

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΣΙΘΙΟΥ

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΗΣ
Δ.Ε. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ**

**Π1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων
εκπόνησης ΣΒΑΚ**

ΑΝΑΔΟΧΟΣ

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ
Δρ. Πολεοδόμος- Συγκοινωνιολόγος

Δ: Αλατσάνων 58, 14231, Νέα Ιωνία

T: 693 701 0033 | eMail: ebako@mail.ntua.gr

| Ημερομηνία | Όνομ/μο | Υπογραφή |
|----------------|--------------------------|----------|
| Οκτώβριος 2018 | Ευθύμιος Μπακογιάννης | |

| Υπηρεσία | Ενέργεια | Όνομ/μο | Ημ/νία | Υπογραφή |
|--|---|--------------------|--------|----------|
| Δήμος Αγίου Νικολάου, Τμήμα Προγραμματισμού, Ανάπτυξης και Ποιότητας | Ελέγχθηκε θεωρήθηκε & εγκρίθηκε | Επιβλέπω v/ουσα | | |



**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΗΣ Δ.Ε. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ**



**Π1: Παρουσίαση και ανάλυση
μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ**

Οκτώβριος 2018

Ευθύμιος Μπακογιάννης
Δρ. Πολεοδόμος- Συγκοινωνιολόγος

Πίνακας Περιεχομένων

| | |
|---|------------------|
| <u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u> | <u>3</u> |
| <u>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Π.Ε.1</u> | <u>4</u> |
| <u>Α. ΧΡΗΣΙΜΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ.....</u> | <u>6</u> |
| <u>Β. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.....</u> | <u>10</u> |
| <u>Β.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΣΒΑΚ.....</u> | <u>10</u> |
| <u>Β.2 ΣΤΑΔΙΑ - ΒΗΜΑΤΑ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΟΔΗΓΙΩΝ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ.....</u> | <u>16</u> |
| <u>Β.3 ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΕΣ ΕΞΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ</u> | <u>21</u> |
| <u>Γ. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ ΣΤΗ Δ.Ε. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ</u> | <u>23</u> |
| <u>Δ. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ ΣΤΗ Δ.Ε. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ</u> | <u>47</u> |
| <u>Ε. ΕΓΓΡΑΦΗ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ CIVITAS.....</u> | <u>52</u> |
| <u>ΣΤ. ΑΝΑΦΟΡΕΣ- ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u> | <u>56</u> |

Εισαγωγή

Το παρόν Τεύχος αποτελεί το **πρώτο Παραδοτέο** της υπηρεσίας συμβουλευτικής υποστήριξης με τίτλο: «**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΗΣ Δ.Ε. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ**».

Η συμβουλευτική αυτή υπηρεσία ανατέθηκε από τον Δήμο Αγίου Νικολάου στον Δρ. Ευθύμιο Μπακογιάννη [Πολεοδόμο – Συγκοινωνιολόγο - Εξειδικευμένο Σύμβουλο ζητημάτων Βιώσιμης Κινητικότητας] και εκπονείται από την Επιστημονική Ομάδα εξειδικευμένου προσωπικού που συνιστά την Εξωτερική Ομάδα Συμβούλων του ΣΒΑΚ υπό τον συντονισμό του Δρ. Μπακογιάννη. Η υπηρεσία έχει διάρκεια 16 μηνών και αφορά στην παροχή συμβουλευτικής υποστήριξης στα στελέχη της Ομάδας Έργου ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίου Νικολάου για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου.

Η συμβουλευτική υποστήριξη περιλαμβάνει την κατάλληλη προετοιμασία, την παροχή μεθοδολογίας, εργαλείων και συμβουλευτική- επιστημονική υποστήριξη της Ομάδας Έργου του Δήμου σε όλα τα στάδια εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου.

Το σύνολο των παραδοτέων της υπηρεσίας περιλαμβάνει τα κάτωθι:

Π1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Π2: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, του χρονοδιαγράμματος, των εμπλεκόμενων φορέων και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης

Π3: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων. Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Π4: Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

περιγραφή παραδοτέου Π.Ε.1

Στο παρόν **ΠΡΩΤΟ** Παραδοτέο με τίτλο «**Π1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ**» η επιστημονική ομάδα παρουσιάζει την αναλυτική μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί από την Ομάδα Έργου- Ομάδα Εκπόνησης του δήμου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου σύμφωνα με τις κατευθύνσεις και τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των οδηγιών του ELTIS. Ειδικότερα αναλύεται η μεθοδολογία και τα εργαλεία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ *προσαρμοσμένα στις δυνατότητες και τις επιδιώξεις του Δήμου Αγίου Νικολάου.*

Παρουσιάζονται διακριτά όλα τα στάδια για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, οι διαδικασίες, τα βήματα προετοιμασίας για τα επόμενα στάδια, η μεθοδολογία εμπλοκής κοινού και φορέων, τα εργαλεία άντλησης απόψεων και τα εργαλεία αποτίμησης της υπάρχουσας κατάστασης και πλήθος άλλων.

Συμπληρωματικά παραχωρούνται πηγές μελέτης του αντικείμενου με ειδική καθοδήγηση για την περαιτέρω εμβάθυνση της Ομάδας Έργασίας στο αντικείμενο της βιώσιμης κινητικότητας και των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς και οδηγίες – προτροπές προς την Ομάδα Έργασίας για την εφαρμογή όλων διαδικασιών και εργαλείων.

Η μεθοδολογία του ELTIS (2014) και τα διάφορα εργαλεία για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχουν προσαρμοστεί στα δεδομένα του Αγίου Νικολάου.

Σημειώνεται επιπλέον ότι με δεδομένη την επικείμενη επικαιροποίηση των υφιστάμενων οδηγιών για την εκπόνηση ΣΒΑΚ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το παρόν τεύχος έχει λάβει υπόψη προτεινόμενες αλλαγές με ειδικές αναφορές στα ειδικά χαρακτηριστικά του, ήτοι μικρός τουριστικός δήμος με αστική διάχυση. Το παρόν τεύχος έχει επίσης λάβει υπόψη τις προτεινόμενες οδηγίες για τα ΣΒΑΚ της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ και του IMET- ΕΚΕΤΑ καθώς και τις θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, είναι δε σε αρμονία με τις κατευθυντήριες μεθοδολογίες των JASPERS.

Χρήσιμες πληροφορίες έχουν αντληθεί από τα πλέον σύγχρονα online courses και e-manuals οδηγιών για την εκπόνηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ενδεικτικά:

CH4ALLENGE online courses¹

CIVITAS SUMPs-Up SUMP Measure Selection Manuals²

SUMP Measure Selection Manual - Beginner Cities³

Participation Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans⁴

Institutional cooperation Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans⁵

Measure selection Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans⁶

Monitoring and evaluation Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes⁷

¹ <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4>

² <http://sumps-up.eu/manuals/>

³ [http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Manuals/SUMPs-Up - Measure Selection Manual - Beginner Cities.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Manuals/SUMPs-Up_-_Measure_Selection_Manual_-_Beginner_Cities.pdf)

⁴ <http://www.sump-challenges.eu/kits>

⁵ <http://www.sump-challenges.eu/kits>

⁶ <http://www.sump-challenges.eu/kits>

⁷ <http://www.sump-challenges.eu/kits>

Σημειώνεται ότι στο παρόν παραδοτέο γίνεται παρουσίαση και ανάλυση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Τα επόμενα παραδοτέα σύμφωνα με την σύμβαση παροχής υπηρεσίας περιλαμβάνουν τα κάτωθι:

Π2: Καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, του χρονοδιαγράμματος, των εμπλεκόμενων φορέων και **την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης**

Π3: Ανάπτυξη του κοινού οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων καθώς και τον Προσδιορισμός και την Αξιολόγηση του Πακέτου Μέτρων

Π4: Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Α. χρήσιμη ορολογία

Τι είναι κινητικότητα | γιατί όχι μετακίνηση ή μεταφορές;

Ο όρος κινητικότητα περιγράφει μια εικόνα μετακινήσεων βιώσιμων, άνετων, αποτελεσματικών, ασφαλών και ευχάριστων. Ανθρώπινων μετακινήσεων.

Ο όρος εμπεριέχει ένα βασικό τρίπτυχο: **μεταφορά-μετακίνηση-προσβασιμότητα**.

Συνοδεύεται κατά κανόνα επίσης από τον όρο βιώσιμη, για να υπογραμμιστεί η έμφαση σε βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

Βιώσιμη ανάπτυξη

Βιώσιμη ανάπτυξη είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής, εντός των ορίων που θέτει η φέρουσα ικανότητα των υποστηρικτικών οικοσυστημάτων (IUCN, UNEP και 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

Το Σύμφωνο των Δημάρχων αποτελεί ένα εθελοντικό δίκτυο Ευρωπαϊκών Πόλεων και Περιφερειών με σκοπό την ανάληψη δράσεων σε Τοπικό και Περιφερειακό επίπεδο κατά της κλιματικής αλλαγής. Με την προσχώρησή τους στο «Σύμφωνο των Δημάρχων» οι πόλεις δεσμεύονται για:

- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020
- Μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων διοξειδίου του άνθρακα κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020
- Αύξηση της χρήσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020 με βάση το 1990 ως έτος αναφοράς, ή άλλο κοντινότερο έτος για το οποίο υπάρχουν επαρκή δεδομένα.

Βιώσιμη κινητικότητα

Η Βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης, όπου ο μεν άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα, οι δε μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ξεχωριστών ατόμων με ανάγκες και επιθυμίες. 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 της παράμετρος είναι πολύ ισχυρές (Βλαστός Θ. & Μπακογιάννης Ε. σε <https://www.svak.gr/biosimi-kinitikotita>).

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, 2014), 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 'ευφυείς-SMART' στόχους για την

καθοδήγηση της υλοποίησης του σχεδίου (ELTIS, 2014).

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να χαράσσει 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 αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του. **Γενικά προτείνεται να έχει ορίζοντα δεκαετίας.** 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 μηχανοκίνητων) οχημάτων, στο διαθέσιμο αστικό χώρο.

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 εάν, τεκμηριώνεται ορθά, να είναι μία μεγαλύτερη ή μικρότερη ενότητα που λειτουργεί με ενιαίο τρόπο ως προς το σύστημα μετακινήσεών της.

Ενδεικτικά στην περίπτωση του Δήμου Αγίου Νικολάου η περιοχή παρέμβασης είναι η Δημοτική Ενότητα Αγίου Νικολάου αλλά θα εξεταστεί το σύνολο της έκτασης του Δήμου ως προς τις μετακινήσεις που δέχεται η Δ.Ε..

