο να αποτελέσει το δεύτερο κύριο άξονα διασύνδεσης των κεντρικών αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας με τα υπόλοιπα αξιοθέατα της Αττικής.

c. Σε ό,τι αφορά τις προτάσεις για τα δίκτυα υποδομής, προβλέπεται:
    - για το *οδικό δίκτυο*, η δημιουργία δευτερεύουσας αρτηρίας της Ανατολικής Περιφερειακής Αιγάλεω

- για το *δίκτυο ύδρευσης*, ο εκσυγχρονισμός του με την αντικατάσταση των φθαρμένων αγωγών και τη τοποθέτηση δικλείδων και μετρητών ροής
- για το δίκτυο αποχέτευσης, η διευθέτηση του Χαϊδαρορέματος, η συμπλήρωση του δικτύου ακαθάρτων και η κατασκευή για το δίκτυο ομβρίων αγωγών βελτιωμένης χάραξης και διατομής
- για το *τηλεπικοινωνιακό – ενεργειακό ηλεκτρικό δίκτυο*, η μετατροπή των εναέριων γραμμών ΜΤ και ΧΤ σε υπόγειες γραμμές, καθώς και των εναέριων Υ/Σ μετασχηματισμού σε εσωτερικούς για την ασφάλεια των κατοίκων, η εγκατάσταση δικτύου τηλεθέρμανσης, η διανομή του αερίου καυσίμου στους οικιακούς καταναλωτές κ.ά.

1η Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγάλεω (1991)

Με την υπ' αριθμόν 72888/3764 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 434/Δ/11-07-1991, τροποποιήθηκαν τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου για την αλλαγή χρήσεων στην περιοχή «Ελαιώνα» που υπάγεται στους παραπάνω Δήμους. Η συγκεκριμένη τροποποίηση αφορούσε τον καθορισμό σε αυτή χρήσης ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, σύμφωνα με το άρθρο 5 του από 23-02-1987 Π.Δ. (ΦΕΚ 166/Δ/1987), όπως τροποποιήθηκε με το από 08-12-1990 Π.Δ. (ΦΕΚ 706/Δ/1990). Οι χρήσεις στην περιοχή καθορίζονται κατά ζώνες με στοιχεία Α, Β, Γ και Δ.

Ειδικότερα, στη ζώνη Δ, η οποία αφορά την περιοχή μελέτης και περιλαμβάνει εκτάσεις των δήμων Αθηναίων και Αιγάλεω κατά μήκος της Ιεράς Οδού και σε βάθος ενός οικοδομικού τετραγώνου εκατέρωθεν αυτής, επιτράπηκαν οι χρήσεις:

- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – πράσινο
- Πολιτιστικά κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης, μόνο για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο και επί των άλλων οδών εκτός της Ιεράς Οδού με την υποχρέωση να μην προβλέπουν τις εισόδους και εξόδους τους επί της Ιεράς Οδού
- Κατοικία
- Πρατήρια βενζίνης

2η Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγάλεω (1994)

Το 1994 έγινε η 2η τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αιγάλεω, η οποία εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν 5132/1013/16-02-1994 απόφαση Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 240/Δ/1994. Στο πλαίσιο αυτό, τροποποιήθηκαν τα όρια του Γ.Π.Σ., ενώ, συγχρόνως, επαναπροσδιορίστηκαν οι χρήσεις γης και επανακαθορίστηκε η ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου. Ειδικότερα:

a. σε ό,τι αφορά τα όρια, προβλέπεται:
   - η αφαίρεση της Πολεοδομικής Ενότητας (Π.Ε.) 5 από τα όρια του Γ.Π.Σ. και
   - η επέκταση των ορίων της Π.Ε. 10 έως τον άξονα Αθηνών – Καβάλας

b. σε ό,τι αφορά τις χρήσεις γης, αυτές επαναπροσδιορίστηκαν ως εξής:
   - στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου επιτράπηκαν οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου σύμφωνα με το Άρθρο 4 του από 23-07-1987 Π.Δ. (Δ' 166) εκτός από τα κέντρα διασκέδασης, εμπορικές εκθέσεις και εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών, καθώς επίσης και γραφεία τελετών
   - στους βασικούς οδικούς άξονες Λεωφόρου Αθηνών, Λεωφόρου Κηφισού, Πέτρου Ράλλη και Θηβών μέχρι Ριζομύλων, επιτράπηκαν οι χρήσεις γενικής κατοικίας και επιπλέον κέντρα διασκέδασης και εμπορικές εκθέσεις
   - στους βασικούς οδικούς άξονες Ιεράς Οδού και Μεγάλου Αλεξάνδρου επιτράπηκαν οι χρήσεις γενικής κατοικίας
   - στους βασικούς οδικούς άξονες επιτράπηκαν πρατήρια βενζίνης και γραφεία τελετών
   - στην υπόλοιπη περιοχή επιτράπηκε η χρήση γενικής κατοικίας

c. σε ό,τι αφορά την οργάνωση και λειτουργία του βασικού οδικού δικτύου, προβλέπεται:
   - ο επανακαθορισμός της ιεράρχησης του βασικού οδικού δικτύου, ως εξής: η Κηφισού (Εθνική Οδός) και η Καβάλας (Αθηνών) χαρακτηρίζονται ως *ελεύθεροι ταχείες Λεωφόροι,* η Θηβών και η Πέτρου Ράλλη χαρακτηρίζονται ως *πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες,* οι οδοί Ορφέως, Μίνωος, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου χαρακτηρίζονται ως *δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες*
   - η Λεωφόρος Θηβών χαρακτηρίζεται ως άξονας δικτύου αστικών συγκοινωνιών
   - η επέκταση της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ μέχρι το Αιγάλεω, με χάραξη κατά μήκος της Ιεράς Οδού και η δημιουργία τριών σταθμών. Επιπλέον, προτείνεται ο καθορισμός επισκευαστικής βάσης και αμαξοστασίου του ΜΕΤΡΟ στον Ελαιώνα.

3η Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγάλεω (1995)

Η τρίτη τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αιγάλεω εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν 9721/1731/13-03/1995 Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 196/Δ/04-04-1195. Η συγκεκριμένη τροποποίηση αφορά στη χωροθέτηση Δημαρχείου και στον καθορισμό χρήσεων ελευθέρων χώρων – αστικού πρασίνου στο χώρο του Μπαρουτάδικου και ειδικότερα αναψυκτήρια, πολιτιστικά κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

4η Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγάλεω (2009)

Η τελευταία τροποποίηση του Γ.Π.Σ. του Δήμου Αιγάλεω, η οποία εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 28195 Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και

Δημοσίων Έργων και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 347/ΑΑΠ/21-07-2009, εισηγείται την αναθεώρηση των χρήσεων γης στις περιοχές του Δήμου και επικεντρώνεται στα παρακάτω σημεία:

- καθορισμό χρήσης πολεοδομικού κέντρου
- καθορισμό χρήσης γενικής κατοικίας
- καθορισμό χρήσης αμιγούς κατοικίας
- καθορισμό χρήσης ΒΙΠΑ προς εξυγίανση στην περιοχή «ΓΙΟΥΛΑ»
- καθορισμό κοινωφελών χώρων, χώρων αθλητισμού, πρόνοιας και κοινόχρηστων χώρων.