Ποιοι είναι οι στόχοι ενός ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, 2014), 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:

- (α) Δημόσια συγκοινωνία
- (β) περπάτημα και ποδηλασία
- (γ) Διαλειτουργικότητα
- (δ) Ασφάλεια αστικών οδών
- (ε) Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς)
- (στ) Αστική εφοδιαστική
- (ζ) Διαχείριση κινητικότητας
- (η) Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Στόχο έχει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω θεματικές κατηγορίες ενώ παράλληλα θα εξασφαλίζει τα παρακάτω:

- θα βεβαιώνει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- θα βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία από εγκληματικές ενέργειες,

- θα μειώνει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,
- θα βελτιώνει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και θα βελτιώνει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα Poly-SUMP (2012), προκειμένου να αναγνωριστεί ως ΣΒΑΚ ένα σχέδιο πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Συμμετοχική προσέγγιση - με τη 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,
- Να εφαρμόζει Μέθοδο, η οποία να περιλαμβάνει: 1) την ανάλυση της κατάστασης και το βασικό σενάριο, 2) τον καθορισμό του οράματος και των στόχων, 3) την επιλογή των πολιτικών και των μέτρων, 4) την ανάθεση των αρμοδιοτήτων και των πόρων, 5) τις ρυθμίσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Για περαιτέρω μελέτη και διερεύνηση σε εννοιολογικό επίπεδο μπορεί να γίνει σχετική αναζήτηση στον ιστότοπο του CIVITAS <http://civitas.eu/> στο website της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ <https://www.smu.gr/> ή στην ειδική διαδικτυακή πλατφόρμα για τον οδηγό ΣΒΑΚ <https://www.svak.gr/>.

Ομάδα εργασίας/ ομάδα έργου- εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Ο φορέας εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να συστήσει μία Ομάδα Εργασίας από υπηρεσιακούς παράγοντες και εξωτερικούς συνεργάτες που ήδη ασχολούνται με τον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας στο δήμο. Στην περίπτωση που δεν υπήρχε ανάλογη ομάδα θα πρέπει αυτή που θα συσταθεί να ενημερωθεί κατάλληλα για το αντικείμενο.

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 μελέτης, βασική γνώση των διαδικασιών του ΣΒΑΚ κ.α.

Αρμοδιότητες της ομάδας αυτής είναι:

η συλλογή όλων των διαθέσιμων δεδομένων και στοιχείων που αφορούν την περιοχή μελέτης, η αξιολόγηση των διαθέσιμων πόρων, η διασφάλιση συνεργασίας του ΟΤΑ με τους φορείς, η κατάρτιση χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού και το σύνολο του συντονισμού του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Η Ομάδα Εργασίας λειτουργεί καθ' όλη τη 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.

Η συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ πραγματοποιείται κατά την Α Φάση – Προετοιμασία του ΣΒΑΚ και ακολουθεί το σύνολο των βημάτων του κύκλου του ΣΒΑΚ.

Η Ομάδα Εργασίας του Δήμου - που παρακολουθεί και διαμορφώνει το ΣΒΑΚ- καλείται ονομάζεται 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.

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 συνδιαμορφώνεται 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 αναφέρονται συχνά για την περίπτωση της Βιέννης (Αυστρία), του West Midlands (Αγγλία), της Περιφέρειας Κούβολα (Φιλανδία) κ.α.

Στις Ελληνικές πόλεις – δήμους μία ανάλογη Ομάδα Εργασίας θα πρέπει να αποτελείται ενδεικτικά από τα παρακάτω μέλη:

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

Β. πλαίσιο ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Β.1 Τι είναι ένα ΣΒΑΚ

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

Το ΣΒΑΚ αναπτύσσεται με στόχο να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας ανθρώπων και αγαθών στον αστικό χώρο και την περιφέρεια βελτιώνοντας παράλληλα την ποιότητα ζωής κατοίκων και επισκεπτών.

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να χαράσσει 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 αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του. **Γενικά προτείνεται να έχει ορίζοντα δεκαετίας.**

Ένα ΣΒΑΚ σε γενικές γραμμές σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε. και των ελληνικών οδηγιών από ειδικούς εμπειρογνώμονες 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**.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ εξετάζονται θέματα που αφορούν σε: μη- μηχανοκίνητα μέσα κυκλοφορίας (περπάτημα- ποδήλατο), δημόσια συγκοινωνία- δημόσιο μεταφορικό έργο, συνδυασμένες μεταφορές/ μετακινήσεις, ζητήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, διαχείρισης της κινητικότητας, οδική ασφάλεια, ζητήματα αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας και τέλος ζητήματα ευφυών συστημάτων μεταφορών.

Ένα ΣΒΑΚ δίνει έμφαση στην αύξηση των δικτύων **ήπιας κυκλοφορίας** παράλληλα με την δημιουργία – επέκταση δημόσιων χώρων, χώρων ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής.

Το ΣΒΑΚ 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:

- (α) Δημόσια συγκοινωνία
- (β) περπάτημα και ποδήλατο
- (γ) Διαλειτουργικότητα μέσων μεταφοράς
- (δ) Ασφάλεια αστικών οδών
- (ε) Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς)
- (στ) Αστική εφοδιαστική
- (ζ) Διαχείριση κινητικότητας
- (η) Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

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

α) μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου, που θα βοηθηθούν χάρις στη θεσμοθέτηση από τη Δημοτική Αρχή δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης.

β) δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό του.

Παράλληλα ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για να νοείται ως ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ τα παρακάτω διακριτά ζητήματα:

- Συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας,
- Ορισμός του Δικτύου Φορέων,
- Υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής Φορέων,
- Δημιουργία ιστοσελίδας για το έργο ΣΒΑΚ και τα στάδια εκπόνησης και ολοκλήρωσης του,
- Υλοποίηση των τυπικών σταδίων/ βημάτων όπως αυτά ορίζονται κατά τις προδιαγραφές του ELTIS προσαρμοσμένα στην ελληνική νομοθεσία από τις οδηγίες για τις διαδικασίες ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ,
- Ανάπτυξη Σχεδίου Δράσης,
- Ανάπτυξη Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Σύμφωνα με τις ελληνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΜΒΚ,2016), το ΣΒΑΚ υπηρετεί πάνω από όλα μια πολεοδομική στρατηγική. Υπέρτατος στόχος είναι η πόλη να αναδείξει την ταυτότητά της και να αποτελέσει ένα περιβάλλον κοινωνικά συνεκτικό. Τέσσερις είναι οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:

1. Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο. Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει διαμορφώσεις που θα εφαρμοστούν στις εισόδους της ώστε να αποτρέπεται η διείδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ 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 συνδυάζεται με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

Βασικοί πυλώνες σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ



1. Σχεδιασμός για περπάτημα

Σχετικά με την προώθηση του περπατήματος οι κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθηθούν σε ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να αφορούν είτε την υποδομή για το ίδιο το περπάτημα είτε την υποδομή για το αυτοκίνητο. Και τα δυο αποτελούν παραμέτρους ενός ενιαίου συστήματος.

Μείωση των ταχυτήτων

- ❖ Με τη δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας
- ❖ Με τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες. Το έργο αυτό θα συμβάλλει παράλληλα στη μείωση του διερχόμενου από το κέντρο φόρτου.

Αναβάθμιση των ανοικτών δημόσιων χώρων, γιατί το περπάτημα έχει ανάγκη και από στάσεις. Τυπική τέτοια αναβάθμιση είναι η 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 στάση 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 κτήρια μεγάλης επισκεψιμότητας, έτσι ώστε να παραμένει ελεύθερος για τους πεζούς ένας ζωτικός χώρος γύρω τους (π.χ. γύρω από σχολεία).



2. Σχεδιασμός για ποδήλατο.

Το ποδήλατο δικαιούται να έχει προσπέλαση κάθε σημείου της πόλης και επομένως να καλύπτει πλήρως την αστική επιφάνεια, καθώς και να δίνει διεξόδους προς εξοχικούς προορισμούς για άσκηση και αναψυχή.

Η αυριανή βιώσιμη πόλη θα πρέπει να δίνει 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.

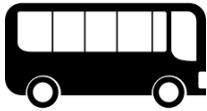
Σε γενικές γραμμές αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου χρειάζεται μόνο εκεί όπου το ποδήλατο απειλείται.

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 είναι ένα ευρύ δίκτυο ποδηλάτου αλλά το ανάποδο: ένα όσο γίνεται πιο περιορισμένο δίκτυο και παράλληλα ευρεία ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένου και του κέντρου.

Το ποδήλατο λοιπόν, μαζί με το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, συνδέονται με την προοπτική ανάπτυξης της πόλης στο σύνολό της και το ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά ως προς αυτό.

Το δίκτυο πρέπει να είναι αναγνώσιμο, όπως πρέπει να είναι και οι συνιστώμενες διαδρομές για περπάτημα. Τα σημεία αναφοράς του είναι εμβληματικά σημεία της πόλης, κτήρια, πλατείες κ.λπ. Το δίκτυο επίσης πρέπει να συνδέει άμεσα τους προορισμούς διερχόμενο ελεύθερα από όλα εκείνα τα στοιχεία της πόλης που για το αυτοκίνητο αποτελούν εμπόδια (πάρκα, πεζοδρόμους, λεωφορειολωρίδες κ.λπ.).



3. Σχεδιασμός για τη δημόσια συγκοινωνία

Το περπάτημα δεν μπορεί να προωθηθεί χωρίς το βασικό του σύμμαχο που είναι η δημόσια συγκοινωνία. Έμμεσος σύμμαχός του είναι και το ποδήλατο.

Ός προς τη δημόσια συγκοινωνία, όσοι τη χρησιμοποιούν, περπατούν περισσότερο από κάθε χρήστη άλλου 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 παίρνεται 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 που λειτουργούσε μέχρι σήμερα η πόλη. Πρόκειται για μια πολιτική απόφαση και όχι 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 κυρίως στον τομέα της τεχνολογίας. Δεν θα υπάρξει νικητής ως προς αυτό. Και το ιδιωτικό αυτοκίνητο και η δημόσια συγκοινωνία εξίσου καλά μπορούν να εισαγάγουν τις νέες τεχνολογίες. Είναι σκόπιμο λοιπόν 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 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 των καθισμάτων έτσι ώστε να σχηματίζονται μικρά σαλόνια αντί της συμβατικής αρχιτεκτονικής σε σειρές.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τα city-bus της Βαρκελώνης. Χώροι περισσότερο εξατομικευμένοι και πιο φιλικόι: η δημόσια συγκοινωνία επιχειρεί να προσφέρει ιδιωτικότητα, αμφισβητώντας αυτό το μοναδικό, μέχρι πρόσφατα, προνόμιο του αυτοκινήτου.