Όροι Δόμησης

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης για την περιοχή του Δήμου Αιγάλεω περιλαμβάνει αρκετές περιπτώσεις Όρων Δόμησης, οι περισσότερες από τις οποίες συνοδεύονται από παρεκκλίσεις, οι οποίες αφορούν την αρτιότητα των οικοπέδων και ορισμένες την επιτρεπόμενη κάλυψη. Ειδικότερα, το ισχύον οικοδομικό σύστημα, στη μεγαλύτερη έκταση του Δήμου, είναι το «συνεχές», ενώ μόνο σε τρεις (3) περιπτώσεις προβλέπεται το «πανταχόθεν ελεύθερο». Όσον αφορά την επιτρεπόμενη κάλυψη, εντός του οικιστικού ιστού, κυμαίνεται μεταξύ 60% και 70%, με κυρίαρχη αριθμητικά αυτή του 60%. Επιπρόσθετα, οι επιτρεπόμενοι συντελεστές δόμησης κυμαίνονται μεταξύ 0.80 και 1.80, με ενδιάμεσες τιμές 1.00, 1.20 και 1.60. Πιο αναλυτικά, στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου κυριαρχούν οι συντελεστές 1.80 και 1.60, ενώ σε μικρότερα τμήματα οι συντελεστές δόμησης ορίζονται σε 1.00 και 1.20. Αναφορικά με τις ακραίες τιμές, επισημαίνεται ότι ο χαμηλότερος συντελεστής δόμησης (0.80) εντοπίζεται στην περιοχή «Ντόιτς», η οποία εντάχθηκε στο σχέδιο το 1990, ενώ ο μέγιστος συντελεστής δόμησης (1.80) ισχύει για οκτώ (8) περιοχές και συγκεκριμένα για τις: 2-Λιούμη Ι, 6-Π. Νταμαράκια, 7-Ν. Νταμαράκια, 10-Αναγέννηση, 11-Λόφος Αξιωματικών, 15-Άγιος Κων/νος (επέκταση) και τις 5Α- στα ΝΔ του Δήμου και βόρεια της Ιεράς Οδού και 10Β- μεταξύ των Λεωφ. Θηβών και Ιεράς Οδού και του Άλσους Μπαρουτάδικο.

Ειδικότερα για την περιοχή του «Ελαιώνα», με το ΦΕΚ 1049/Δ/30-11-1995 εγκρίθηκε το πολεοδομικό σχέδιο τμημάτων της Πολεοδομικής Ενότητας Ελαιώνα, τα οποία εντάσσονται στους Δήμους Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου. Σύμφωνα με αυτό, καθορίστηκε ο πολεοδομικός κανονισμός της περιοχής, με τον προσδιορισμό των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης, ενώ, ταυτόχρονα, καθορίστηκε η θέση και η διάταξη των κτηρίων.

Πιο αναλυτικά, το μέγιστο ποσοστό κάλυψης ορίζεται σε 50% της επιφάνειας του οικοπέδου και αναφέρεται στην περίπτωση που τα οικόπεδα προορίζονται για βιομηχανικές – βιοτεχνικές μονάδες καθώς επίσης και για κτήρια στάθμευσης και πρακτορεία μεταφορών. Αντίθετα, για τις λοιπές χρήσεις, το ποσοστό κάλυψης ορίζεται σε 40%. Ταυτόχρονα, επιβάλλεται η υποχρεωτική φύτευση των οικοπέδων ανάλογα με το ποσοστό κάλυψής τους και συγκεκριμένα, σε ποσοστό, αφενός, 20% στην περίπτωση που το ποσοστό κάλυψης ορίζεται μέχρι 50% και, αφετέρου, 30% στην περίπτωση που το ποσοστό κάλυψης ορίζεται μέχρι 40%.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συγκεντρωτικά όλα τα ΦΕΚ με τα οποία εγκρίθηκαν και θεσμοθετήθηκαν οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης για κάθε μία περιοχή του Δήμου Αιγάλεω.