Είναι σημαντικό 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.

Τα βασικά πλεονεκτήματα ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε.

1. ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Υπάρχει μια ευρέως διαδεδομένη άποψη ότι ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας συμβάλλει στη 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, λιγότερες εκπομπές ρύπων και λιγότερος θόρυβος. Στο 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.

2. ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

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 είναι μια πιο ελκυστική πόλη για τους επενδυτές και αποτελεί μια πολύ καλύτερη «επιχειρηματική ευκαιρία» από μια πόλη χωρίς σαφή και μακρόπνοη πολιτική κινητικότητας.

3. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ

Τα ΣΒΑΚ είναι στενά συνδεδεμένα με τις θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Ακόμη, οι πολίτες και η κοινωνία μπορούν να αντιληφθούν τις θετικές επιδράσεις στην υγεία τους εξοικονομώντας έτσι σημαντικά χρήματα τα οποία σχετίζονται με την υγεία τους, τόσο βραχυπρόθεσμα, όσο και μακροπρόθεσμα. Επιπλέον, ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας βοηθά στην αντιμετώπιση κάποιων ζητημάτων σχετικά με την κλιματική αλλαγή.

4. ΑΠΡΟΣΚΟΠΤΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι ένα εξαιρετικό εργαλείο για τη 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 πιο αποτελεσματικά.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ

Σε μια εποχή που οι οικονομικοί πόροι είναι περιορισμένοι, είναι πολύ σημαντικό οι λύσεις που θα 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 ισορροπημένο μίγμα μέτρων συμπεριλαμβανομένων των μέτρων διαχείρισης κινητικότητας με χαμηλό κόστος. Η υιοθέτηση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» εισάγει επιπρόσθετα μία επιπλέον πηγή εσόδων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

6. ΚΕΡΔΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί βασική αρχή ενός ΣΒΑΚ. Η πόλη η οποία νοιάζεται για τις ανάγκες των πολιτών της και εμπλέκει τους αρμόδιους φορείς κατάλληλα στην όλη διαδικασία, είναι σε πολύ καλύτερη θέση ώστε να αποκτήσει μια υψηλού επιπέδου "δημόσια νομιμοποίηση".

7. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΝΤΑΣ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΣΧΕΔΙΑ

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

8. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

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.

9. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ, ΑΥΞΗΣΗ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗΣ

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

10. ΠΙΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Τα ΣΒΑΚ μπορούν να βοηθήσουν τους φορείς να έχουν 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.

11. ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΝΕΑ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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.

B.2 ΣΤΑΔΙΑ - ΒΗΜΑΤΑ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ | Πλαίσιο οδηγιών Ε.Ε. για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Αγίου Νικολάου

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

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, 2013) του ELTIS, τα ΣΒΑΚ υλοποιούνται μέσω μίας διαδικασίας 4 φάσεων, 11 βημάτων και 32 δραστηριοτήτων που αποτελούν μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού (βλ. εικόνα 1) και διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης- ανάδρασης- επικαιροποίησης.



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

Ο παραπάνω "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 ακολουθούν 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:

- **A. Σωστή Προετοιμασία**
- **B. Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων**
- **Γ. Εκπόνηση σχεδίου**
- **Δ. Εφαρμογή του σχεδίου**

Στις παραπάνω 4 φάσεις περιγράφεται μία σειρά επιμέρους βημάτων για κάθε μία φάση. Τα βήματα είναι έντεκα (11) και αναφέρονται παρακάτω:

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 του σχεδίου

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

Βήμα 11: Άντληση διδαγμάτων.

Σε κάθε βήμα από τα παραπάνω αντιστοιχούν από 1 έως 6 δραστηριότητες.

Κάθε βήμα αυτής της διαδικασίας επεξηγείται στις κατευθυντήριες γραμμές με παραδείγματα καλής πρακτικής, εργαλεία και παραπομπές για περαιτέρω πληροφορίες.

Ειδικότερα για τη **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 αυτοαξιολόγησης

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 τη 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 τη **φάση Β** ορίζονται οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος.

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός 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 «ΕΞΥΠΝΩΝ» 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 τη **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

Και τέλος για τη **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 εδώ:
http://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

Τι σημαίνουν επί της ουσίας όλα τα παραπάνω βήματα και δραστηριότητες για το ΣΒΑΚ του Αγίου Νικολάου



Φάση Α

Σε αυτή τη φάση ο Δ. Αγίου Νικολάου καλείται:

- Να μάθει, να διερευνήσει, να αξιολογήσει τις δυνατότητες της βιώσιμης κινητικότητας για το πλαίσιο ανάπτυξης των μετακινήσεων και της ευρύτερης ανάπτυξης του δήμου,
- Να αξιολογήσει τις δυνατότητές του (ΑΥΤΟ-αξιολόγηση) εκτιμώντας βασικά προβλήματα, σημαντικά ζητήματα που υστερεί, παραμέτρους βελτίωσης κ.α.,
- Να καθορίσει βασικά ζητήματα χρονοδιαγράμματος και χρηματοδότησης για την εκπόνηση και μελλοντικά την υλοποίηση των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ,
- Να βρει τους βασικούς φορείς, τις κύριες ομάδες και συλλογικότητες που λειτουργούν και επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης του δήμου και να τους κατατάξει σε ΒΑΣΙΚΟΥΣ εμπλεκόμενους και σε ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥΣ, καθώς και να καθορίσει το πλαίσιο συμμετοχής τους στο σχεδιασμό,
- Να καταγράψει και να αξιολογήσει την υφιστάμενη κατάσταση σε σχέση με τα βασικά κεφάλαια σχεδιασμού, ήτοι πολεοδομικές παράμετροι κινητικότητας, περιβαλλοντικές παράμετροι κινητικότητας, κοινωνικές παράμετροι κινητικότητας, ευάλωτοι χρήστες- ΑΜΕΑ, περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, ταξί, ιεράρχηση του οδικού δικτύου και διαχείριση κυκλοφορίας, διαχείριση Κινητικότητας, οδική ασφάλεια, στάθμευση, νέα πολεοδομικά (π.χ. προγραμματισμένες επεκτάσεις) και οικονομικά δεδομένα,
- Αφού αξιολογήσει την υφιστάμενη κατάσταση ή παράλληλα να εμβαθύνει στις επιπτώσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού, να προσδιορίσει τις απαιτήσεις για συντονισμό του τοπικού ΣΒΑΚ Αγίου Νικολάου με τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού που αφορούν το Δήμο (Χωροταξικό, Επιχειρησιακό, ΣΧΟΟΑΠ, ΣΔΑΕΚ 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.
- Να αναπτύξει τα πρώτα εναλλακτικά σενάρια επίλυσης των ζητημάτων



Φάση Β

Σε αυτή τη φάση ο Δ. Αγίου Νικολάου καλείται:

- Να μελετήσει καλές πρακτικές ανάπτυξης ΣΒΑΚ από άλλες πόλεις στην Ελλάδα και την Ευρώπη,
- Να αναπτύξει ένα όραμα για την επόμενη μέρα στο Δήμο σε συνεργασία και σύμπνοια με τους εμπλεκόμενους φορείς που θα αφορά στην αναβάθμιση τόσο των υποδομών και της κουλτούρας των μετακινήσεων όσο και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας κατοίκων και επισκεπτών,
- Να 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.
- Να καθορίσει σαφείς και μετρήσιμους στόχους ώστε να επιτευχθεί το όραμα για το ΣΒΑΚ,
- Να 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.
- Να 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 χρονοδιάγραμμα, ενώ παράλληλα να εκτιμήσει τους μελλοντικούς πόρους συντήρησης που θα απαιτηθούν.



Φάση Γ

Σε αυτή τη φάση ο Δ. Αγίου Νικολάου καλείται:

- να συζητήσει τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι θα μπορούσαν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους (ενδεικτικά Περιφέρεια, Λιμενικό Ταμείο, ΚΤΕΛ) και στον από κοινού προσδιορισμό ρόλων, αρμοδιοτήτων και ευθυνών ως προς την εφαρμογή επιμέρους μέτρων,
- να παράξει ένα πλήρες ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ 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
- να διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο και σαφές Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ
- να ελέγξει ποιοτικά όλο το σχέδιο ΣΒΑΚ και να το τροποποιήσει κατάλληλα ώστε να έχει τη σύμφωνη γνώμη των βασικών εμπλεκόμενων φορέων.
- να επικοινωνήσει με σαφή, διαφανή και επαγγελματικό τρόπο τα αποτελέσματα της διαδικασίας σχεδιασμού και το εφικτό του σχεδίου και να γνωστοποιήσει τη θεσμοθέτησή του στους πολίτες και σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.



Φάση Δ

Σε αυτή τη φάση ο Δ. Αγίου Νικολάου 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.

B.3 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 αλλά ωστόσο αποτελεί 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 σύμφωνα με άλλες πόλεις που έχουν ήδη ολοκληρώσει το πρώτο τους επιτυχημένο ΣΒΑΚ έχει δημιουργήσει **πληθώρα εργαλείων διερεύνησης καλών πρακτικών, υλικού καθοδήγησης καθώς και επιμορφωτικές δραστηριότητες** 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 μία δοκιμασμένη διαδικασία ή δράση που έχει αποδείξει στην πράξη την αποτελεσματικότητά της. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που χρησιμοποιεί συχνά 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 όμοιες 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 έμμεσα και άμεσα απαντήσεις σε ερωτήματα όπως τα παρακάτω:

- ? πώς είναι ένα ΣΒΑΚ;
- ? έχει εφαρμοστεί ΣΒΑΚ σε άλλες πόλεις για να δούμε τι «πέτυχε», τι «απέτυχε» σε σχέση με τα μέτρα;
- ? υπάρχει «καλό» και «κακό» ΣΒΑΚ;
- ? μπορεί η πόλη μου να κάνει ένα ΣΒΑΚ;
- ? τι εφαρμόζουν ανάλογες πόλεις με τη δική μου στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ;

Μία συνοπτική παρουσίαση καλών πρακτικών παρουσιάζεται στη σελίδα του Οδηγού για τα ΣΒΑΚ της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ στον παρακάτω σύνδεσμο <https://www.svak.gr/kales-praktikes>

Επιτυχημένες εφαρμογές σχεδιασμών για τη συνδυασμένη προώθηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας συναντώνται σε Βουδαπέστη, Βιέννη, Κοπεγχάγη καθώς και σε μικρότερες πόλεις όπως η Γάνδη, το Οντένς, το Ράντερς και άλλες.

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

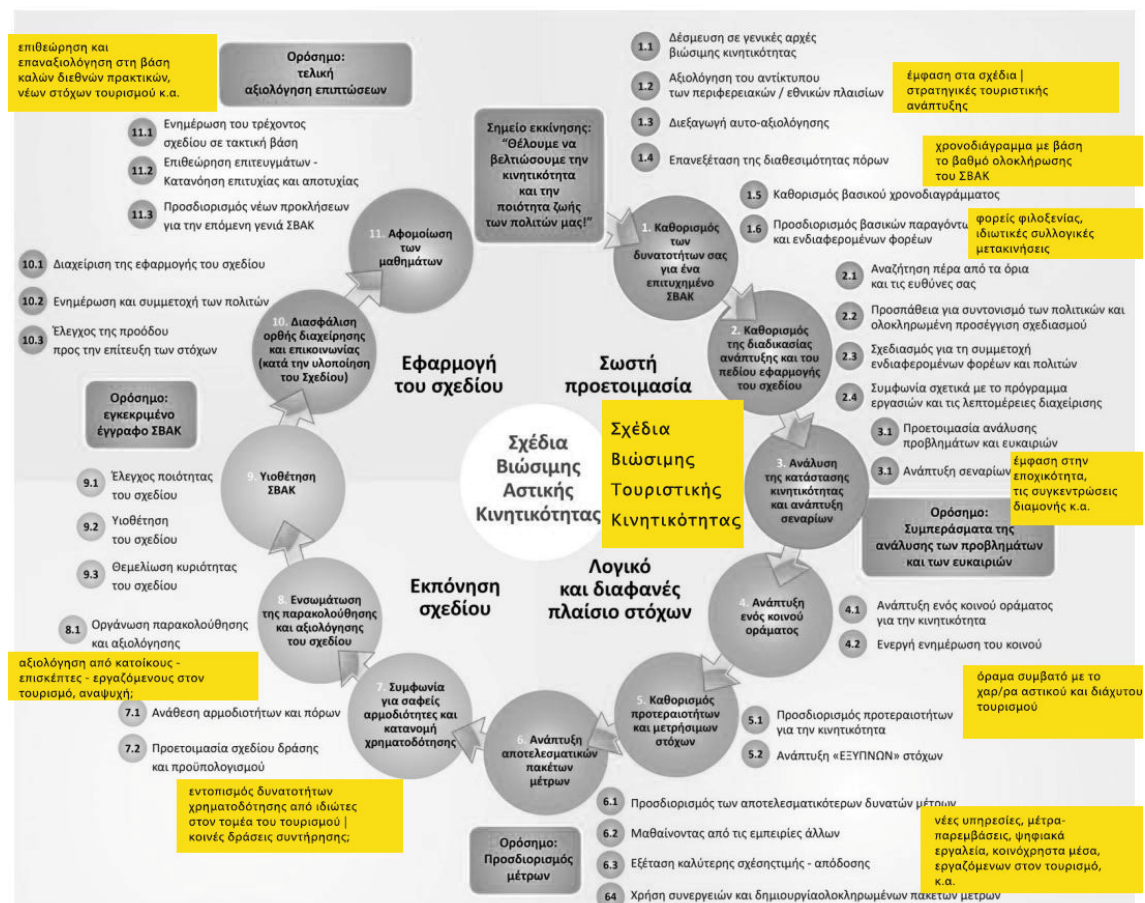
- από την πλατφόρμα SUMP Registry (στην αγγλική γλώσσα και άλλες ευρωπαϊκές) στη διεύθυνση: <http://sumps-up.eu/sump-registry/>
- από την πλατφόρμα του ELTIS (στην αγγλική γλώσσα και άλλες ευρωπαϊκές) στη διεύθυνση: <http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>
- από την πλατφόρμα του CIVITAS που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

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

- ΣΒΑΚ στη Λεμεσό (πόλη της Κύπρου~180.000 κάτοικοι),
- ΣΒΑΚ στη Donostia-San Sebastian (πόλη της Ισπανίας ~180.000 κάτοικοι),
- ΣΒΑΚ στη Βαλλέττα, (πρωτεύουσα της Μάλτας ~6.500-390.000 κάτοικοι)
- ΣΒΑΚ στη Μαδέιρα (περιοχή της Πορτογαλίας ~270.000 κάτοικοι)
- ΣΒΑΚ στο νησί της ELBA (πόλη της Ιταλίας ~32.000 κάτοικοι)
- ΣΒΑΚ στη Las Palmas de Gran Canaria (κοινότητα της Ισπανίας ~380.000 κάτοικοι)
- ΣΒΑΚ στο Ρέθυμνο (πόλη της Ελλάδας ~63.000 κάτοικοι),
- ΣΒΑΚ στο Randers (πόλη της Δανίας ~60.000 κάτοικοι),

Γ. Μεθοδολογία εκπόνησης ΣΒΑΚ στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου θα πραγματοποιηθεί από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Αγίου Νικολάου 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 προηγούμενη ενότητα). Το ΣΒΑΚ Αγίου Νικολάου με δεδομένη την ιδιαιτερότητα της πόλης και τον τουριστικό της χαρακτήρα θα δανειστεί επιμέρους χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες των Σχεδίων Τουριστικής Κινητικότητας, τα οποία είναι ΣΒΑΚ ενισχυμένα με παραμέτρους που αφορούν στον Τουρισμό. Ενδεικτικά για τα Σχέδια αυτά παρουσιάζουν ενισχυμένο τον «κύκλο του ΣΒΑΚ» όπως παρακάτω (βλ. εικόνα 2).



Εικόνα 2. κύκλος εκπόνησης ΣΒΑΚ με παραμετροποίηση για έμφαση σε τουριστικές περιοχές (Πηγή: ίδια επεξεργασία επί του αρχικού Κύκλου ΣΒΑΚ)

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 2 με τίτλο **Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, του χρονοδιαγράμματος, των εμπλεκόμενων φορέων και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης** περιλαμβάνει την Α Φάση του κύκλου ΣΒΑΚ και αφορά στην Προετοιμασία του Σχεδίου.

Το παραδοτέο 3 με τίτλο **Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων. Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων** περιλαμβάνει την Β Φάση του κύκλου ΣΒΑΚ και αφορά στην Ανάπτυξη στόχων, προτεραιοτήτων και μέτρων του Σχεδίου.

Τέλος, το παραδοτέο 4 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 παρακάτω παρουσιαζόμενη μεθοδολογία αφορά στα αναλυτικά βήματα που θα κληθεί ο δήμος να υλοποιήσει 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 της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου.



βήματα ανάπτυξης ΣΒΑΚ στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου



designed by freepik.com
edited by authors

Εικόνα 3. Μεθοδολογία ανάπτυξης ΣΒΑΚ Αγίου Νικολάου

Ομάδα Εργασίας



Πριν από κάθε φάση – βήμα - δραστηριότητα - από τα προτεινόμενα του ELTIS - ο Δήμος Αγίου Νικολάου κρίνεται σκόπιμο να προχωρήσει στη σύσταση της Ομάδα Εργασίας (Ο.Ε.).

Η Ομάδα Εργασίας θα πρέπει να συγκροτείται από υπαλλήλους του Δήμου- υπηρεσιακούς παράγοντες και εξωτερικούς συνεργάτες που ασχολούνται με τον τομέα της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Αγίου Νικολάου. Δύναται να συνεπικουρείται και από μέλη που ανήκουν στο Δίκτυο Φορέων του Δήμου Αγίου Νικολάου.

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 του Αγίου Νικολάου και των αναγκών του καθώς και των έργων και πολιτικών που τον αφορούν. Επιπλέον κρίνεται σκόπιμο να έχουν καλή γνώση των διαδικασιών του ΣΒΑΚ κ.α.

Κατά τη σύσταση της Ομάδας κρίνεται σκόπιμο τα μέλη να προχωρήσουν σε ένα συνοπτικό «ΕΛΕΓΧΟ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ» όπως αυτός αναπτύχθηκε από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ. Το εργαλείο του ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ βρίσκεται στο σύνδεσμο:

<https://www.svak.gr/etoimotita>

Η Ομάδα Εργασίας θα λειτουργεί καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα συνεχίσει 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 Ο.Ε. θα έχει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στον Άγιο Νικόλαο καθώς και στο στάδιο της παρακολούθησης, με τη διαμόρφωση ειδικού Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης. Βασικές αρμοδιότητες της Ο.Ε. είναι:

- Η κατάρτιση του ΣΒΑΚ,
- Η ανάπτυξη της εισήγησης για πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο Δίκτυο Φορέων,
- Η συλλογή των στοιχείων που απαιτούνται για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ,
- Η συνεργασία με ειδικούς συνεργάτες για την ανάπτυξη εξειδικευμένων στοιχείων – επιμέρους μελετών και σχεδίων,
- Η διαρκής συνεργασία με το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ για την εκπόνηση και παρακολούθησή του

Ενδεικτικά για το Δήμο Αγίου Νικολάου η Ο.Ε. θα μπορούσε να αποτελείται από τα παρακάτω μέλη:

Πολιτικό προσωπικό Ο.Ε.

Αντώνιος Ζερβός, Δήμαρχος Δήμου Αγίου Νικολάου

Χάρης Αλεξάκης, Αντιδήμαρχος Πολιτισμού Δήμου Αγίου Νικολάου

Διοικητικό και τεχνικό προσωπικό Ο.Ε.