Πίνακας 7: Έγκριση όρων και περιορισμών δόμησης του Δήμου Αιγάλεω

Α/Α	Ονομασία	ΦΕΚ
1	ΛΙΟΥΜΗ ΙΙ	228/Α/1956
2	ΛΙΟΥΜΗ Ι	228/Α/1956
3	Ο.Τ. 368-369-371-381-382-383-384-385	228/Α/1956
4	ΙΕΡΑΠΟΛΗ ΜΕ ΠΡΑΣΙΑ Ο.Τ. 30-59, 75-100, 101-120	267/Α/1951
5	ΙΕΡΑΠΟΛΗ ΑΝΕΥ ΠΡΑΣΙΑΣ	267/Α/1951
5Α	-	267/Α/1951
6	Π. ΝΤΑΜΑΡΑΚΙΑ Ο.Τ. 387-437	283/Α/1956
7	Ν. ΝΤΑΜΑΡΑΚΙΑ Ο.Τ. 438-506	10/Δ/1967
8	ΑΝΩ ΛΙΟΥΜΗ Ο.Τ. από 514-570	135/Δ/1967
8Α	ΑΝΩ ΛΙΟΥΜΗ Ο.Τ. από 514-570	135/Δ/1967
9	ΑΝΩ ΛΙΟΥΜΗ (επέκταση) Ο.Τ. 560-561-562	146/Δ/1967
9Α	ΑΝΩ ΛΙΟΥΜΗ (επέκταση) Ο.Τ. 560-561-562	146/Δ/1967
10	ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ	296/Α/1954 & 187/Α/1957
10Α	ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ	296/Α/1954 & 187/Α/1957
10Β	-	268/Α/1952 & 140/Α/1959
11	ΛΟΦΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	28/Δ/1959
11Α	ΛΟΦΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	28/Δ/1959

12	ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΑ	612/Α/1935 & 267/Α/1951
13	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ	274/Α/1955
14	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΟΡΑΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	54/Α/1957
15	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ (επέκταση) Ο.Τ. 513-513Α-571-572-573	142/Δ/1967
16	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ	160/Α/1959
17	Μεταξύ Ο.Τ. 141,142,143 και κοίτης Κηφισού	289/Α/1954
18	ΔΙΑΣΩΡΕΙΤΗΣ Ο.Τ. από 162 - 175	304/Α/1954
19	ΝΤΟΙΤΣ (επέκταση)	203/Δ/1990
20	ΕΛΑΙΩΝΑΣ	1049/Δ/1995
21	ΣΩΤΗΡΑΚΗ	511/Α/1937 & 267/Α/1951
22	Ο.Τ.578,579,580,581,582	103/Δ/1969

Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Αιγάλεω για τον Ελαιώνα

Η μελέτη με τίτλο «Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για την υλοποίηση του εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου στην περιοχή Ελαιώνα, καθώς και τοπικές παρεμβάσεις στον οικιστικό ιστό» εκπονήθηκε το 2020, σε τρεις φάσεις, από τους «Μ. Παρασκευόπουλος & Συνεργάτες – Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Ε» και «ΓΑΙΚΟΜ Α.Ε.», στους οποίους ανατέθηκε ύστερα από Δημόσιο Διαγωνισμό.

Η συγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη είχε ως αντικείμενο την περιοχή «Ελαιώνα» του Δήμου Αιγάλεω, και ειδικότερα τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό επί του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου στην περιοχή αυτή, καθώς και τοπικές παρεμβάσεις σε τρεις περιοχές του οικιστικού ιστού του Αιγάλεω, οι οποίες αφορούν την περιοχή του κέντρου, την περιοχή του Σταθμού Μετρό «Αγία Μαρίνα» και την περιοχή των οδών Προόδου – Μίνωος – Βορείου Ηπείρου – Θηβών.