Μαρία Πρατσινάκη, Αρχιτέκτων, Αν. Διευθύντρια Μελετών Δήμου Αγίου Νικολάου και Αν. Διευθύντρια Προγραμματισμού

Μαρία Δεμέτζου, Προϊσταμένη Τμήματος Καθαριότητας Ανακύκλωσης, Υπεύθυνη Προγραμματισμού και τοπική συντονίστρια βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου Αγίου Νικολάου

Σταύρος Καρυωτάκης, Υπεύθυνος Κυκλοφοριακών Θεμάτων, Πολιτικός Μηχανικός Δήμου Αγίου Νικολάου

Αφροδίτη Βαρκαράκη, Πρόεδρος Επιτροπής Κυκλοφορίας, Πολιτικός Μηχανικός

Γιάννης Τσαγκαράκης, Υπεύθυνος Γραφείου Τύπου- Σύμβουλος Τουρισμού

Ομάδα Αναδόχου που υποστηρίζει το ΣΒΑΚ

Ευθύμιος Μπακογιάννης, Δρ. Συγκοινωνιολόγος- Πολεοδόμος,
Θάνος Βλαστός, Πολεοδόμος- Συγκοινωνιολόγος, Καθηγητής ΕΜΠ,
Μαρία Σίτη, MSc Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός, Πολεοδόμος, Συγκοινωνιολόγος
Γεωργία Χριστοδουλοπούλου, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός- Συγκοινωνιολόγος,
Χρήστος Καρολεμέας, MSc Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχ. Γεωπληροφορικής,
Χαράλαμπος Κυριακίδης, MSc Πολεοδόμος Χωροτάκτης
Στέφανος Τσιγδινός, MSc Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός, Πολεοδόμος,
Φιλύρα Βλαστού, Κοινωνική Ψυχολόγος Ειδική Αναλύτρια,

Η επίσημη σύσταση της Ομάδας Εργασίας γίνεται με απόφαση Δημάρχου. Το σχετικό έγγραφο θα μπορούσε ενδεικτικά να έχει την παρακάτω μορφή:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

Άγιος Νικόλαος: ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ
Αριθ. Πρωτ.: χχχχ/χχχ

ΘΕΜΑ: «Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου»

**ΑΠΟΦΑΣΗ
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ**

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α/07.06.2010) Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πρόγραμμα Καλλικράτης
2. Τις διατάξεις του Ν.3463/2006 (ΦΕΚ 114/Α/08.06.2006) Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων
3. Τις διατάξεις του Ν.2690/1999 (ΦΕΚ 45/Α/9.3.1999) Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις
4. Το Ν. 3681/2010 (ΦΕΚ 112/Α/13.7.2010) Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των Κυβερνητικών, Διοικητικών και Αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο – Πρόγραμμα Διαύγεια και άλλες διατάξεις
5. Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου μας ο οποίος δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 2873/19-12-2011
6. Την ανάγκη συγκρότησης μίας ομάδας εργασίας με κύριες αρμοδιότητες την προετοιμασία, τον σχεδιασμό, την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

1. Τη συγκρότηση ομάδας εργασίας με αρμοδιότητες την προετοιμασία, το σχεδιασμό, την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου αποτελούμενη από τους/ τις:
 - Αντώνιο Ζερβό, Δήμαρχο Δήμου Αγίου Νικολάου
 - Χάρη Αλεξάκη, Αντιδήμαρχο Πολιτισμού Δήμου Αγίου Νικολάου
 - Μαρία Πρατσινάκη, Αρχιτέκτονα, Αν. Διευθύντρια Μελετών Δήμου Αγίου Νικολάου και Αν. Διευθύντρια Προγραμματισμού
 - Μαρία Δεμέτζου, Προϊσταμένη Τμήματος Καθαριότητας Ανακύκλωσης, Υπεύθυνη Προγραμματισμού και τοπική συντονίστρια βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου Αγίου Νικολάου
 - Σταύρο Καρυωτάκη, Υπεύθυνο Κυκλοφοριακών Θεμάτων, Πολιτικό Μηχανικό Δήμου Αγίου Νικολάου
 - Αφροδίτη Βαρκαράκη, Πρόεδρο Επιτροπής Κυκλοφορίας, Πολιτικό Μηχανικό
 - Γιάννη Τσαγκαράκη, Υπεύθυνο Γραφείου Τύπου - Σύμβουλο Τουρισμού
2. Αρμοδιότητες της ομάδας εργασίας είναι η προετοιμασία και η συλλογή στοιχείων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, η πρόσκληση ανάπτυξης δικτύου Φορέων και ο συντονισμός της συμμετοχής τους στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τον ανάδοχο Ε.Μπακογιάννη, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου.

Ο Δήμαρχος
Αντώνιος Ζερβός

Περιοχή Παρέμβασης



Επίσης από τις πρώτες αποφάσεις που πρέπει να λάβει ο Δήμος Αγίου Νικολάου είναι ο προσδιορισμός της ακριβούς περιοχής παρέμβασης του ΣΒΑΚ. Σημειώνεται ότι είναι δυνατόν επιμέρους μέτρα και παρεμβάσεις πολιτικής να αφορούν και γειτονικές περιοχές ή την ευρύτερη γεωγραφική ενότητα. Η περιοχή παρέμβασης – μελέτης ενός ΣΒΑΚ μπορεί να περιλαμβάνει το σύνολο της περιοχής κάλυψης ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού ή να είναι μία μεγαλύτερη ή μικρότερη ενότητα που λειτουργεί με ενιαίο τρόπο ως προς το σύστημα μετακινήσεών της.

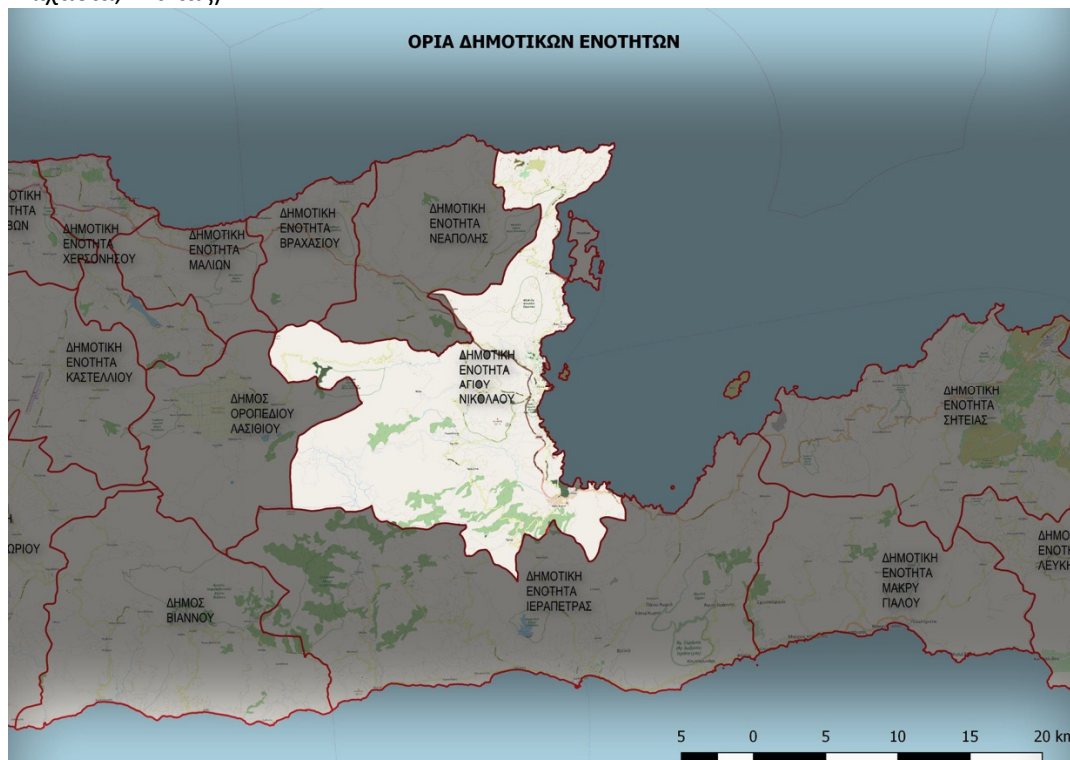
Στην περίπτωση του Αγίου Νικολάου, η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει το σύνολο της δημοτικής ενότητας Αγίου Νικολάου, έχει πληθυσμό 20.679 κατοίκους (2011) και περιλαμβάνει ενδεικτικά τις κάτωθι περιοχές σύμφωνα με την Καλλικρατική διαίρεση του δήμου:

Δημοτική Κοινότητα Αγίου Νικολάου (πόλη Αγίου Νικολάου, οικισμοί Ατζιμπράγα, Ελληνικά, Κατσικιά, Κερατίδια, Ξηρόκαμπος, Πίσσιδος)

Δημοτική Κοινότητα Ελούντας Λασιθίου (οικισμοί Αγία Παρασκευή, Επάνω Ελούντα, Επάνω Πινές, Κάτω Ελούντα, Κάτω Πινές, Μαυρικιανό, Σχίσμα)

Δημοτική Κοινότητα Κριτσάς Λασιθίου (οικισμοί Αμμουδάρα, Βαθύ, Θεολόγος, Καθαρό, Κάλυβος, Κριτσά, Μαρδάτι, Ρούσα Λίμνη, Τάπες)

Τοπική Κοινότητα Βρουχά Λασιθίου (οικισμοί Βρουχά, Πλάκας), Τοπική Κοινότητα Έξω Λακκωνίων Λασιθίου (οικισμοί Βλάχηδες, Έξω Λακκώνια, Καρτέρηδες, Μαρνέλληδες, Πεπόνηδες, Φιορέτζηδες), Τοπική Κοινότητα Έξω Ποτάμων Λασιθίου (οικισμοί Έξω Ποτάμοι, Μέσα Ποτάμοι, Ρουσσακιανά), Τοπική Κοινότητα Ζενίων Λασιθίου (οικισμοί Αδριανός, Αμυγδάλοι, Άνω Αμυγδάλοι, Ζένια), Τοπική Κοινότητα Καλού Χωριού Λασιθίου (οικισμοί Ίστρο, Καλό Χωριό, Πύργος, Φορτί), Τοπική Κοινότητα Κρούστα. (οικισμοί Κρούστας), Τοπική Κοινότητα Λιμνών Λασιθίου (οικισμοί Αγία Πελαγία, Άγιος Ιωάννης, Δράκος, Δύο Πρίνοι, Καλός Λάκκος, Λίμνες), Τοπική Κοινότητα Λούμα Λασιθίου (οικισμοί Επάνω Λούμας, Κάτω Λούμας, Κάτω Σέλλες, Σέλλες), Τοπική Κοινότητα Μέσα Λακκωνίων Λασιθίου (οικισμοί Κακοκάμωτες, Μαργιέλι, Σχίσμα, Φλαμουριανά, Χαμηλό), Τοπική Κοινότητα Πρίνας (οικισμός Πρίνα), Τοπική Κοινότητα Σκινιά Λασιθίου (οικισμοί Άγιος Γεώργιος, Βάλτος, Βλιχάδια, Σκινιάς)



Εικόνα 4. Εντοπισμός περιοχής παρέμβασης ΣΒΑΚ στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου



Διερεύνηση εμπλεκόμενων φορέων | Δίκτυο Φορέων & Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής Φορέων

Η συμμετοχή και εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό για το ΣΒΑΚ είναι βασική αρχή για να θεωρείται ένα ΣΒΑΚ ολοκληρωμένο. Κρίνεται γενικά ότι **χωρίς την εμπλοκή του κοινού στον συν-σχεδιασμό του οράματος και στην παρακολούθηση του συνόλου του ένα ΣΒΑΚ δεν είναι πλήρες** άρα και δεν λογίζεται ως τέτοιο από την ΕΕ. Οι όποιες συμμετοχικές διαδικασίες πρέπει να γίνονται στη βάση της ενημέρωσης των συμμετεχόντων ώστε να εμπλέκονται **ουσιαστικά στο 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 περιγραφόμενα στον κύκλο του ΣΒΑΚ (βλ. υπόδειγμα σε επόμενη σελίδα).

Η διοικητική δομή (φορέας ΟΤΑ - Δήμος Αγίου Νικολάου) που ετοιμάζεται να συντάξει ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να εντοπίσει τους περισσότερους κατά το δυνατόν φορείς, που να εκπροσωπούν όσο γίνεται πιο ολοκληρωμένα την **τοπική κοινωνία** για να τους εισάγει στο σχεδιασμό.

Ο τρόπος προετοιμασίας του φορέα και η στρατηγική της εμπλοκής των φορέων και του κοινού θα πρέπει να ακολουθεί τα παρακάτω περιγραφόμενα βήματα:

Μετά τη σύσταση της Ομάδας Εργασίας καλείται ο Δήμος να αναζητήσει λεπτομερώς και να καταγράψει τους φορείς που θα αποτελέσουν το Δίκτυο Φορέων (πρωτοβάθμια εμπλεκόμενοι), τους φορείς και συλλογικότητες που θα συμμετέχουν συμπληρωματικά καθώς και να διασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή συμμετοχή του κοινού.

Το **Δίκτυο Φορέων** είναι το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ που καλείται να συν-διαμορφώσει το ΣΒΑΚ μαζί με τον βασικό φορέα εκπόνησης.

Ενδεικτικά οι κύριοι φορείς και συλλογικότητες που εντοπίζονται στο Δήμο Αγίου Νικολάου είναι οι παρακάτω:

| Εμπλεκόμενοι φορείς ΣΒΑΚ στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου |
|---|
| Περιφέρεια Κρήτης Π.Ε. Λασιθίου |
| Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών ΠΕ Λασιθίου |
| Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης |
| Τμήμα Τουρισμού Π.Ε. Λασιθίου |
| Επιμελητήριο Λασιθίου Ε.Β.Ε.Λ. |
| Εμπορικός Σύλλογος Αγίου Νικολάου |
| Σύλλογος Ξενοδόχων Λασιθίου |
| Εκπρόσωποι εταιρειών ενοικίασεως αυτοκινήτων/μοτοσυκλετών/ποδηλάτων |
| Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος- ΤΑΚ Νομαρχιακή Επιτροπή Λασιθίου ΤΕΕ-ΤΑΚ |
| Αστυνομική Δ/ση Λασιθίου |
| Τμήμα Τροχαίας Αγίου Νικολάου |
| Σύλλογος Ιδιοκτητών ΤΑΞΙ Αγίου Νικολάου |
| Σύλλογος Ιδιοκτητών και Οδηγών Ταξί Ελούντας |
| Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Λεωφορείων Κρήτης – Σωματείο Οδηγών Τουριστικών Λεωφορείων |
| ΚΤΕΛ Ηρακλείου – Λασιθίου |
| Εκπρόσωποι ΟΚΩ |
| Ανώτερη Τουριστική Σχολή Αγίου Νικολάου (ΑΣΤΕΑΝ) |
| Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων Σχολείων της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου |
| Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αγίου Νικολάου |

| |
|--|
| Δημοτική Ανώνυμη Επιχείρηση (ΔΑΕΑΝ) |
| Σύλλογος Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Λασιθίου |
| Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής |
| Όμοροι Δήμοι και όμορες δημοτικές ενότητες Δ. Αγίου Νικολάου |
| Δημοτικές παρατάξεις |
| Πολιτιστικοί/ περιβαλλοντικοί σύλλογοι και ενώσεις πολιτών |
| Ενώσεις ποδηλατιστών/ πεζών/ ΑΜΕΑ |
| Εκπρόσωποι Μεγάλων Εταιρειών ή/και Εμπορικών Κέντρων που από τη λειτουργία τους διαπιστώνεται αυξημένη γένεση & έλξη μετακινήσεων |

Αφού εντοπιστεί το Δίκτυο Φορέων θα πρέπει να καταρτιστεί το Σύμφωνο Συμμετοχής των Φορέων με σκοπό την επισημοποίηση της συνεργασίας μεταξύ Δήμου και Φορέων. Το Σύμφωνο Συμμετοχής κρίνεται σκόπιμο να περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών στα στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του Δικτύου.

Το Σύμφωνο Συμμετοχής μετά την υπογραφή του θα πρέπει να κοινοποιείται στα αρμόδια περιφερειακά όργανα όπως Περιφέρεια Κρήτης και στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και/ ή Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και/ ή Υπουργείο Εσωτερικών.

Οι κύριες Αρμοδιότητες του Δικτύου Φορέων (σύμφωνα με τις οδηγίες εκπόνησης ΣΒΑΚ, ΜΒΚ, 2016) **περιλαμβάνουν τα παρακάτω:**

- Την εξασφάλιση ότι αποτυπώνονται και λαμβάνονται υπόψη οι επιδιώξεις και οι απόψεις του σε όλη τη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδίου.
- Την παροχή συμβουλών σε κρίσιμα στάδια της διαδικασίας, μέσω της συμμετοχής του:
 - ο στην υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής με τον ΟΤΑ και τον Φορέα Εκπόνησης του ΣΒΑΚ
 - ο στην αποτύπωση των προβλημάτων και αναγκών καθώς και των ευκαιριών που μπορούν να αναδειχθούν για την περιοχή παρέμβασης,
 - ο στην ανάπτυξη και εξέταση των εναλλακτικών σεναρίων για την περιοχή παρέμβασης, καθώς και στη διατύπωση του κοινού οράματος
 - ο στην παρουσίαση στην Επιτροπή Διαβούλευσης ΣΒΑΚ και στους πολίτες των μέτρων παρέμβασης που έχουν επιλεγεί για την επίτευξη του οράματος και των καθορισμένων στόχων στην περιοχή μελέτης,
 - ο στην ανάπτυξη του σχεδίου δράσης για την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον προϋπολογισμό, τις πηγές χρηματοδότησης και τη μεθοδολογία παρακολούθησης & αξιολόγησης,
 - ο στη σύνταξη Σχεδίου Δράσης με το οποίο καθορίζονται οι απαραίτητες για την υλοποίηση των επιλεγμένων μέτρων παρέμβασης δομές, όργανα και χρηματικοί πόροι,
 - ο στην παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ,
 - ο στην επικαιροποίηση- αναθεώρηση του εγκεκριμένου ΣΒΑΚ, κατά τη μακροπρόθεσμη φάση υλοποίησής του.

Το Δίκτυο Φορέων θα μπορούσε ακόμη να συμβάλει:

- στις ενέργειες για την προώθηση του οράματος προς τους πολίτες,
- στην επιλογή των προτεραιοτήτων και των στόχων του ΣΒΑΚ,
- στην επιλογή των κατάλληλων μέτρων του ΣΒΑΚ,
- στην παροχή των απαιτούμενων στοιχείων όπως αυτά προβλέπονται στο Σχέδιο Δράσης για τη Διαχείριση, Παρακολούθηση και Αξιολόγηση του ΣΒΑΚ



ΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΟ ΣΒΑΚ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

Προοίμιο

Ο όρος *κινητικότητα* περιγράφει μια εικόνα μετακινήσεων βιώσιμων, άνετων, αποτελεσματικών, ασφαλών και ευχάριστων. Ο όρος εμπεριέχει ένα βασικό τρίπτυχο: *μεταφορά-μετακίνηση-προσβασιμότητα*. Συνοδεύεται κατά κανόνα επίσης από τον όρο βιώσιμη, για να υπογραμμιστεί η έμφαση σε βιώσιμους τρόπους μετακίνησης όπως **το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία**.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναδεικνύονται ως μια νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να αναπτύσσουν και υλοποιούν στρατηγικές αστικής κινητικότητας στη βάση εμπειριστατωμένων αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης. Τα ΣΒΑΚ επιτρέπουν μια σαφή θεώρηση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών για τις οποίες σχεδιάζονται και η οποία περιλαμβάνει τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορρύπανσης, του αριθμού ατυχημάτων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη διαφύλαξη των κοινόχρηστων χώρων κ.ά..

Κείμενο Αρχικής Συμφωνίας Συμμετοχής

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 στο Δήμο Αγίου Νικολάου, συμφωνούμε στα παρακάτω:

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 Αγίου Νικολάου:

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

2. Τον συντονισμό των δράσεών μας αναλαμβάνει ο Δήμαρχος Αγίου Νικολάου Αντώνης Ζερβός και η Αναπληρώτρια Διευθύντρια Μελετών και Προγραμματισμού Δήμου Αγίου Νικολάου, Μαρία Πρατσινάκη, Αρχιτέκτων, σε συνεργασία με τους αρμόδιους υπαλλήλους των τμημάτων του Δήμου. Ορισμένη συντονίστρια (Project Manager) αναλαμβάνει η Μαρία Πρατσινάκη, Αρχιτέκτων, Αν. Δ/ντρια Μελετών και Προγραμματισμού.