Κατά το 1ο Στάδιο της μελέτης έγινε καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία αφορούσε:

- συλλογή στοιχείων υφιστάμενων μελετών και στοιχείων υποβάθρου
- καταγραφή υφιστάμενων και προβλεπόμενων χρήσεων γης
- πλάτη και κατά μήκος κλίσεις οδών
- είδος και κατάσταση οδοστρώματος
- πλάτος και κατάσταση πεζοδρομίων
- υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση και λειτουργία
- υφιστάμενο καθεστώς και συνθήκες στάθμευσης

- υφιστάμενη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
- λειτουργία συγκοινωνιακού δικτύου
- μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης της κυκλοφορίας

Οι παρεμβάσεις που προτάθηκαν αφορούσαν κυρίως τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, μονοδρομήσεις και αντιδρομήσεις οδών με στόχο τη δημιουργία ζευγών οδικών τμημάτων αντίρροπης κατεύθυνσης, τη διαχείριση της στάθμευσης με τη σαφή χωροθέτηση λωρίδων επιτρεπόμενης στάθμευσης και τον αποκλεισμό της παράνομης στάθμευσης στα διάφορα οδικά τμήματα ώστε να μη δημιουργούνται εμπόδια στις μετακινήσεις οχημάτων και πεζών, όπως επίσης και τη δημιουργία διαδρόμων εναλλακτικής μετακίνησης (πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας κ.ά.) οι οποίοι θα συνδέουν σημαντικούς πόλους έλξης, όπως σχολεία, εμπορικά κέντρα, χώρους πρασίνου κ.λπ. με στόχο την ενίσχυση ήπιων μορφών μετακίνησης.

Πιο αναλυτικά, στη συνέχεια παρουσιάζονται οι προτάσεις για κάθε μία περιοχή παρέμβασης ξεχωριστά.

<u>Περιοχή Ελαιώνα</u>

Ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωση, προτείνεται:

- νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου με βάση τη λειτουργία, ως εξής:
  - *πρωτεύον άξονας μητροπολιτικής σημασίας* χαρακτηρίζεται η Λεωφ. Κηφισού
  - *δευτερεύον άξονας μητροπολιτικής σημασίας* χαρακτηρίζεται η Ιερά Οδός και η Πέτρου Ράλλη
  - *κύριες συλλεκτήριες* χαρακτηρίζονται ο παράδρομος της Λεωφ. Κηφισού και ο άξονας Αγ. Άννης/Μαρκόνι
  - *τοπικές συλλεκτήριες* χαρακτηρίζονται οι οδοί Ορφέως, Πλούτωνος/Μαρκίδη, Σαλαμινίας, Κνωσσού, Θεσσαλίας και η Προόδου
- η λειτουργία της οδού Κνωσού ως δρόμος μονής κατεύθυνσης από τη Θεσσαλίας προς την Ιερά Οδό – ζεύγος με παράδρομο Λ. Κηφισού
- η λειτουργία των οδών Πλούτωνος και Πέτρας ως είσοδοι προς τον Κεντρικό Σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) για διεθνή και εθνικά υπεραστικά λεωφορεία, αντίστοιχα
- η λειτουργία των οδών Πιερίας και Καστοριάς ως δρόμοι διπλής κατεύθυνσης για εξυπηρέτηση λειτουργιών του ΚΣΥΛ
- η πεζοδρόμηση της οδού Σαλαμινίας μεταξύ Μαρκίδη και Λεωφ. Κηφισού και μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας του τμήματός της μεταξύ Λεωφ. Κηφισού και Πέτρου Ράλλη (πλησίον νότιας πύλης ΠΑ.Δ.Α.)
- η λειτουργία της οδού Πλούτωνος, μεταξύ Ιεράς Οδού και Πιερίας, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης, για ταυτόχρονη εξυπηρέτηση εισόδου υπεραστικών λεωφορείων και λοιπής κυκλοφορίας
- η λειτουργία της οδού Πιερίας με μία λωρίδα κυκλοφορίας από τον παράδρομο της Λεωφ. Κηφισού έως την Αγ. Άννης και δύο λωρίδες στην αντίθετη κατεύθυνση για έξοδο των υπεραστικών λεωφορείων από το ΚΣΥΛ
- η λειτουργία της οδού Ορφέως με δύο λωρίδες για την κυκλοφορίας από την Αγ. Άννης και προς τον παράδρομο της Λεωφ. Κηφισού