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 Αγίου Νικολάου, μπορεί κατά τη 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 μετακινούμενους 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 Αγίου Νικολάου, 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 τη βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
- Βελτιστοποιούν τη 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 Αγίου Νικολάου

Ο εκπρόσωπος του Φορέα



Διερεύνηση διαδικασιών διαβούλευσης- ενημέρωσης- ευαισθητοποίησης | Συμμετοχικός Σχεδιασμός

Σε συνέχεια των παραπάνω ο Δήμος Αγίου Νικολάου δια της Ομάδας Εργασίας κρίνεται σκόπιμο να εξετάσει καλές πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί στον δήμο, στο πλαίσιο της πολιτικής ενημέρωσης- ευαισθητοποίησης και συμμετοχικού σχεδιασμού. Στη συνέχεια κρίνεται σκόπιμο να μελετήσει και άλλες στρατηγικές που έχουν εκπονηθεί σε ανάλογων χαρακτηριστικών πόλεις ως προς τις λύσεις που έδωσαν για τη συμμετοχική διαδικασία για την εκπόνηση ΣΒΑΚ, να εξετάσει εργαλεία που ενδεχομένως να λειτουργήσουν βοηθητικά, να εντοπίσει μεθοδολογίες και καλές πρακτικές κ.λπ. Έπειτα προτείνεται να εντοπίσει το υφιστάμενο ανθρώπινο δυναμικό στην πόλη για την ανάπτυξη συνεργειών, τις δυνατότητες υποστήριξης της συμμετοχικής διαδικασίας από εσωτερικούς και εξωτερικούς συνεργάτες, τα τεχνολογικά και ψηφιακά εργαλεία που απαιτούνται, και τέλος να αναζητήσει προηγούμενη εμπειρία στην πόλη σε σχέση με ζητήματα διαβούλευσης (εντοπισμός προβλημάτων, προστριβών, απουσίας συμμετοχής 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 στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ (ενδεικτικά: οικειοποίηση πόλης, ενεργοποίηση πολιτών, νομιμοποίηση των μέτρων, συνυπευθυνότητα, αλλαγή νοοτροπίας κ.α.).

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

Σημειώνεται ότι οι συναντήσεις με τους φορείς θα πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά το μεγαλύτερο μέρος τους με καθορισμένη θεματολογία και να γίνεται θετική προσπάθεια εξοικείωσης των φορέων με τις νέες έννοιες, καθώς και να αποφεύγονται οι άνευ λόγου εντάσεις που δεν συνδέονται άμεσα με τη βασική θεματολογία του ΣΒΑΚ.

Ενδεικτικά, κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων φάσεων του ΣΒΑΚ προτείνεται η πραγματοποίηση των παρακάτω:

- συναντήσεις ενημέρωσης για στελεχειακό & πολιτικό δυναμικό (ενδ. Σεπτέμβριος- Νοέμβριος 2018) | Θέμα: ποια είναι τα προβλήματα, τι μπορεί να γίνει στην πόλη; -> ΟΡΑΜΑ,
- ημερίδα ενημέρωσης για φορείς & κοινό (ενδ. Δεκέμβριος 2018) | Θέμα: έννοιες και εισαγωγή στη λογική των ΣΒΑΚ, διαδικασία, βήματα. Έμφαση γιατί αφορά όλους - ποια είναι τα οφέλη- τι προσπάθεια απαιτείται από όλους στην εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ,
- συνάντηση ενημέρωσης - workshop φορέων (ενδ. Δεκέμβριος 2018) | Θέμα: ποια είναι τα προβλήματα; τι μπορεί να γίνει στην πόλη; αρχή διαμόρφωσης οράματος, γνωριμία με τις λύσεις, πρώτες σκέψεις, διαμόρφωση Δικτύου Φορέων και υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής,
- έναρξη εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού για την κουλτούρα των μετακινήσεων σε μία πόλη που έχει ΣΒΑΚ (ενδ. Ιανουάριος- Ιούνιος 2019),
- συνάντηση ενημέρωσης - workshop φορέων (ενδ. Με την παράδοση του 3^{ου} παραδοτέου) | Θέμα: παρουσίαση προσχεδίου πακέτων μέτρων- προτεραιοτήτων και στόχων,



Ανάλυση ΤΥΠΙΚΩΝ βημάτων και δραστηριοτήτων ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ Αγίου Νικολάου ακολουθεί την παρακάτω αλληλουχία εκπόνησης φάσεων - βημάτων και δραστηριοτήτων κατά τις οδηγίες του ELTIS προσαρμοσμένων στο ελληνικό πλαίσιο. Η σειρά εκπόνησης των βημάτων δεν είναι υποχρεωτική, καθώς αρκετά μπορούν να γίνονται παράλληλα ή με ανάδραση.



Φάση Α | ΣΩΣΤΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές Βιώσιμης Κινητικότητας

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου (και ειδικότερα η Ο.Ε., με τη συμμετοχή αναδόχου και πολιτικής ηγεσίας) καλείται να μελετήσει τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας και να ελέγξει κατά πόσο είναι συμβατές με την υπάρχουσα διαδικασία σχεδιασμού στο δήμο, με το επιχειρησιακό σχέδιό του, 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.

Δεν απαιτείται η σύνταξη εγγράφου για αυτή την πρώτη δραστηριότητα παρά μόνον η θεωρητική και πρακτική διερεύνηση.

Με το πέρας της δραστηριότητας ενημερώνεται η Ο.Ε. ότι το ΣΒΑΚ δεν πρόκειται να είναι απλά αποτέλεσμα μιας μελέτης ή υπηρεσίας που εκτελείται από κάποιους αναδόχους εξυπηρετώντας 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 Αγίου Νικολάου κρίνεται σκόπιμο να ξεκινήσει τη διαδικασία ένταξής του στο δίκτυο CIVITAS (βλ. επόμενη ενότητα).

Παράλληλα κρίνεται σκόπιμο η Ο.Ε. να παρακολουθήσει μία σειρά διαλέξεων – webinar μέσω του Mobility Academy στο σύνδεσμο: <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4>

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται να διερευνήσει την εθνική νομοθεσία, τα κριτήρια χρηματοδότησης της εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ (βλ. περίπτωση Πράσινου Ταμείου, Εθνικών και Κοινοτικών πόρων), τον υπερκείμενο σχεδιασμό που αφορά τον Άγιο Νικόλαο από το Εθνικό Χωροταξικό, το Τοπικό Χωρικό Πλαίσιο, τον Περιφερειακό σχεδιασμό της Περιφέρειας Κρήτης, τα εγκεκριμένα και προτεινόμενα πολεοδομικά σχέδια, τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, το Επιχειρησιακό σχέδιο του Δήμου, ενδεχόμενες στρατηγικές για τον Τουρισμό και άλλα συναφή ζητήματα σχεδιασμού. Κρίνεται σκόπιμο να συλλεγούν τα παραπάνω και να συνταχθεί **αναφορά** από τον ανάδοχο που θα συνοψίζει τις σχετικές κατευθύνσεις και τα πιθανά προβλήματα.

Η αναφορά μπορεί να έχει την κάτωθι μορφή:

Εισαγωγικό πλαίσιο:

[...] Στην Ελλάδα παρατηρείται, αν και με αργό ρυθμό, 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 162 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 Δ.Ε. Αγίου Νικολάου:

[...]

Περιφερειακό Χωρικό Σχέδιο Κρήτης [...], Στρατηγικός Σχεδιασμός Π. Κρήτης [...], ΠΕΠ Κρήτης 2014-2020 [...], Περιφερειακή Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης, Στρατηγική για τον Τουρισμό, Τοπικά αναπτυξιακά προγράμματα, Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Αγίου Νικολάου, Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Δ.Δ. Νεάπολης κ.λπ.

Προβλέψεις σχετικών προγραμμάτων του ΣΒΑΚ Δ.Ε. Αγίου Νικολάου:

[...]

Πολεοδομικές μελέτες στα όρια εντός της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου, Κυκλοφοριακές μελέτες, Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου, ΟΧΕ Λασιθίου κ.α.

Προγραμματισμένα ή σε εξέλιξη έργα στο Δήμο και τη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου:

[...] ειδική έμφαση θα πρέπει να δοθεί σε έργα που σχετίζονται με τον Τουρισμό

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου 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 παρακάτω εργαλείου αυτό-αξιολόγησης που έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο του έργου CH4ALLENGE και έχει κριθεί ιδιαίτερα επιτυχημένο από την Ευρώπη: <http://www.sump-challenges.eu/content/sump-self-assessment-tool-now-online>

Συμπληρωματικά κρίνεται σκόπιμο σε αυτή τη φάση και με το πέρας της Γ' και Δ' φάσης να απαντηθούν οι παρακάτω ερωτήσεις:

I. Την τελευταία πενταετία έχουν υλοποιηθεί δράσεις/μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας στον ΟΤΑ;

II. Υπήρξε/υπάρχει συνεργασία του ΟΤΑ με φορείς κατά την ανάπτυξη & υλοποίηση δράσεων στον τομέα των μεταφορών ή σε άλλο τομέα πολιτικής (π.χ. Τουρισμό), και με ποιον τρόπο αυτή εκφράζεται;

III. Υπήρξε/υπάρχει ενεργή συμμετοχή των πολιτών (διαβούλευση) στην ανάπτυξη & υλοποίηση μέτρων στον τομέα των μεταφορών ή σε άλλο τομέα πολιτικής και με ποιον τρόπο αυτή επιτυγχάνεται;

IV. Ο σχεδιασμός υλοποίησης των μέτρων στον τομέα των μεταφορών περιλαμβάνει και διαδικασίες παρακολούθησης της εφαρμογής τους & αξιολόγησης της αποτελεσματικότητάς τους; Για την αξιολόγηση των μέτρων αναπτύσσονται συνεργασίες με φορείς για τη συγκέντρωση των απαιτούμενων στοιχείων;

V. Υπάρχει μηχανισμός ανάδρασης όταν το αξιολογούμενο μέτρο δεν αποδίδει τα αναμενόμενα σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό;

Κρίνεται σκόπιμο να συλλεγούν τα παραπάνω και να συνταχθεί σχετική **αναφορά** από τον ανάδοχο.

Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Με δεδομένο ότι ο δήμος Αγίου Νικολάου έχει ήδη λάβει χρηματοδότηση για την εκπόνηση ΣΒΑΚ από το Πράσινο Ταμείο και έχει ανάδοχο για την ανάπτυξή του, σε αυτό το στάδιο κρίνεται σκόπιμο να εκτιμήσει 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. Σε αυτό το βήμα κρίνεται επιπλέον σκόπιμο να εκτιμηθεί το ανθρώπινο δυναμικό του δήμου ώστε να εξακριβωθούν οι μελλοντικές ανάγκες στελέχωσης για την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την επικοινωνία του ΣΒΑΚ και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο.