- η δημιουργία διαδρομών εναλλακτικής ήπιας μετακίνησης, όπου προτεραιότητα θα έχουν οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Ως διάδρομοι ήπιας μετακίνησης προτάθηκαν ο άξονας Θεσσαλίας – Κνωσσού – Πλούτωνος – Μαρκίδη, η Ιερά Οδός, η Ορφέως, καθώς επίσης και η Σαλαμηνίας
- η δημιουργία νέων συγκοινωνιακών συνδέσεων του Ελαιώνα με την πόλη του Αιγάλεω και τον Δήμο Αθηναίων
- νέα οργάνωση της στάθμευσης, με καθορισμό των θέσεων και διαστάσεων των λωρίδων στάθμευσης, απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης και από τις δύο πλευρές στις οδούς πέριξ του ΚΣΥΛ και, μακροπρόθεσμα, δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης επί της οδού Σαλαμινίας (πλησίον των εγκαταστάσεων του Δήμου Αιγάλεω) και στον χώρο που σήμερα χρησιμοποιείται ως αμαξοστάσιο του Δήμου Αθηναίων.

Περιοχή Κέντρου

Στην περιοχή του κέντρου δεν προτείνονται κάποιες άμεσες παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή οργάνωση, παρά μόνο σε ό,τι αφορά τη διαχείριση της στάθμευσης και την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης στο πλαίσιο στόχων και μεθόδων της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ειδικότερα, οι προτάσεις εστιάζουν:

- στον σχεδιασμό και υλοποίηση καθεστώτος και συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, στην περιοχή που περικλείουν οι οδοί Κωνσταντινουπόλεως, Περγάμου, Ραιδεστού, Ρήγα Φεραίου και η Λεωφόρος Θηβών.
- στην επέκταση του καθεστώτος ήπιας κυκλοφορίας σε όλο το μήκος της οδού Μάρκου Μπότσαρη (από Λεωφ. Θηβών έως Λεωφ. Κηφισού) και στη μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας του τμήματος της οδού Δωδεκανήσου από την Ιερά Οδό έως την οδό Μάρκου Μπότσαρη, με στόχο την ενίσχυση του περπατήματος
- στον επανασχεδιασμό και συμπλήρωση της σήμανσης κυκλοφορίας και στάθμευσης

Περιοχή των οδών Β. Ηπείρου – Μίνωος – Θηβών

Ως προς την οργάνωση της κυκλοφορίας, οι προτάσεις αφορούν:

- τη μονοδρόμηση της οδού Προόδου, ως έξοδος από την περιοχή
- τη μονοδρόμηση της οδού Μουργκάνας, ως είσοδος στην περιοχή
- τη μετατροπή του τμήματος της οδού Μίνωος μεταξύ των οδών Σαράφη και Σαμοθράκης, σε διπλής κατεύθυνσης
- την αντιδρόμηση του οδικού τμήματος της οδού Αργοστολίου μεταξύ των οδών Κότρωνος και Β. Ηπείρου
- την αντιδρόμηση των οδών Τεμένης και Κυθήρων
- την αντιδρόμηση του ζεύγους των οδών Ζήνωνος και Μανδηλαρά
- τη μονοδρόμηση της οδού Σαμοθράκης με κατεύθυνση προς την οδό Μίνωος
- τη μονοδρόμηση της οδού Χαλκίδος προς την οδό Κότρωνος
- τη μονοδρόμηση της οδού Αριάδνης προς Λεωφόρο Θηβών
- τη μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας των οδών Σκρα και Δήλου

Ως προς το δίκτυο των δημόσιων συγκοινωνιών δεν προτείνεται κάποια αλλαγή στις υφιστάμενες διαδρομές των λεωφορείων. Ωστόσο, προτείνεται η τροποποίηση της ιδιωτικής λεωφορειακής γραμμής που συνδέει το σταθμό Μετρό «Αιγάλεω» με τα εμπορικά κέντρα ΙΚΕΑ και River West με νέα κυκλική διαδρομή.

Περιοχή Αγίας Μαρίνας

Ως προς την οργάνωση της κυκλοφορίας, οι προτάσεις αφορούν:

- τη μονοδρόμηση των οδών Δραγατσανίου, Ψαρών, Μαραθώνος, Σαλαμίνος στα τμήματά τους, νότια της οδού Κυπαρισσίας, με κατεύθυνση της κυκλοφορίας όπως και στα ήδη μονοδρομημένα τμήματά τους
- τη μονοδρόμηση της οδού Κατσαρού, μεταξύ των οδών Αγίας Μαρίνης και Ψαρών, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Ψαρών
- τη μονοδρόμηση της οδού Αιγίνης, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Παλαιολόγου
- τη μονοδρόμηση της οδού Κάλβου, μεταξύ των οδών Θεμιστοκλέους και Νικίου, με κατεύθυνση προς την οδό Νικίου
- τη μετατροπή των οδών Φερρών και Φιλιατρών σε ήπιας κυκλοφορίας

Ως προς τη διαχείριση της στάθμευσης, προβλέπεται:

- η διαμόρφωση λωρίδας προσωρινής στάσης οχημάτων (kiss & ride) μήκους 30 μέτρων, στο Ο.Τ. που βρίσκεται η νότια είσοδος του σταθμού Μετρό «Αγία Μαρίνα»
- ο αποκλεισμός της παραβατικής στάθμευσης στη δυτική πλευρά της Αγ. Μαρίνας, μέσω άμεσης τοποθέτησης προσωρινών εύκαμπτων εμποδίων και μεσοπρόθεσμα μέσω διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου
- η διαμόρφωση δύο χώρων αποκλειστικής στάθμευσης δικύκλων, βόρεια και νότια της Ιεράς Οδού και πλησίον του σταθμού Μετρό «Αγία Μαρίνα» αλλά και του Δημαρχείου
- η απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης σε μία εκ των δύο πλευρών, σε οδικά τμήματα μη επαρκούς πλάτους
- η κατάργηση του καθεστώτος απαγόρευσης στάθμευσης ανά πλευρά του δρόμου κατά τους μονούς ή τους ζυγούς μήνες
- η επιβολή καθεστώτος ελεύθερης στάθμευσης αποκλειστικά για Ι.Χ. Επιβατικά οχήματα στα οδικά τμήματα της περιοχής που διαθέτουν οριακά επαρκές πλάτος να εξυπηρετήσουν αμφίπλευρη στάθμευση
- η απελευθέρωση της στάθμευσης και στις δύο πλευρές των οδών Αγίας Βαρβάρας και Κυπαρισσίας που διαθέτουν ικανοποιητικά πλάτη οδοστρώματος

Επισημαίνεται ότι στο δεύτερο παραδοτέο της παρούσας υπηρεσίας θα πραγματοποιηθεί αναλυτική πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση της περιοχής παρέμβασης στο πλαίσιο της εκπόνησης της Δραστηριότητας 3.1 σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS.

Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Λόγω των συνθηκών που διαμορφώθηκαν εξαιτίας της πανδημίας του Covid-19, με τον περιορισμό των μετακινήσεων, και σε συνδυασμό με την καλοκαιρινή περίοδο που παρατηρήθηκαν μειωμένες επίσης μετακινήσεις, κρίθηκε σκόπιμο η έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς να πραγματοποιηθεί το μήνα Σεπτέμβριο μετά την επανέναρξη της λειτουργίας των σχολείων, και να συνδυαστούν με τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και στρεφουσών ροών, προκειμένου τα αποτελέσματα να ανταποκρίνονται καλύτερα στις πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας του δήμου.