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται να καθορίσει το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας σχεδιασμού (ανάπτυξης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ), λαμβάνοντας υπόψη χρονικές απαιτήσεις των νομοθετικών διεργασιών, τουριστική περίοδος, εκλογικές περιόδους, ενδεχόμενα εμπόδια και καθυστερήσεις, με στόχο να αναπτύξει ρεαλιστικά το υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ και να προετοιμάσει το κοινό και τους φορείς για τους χρόνους που απαιτούνται για το συνολικό έργο. Μέχρι και σήμερα ο χρονικός ορίζοντας ανάπτυξης του σχεδίου μέχρι τη θεσμοθέτηση του ΣΒΑΚ έχει οριστεί ο **Δεκέμβριος του 2019**.

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να εντοπίσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (βλ. προηγούμενη ενότητα), συλλογικότητες που αναμένεται να συμβάλλουν ή και να αντιτεθούν στο επικείμενο ΣΒΑΚ και να **συντονίσει τη συμμετοχή τους**. Σε αυτό το βήμα θα πρέπει να προσδιοριστούν όλες οι αδυναμίες στις επικείμενες συνεργασίες και να δημιουργηθεί ένα σχέδιο ανάπτυξης «συμμαχιών» για την πόλη.

Στο Δίκτυο Φορέων συμμετέχουν φορείς που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου.

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο στον εντοπισμό φορέων είναι η κατηγοριοποίησή τους σε 'πρωτοβάθμια εμπλεκόμενους', 'βασικούς εμπλεκόμενους' και 'ενδιάμεσους', ενώ σε αυτούς θα πρέπει να εντοπίζουν φορείς που σχετίζονται με τον Τουρισμό.

Πρωτοβάθμια εμπλεκόμενοι:

Ποιος θα επηρεαστεί τελικά- θετικά ή αρνητικά –από τα 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, τουριστικές μεταφορές, λιμάνια, αεροδρόμια, κλπ); Ποιος εκπροσωπεί ομάδες σχετικού ενδιαφέροντος (ενώσεις, επιμελητήρια, συνεταιρισμοί, δίκτυα επισκεπτών); Ποιος ενημερώνει και συντάσσει αναφορές για θέματα μεταφορών (αρχές, φορείς, τοπικά μέσα ενημέρωσης);

Ενδεικτικά για την περίπτωση του Αγίου Νικολάου παρουσιάζεται σε προηγούμενη ενότητα μεγάλος αριθμός φορέων 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 αναλόγως θα συντονίζονται 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

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο - εφόσον έχει ήδη προσδιοριστεί η περιοχή παρέμβασης εντός Δήμου (βλ. προηγούμενη ενότητα) - να αξιολογήσει τις επιπτώσεις που επιφέρει η σύνδεσή του με τους γειτονικούς δήμους, καθώς και οι ευρύτερες συνδέσεις με υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών. Στόχος είναι η συμπερίληψη στους ενδιαφερόμενους φορείς και των αρχών που εκτελούν ευρύτερο μεταφορικό έργο (εκτός Π.Π.) και εν γένει η αντίληψη του Αγίου Νικολάου ως **μέρους ενός ευρύτερου δικτύου** που επιχειρεί διασύνδεση με γειτονικές ενότητες.

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

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να εμβαθύνει στις επιπτώσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού, να προσδιορίσει τις απαιτήσεις για συντονισμό του τοπικού ΣΒΑΚ με τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού που αφορούν το Δήμο, την περιφερειακή ενότητα 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.

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να αναπτύξει την **ειδική στρατηγική σύμφωνα με την οποία οι διάφοροι φορείς θα μπορέσουν να συνεργαστούν με την Ο.Ε.** ώστε να συσταθεί ένα δίκτυο φορέων που θα μπορέσει καθοριστικά να συνδιαμορφώσει 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 τη 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. Κρίνεται σκόπιμο να αξιολογηθούν οι πρόσφατες προσπάθειες για οργάνωση συμμετοχικών εργαστηρίων σχεδιασμού στη Νεάπολη ώστε να προκριθούν ως επιτυχημένα εργαλεία για χρήση τους στο ΣΒΑΚ (εφόσον κρίθηκαν επιτυχή).

Άλλα εργαλεία που προκρίνονται για εμπλοκή φορέων και κοινού στην περίπτωση του Αγίου Νικολάου είναι τα παρακάτω: *ενημερωτική εκδήλωση, επίσκεψη εργασίας σε επιμέρους πολεοδομικές ενότητες της πόλης, workshop, διαδικτυακή πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών ή ανάδειξης προβλημάτων, εξειδικευμένες συναντήσεις με φορείς, ειδικά ερωτηματολόγια προς επισκέπτες της Π.Π.*

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

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται εδώ να **επισημοποιήσει τη συμβολή των φορέων** με οριστικοποίηση του Δικτύου Φορέων και επίσημη υιοθέτηση συμφώνου φορέων (βλ. ενδεικτική μορφή του 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

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να **αξιολογήσει την παρούσα κατάσταση**. Ενδεικτικά η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης για το δήμο Αγίου Νικολάου μπορεί να αφορά τα ακόλουθα βασικά κεφάλαια σχεδιασμού με **έμφαση στις ανάγκες εποχικότητας** που προκύπτουν λόγω τουρισμού:

- Πολεοδομικές παράμετροι κινητικότητας,
- Περιβαλλοντικές παράμετροι κινητικότητας,
- Κοινωνικές παράμετροι κινητικότητας,
- Ευάλωτοι χρήστες- ΑΜΕΑ,
- Περπάτημα,
- Ποδήλατο,
- Δημόσια συγκοινωνία,
- Ταξί,
- Ιεράρχηση του 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:

- μίξη λειτουργιών μη συμβατών μεταξύ τους,
- ανισότητες στην πόλη ως προς τον εξοπλισμό, τα δίκτυα και τις περιβαλλοντικές συνθήκες,
- κοινωνικές ανισότητες,
- εντοπισμός σημειακών προβλημάτων του οδικού δικτύου, ιδίως για ευπαθείς ομάδες πολιτών (Α.Μ.Ε.Α., μαθητές, ηλικιωμένοι κ.λπ.), που θα μπορούσαν να αμβλυνθούν με κατάλληλες διαμορφώσεις,
- επιβάρυνση δικτύου λόγω εποχικότητας,
- 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 εφαιπτόμενη κυκλοφορία,
- αστικό και περιαστικό πράσινο και ενδεχόμενες ανισότητες στην προσπέλασή του από διάφορες περιοχές της πόλης,
- εχθρικό περιβάλλον για πεζούς και ποδηλάτες,
- υποδομή για τον πεζό (ελλείψεις στην υποδομή, ανεπάρκεια διαβάσεων και πλάτους πεζοδρομίων)
- εκτός σχεδίου περιοχές και αυθαίρετα,

- ζώνες φιλοξενίας επισκεπτών (πυκνή χωροθέτηση ξενοδοχειακών μονάδων),
- ζητήματα που δυσχεραίνουν την προσπάθεια πολεοδομικής συγκρότησης και ενίσχυσης της συνοχής του ιστού.

Η ανάλυση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει και 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, συνοδεία απαραίτητων χαρτών και διαγραμμάτων.**

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να αναπτύξει εναλλακτικά σενάρια επίλυσης των ζητημάτων που προέκυψαν από 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, συνοδεία απαραίτητων χαρτών και διαγραμμάτων.



φάση Β | ΛΟΓΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΟΧΩΝ

- 🔍 **Βήμα 4:** Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να αναπτύξει 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 κατοίκων και επισκεπτών. Σημαντικό ζήτημα σε αυτό το στάδιο είναι η **συμφωνία με τους εμπλεκόμενους φορείς για το όραμα** αυτό ώστε να είναι κοινά αποδεκτό και να ορίζει ένα μακροπρόθεσμο στόχο για την ανάπτυξη των μεταφορών και της αστικής κινητικότητας, ως κατευθυντήριο στοιχείο κατά τη διαδικασία σχεδιασμού. Κρίνεται σκόπιμο σε αυτό το στάδιο να συνταχθεί αναφορά με 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 εάν οι πολίτες κατανοήσουν την έννοια του οράματος και τους στόχους που εξυπηρετεί. Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να επικοινωνήσει με το βέλτιστο δυνατό τρόπο το όραμα για το ΣΒΑΚ στους πολίτες, στους επισκέπτες του και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η διάδοση του μηνύματος θα πρέπει να πραγματοποιηθεί με όλους τους δυνατούς τρόπους, αξιοποιώντας τα ΜΜΕ, τα κοινωνικά δίκτυα 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 Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να εντοπίσει τι θέλει να αλλάξει στην πόλη, στις μεταφορές, στην αστική του ανάπτυξη, στην τουριστική του προβολή αναφορικά με τις μετακινήσεις, 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 ώστε να

επιτευχθεί το όραμα για το ΣΒΑΚ της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου . Κρίνεται σκόπιμο να παραχθεί αναφορά με τις βασικές προτεραιότητες και επεξήγηση του σκεπτικού επίλυσής τους, συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

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

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου 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 και με προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα.

Οι στόχοι θα πρέπει να συνδιαμορφώνονται παράλληλα με τα μέτρα (βλ. επόμενα βήματα) ώστε να σχετίζονται με τις παρεμβάσεις και τις πολιτικές και να μπορούν κατ' ουσίαν να «μετρούν» το 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 μπορούν να λειτουργήσουν και ως δείκτες(βλ. εδώ: <https://www.svak.gr/parakoloythisi-sxedioy>), στους οποίους θα μπορούν να εντοπιστούν με απλό και εύληπτο τρόπο δεδομένα βάσης (υφιστάμενη τιμή στόχου).

Σημειώνεται ότι κατά την επιλογή στόχων και δεικτών είναι χρήσιμο να εντοπίζονται δείκτες που εντοπίζονται με ανάλογο ορισμό και μεθοδολογία μέτρησης στην Ευρώπη και διεθνώς (ενδεικτικά KPI Indicators).

Κρίνεται σκόπιμο να παραχθεί αναφορά με τους βασικούς στόχους και προτεραιότητες και επεξήγηση του σκεπτικού επιλογής τους, συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

Ενδεικτικοί στόχοι για την περίπτωση του Δ. Αγίου Νικολάου μπορούν να είναι μερικοί από τους παρακάτω:

| Στόχος | Ποσοτικοποίηση στόχου | Χρονικός ορίζοντας επίτευξης |
|--|--|------------------------------|
| Αύξηση του μεριδίου χρήσης των ποδηλάτων | % χρήσης ποδηλάτου | Ενδ. 5ετία ή 10ετία |
| Αύξηση μεριδίου πεζής μετακίνησης | % μετακίνησης πεζή | Ενδ. 5ετία ή 10ετία |
| Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης | Μέση ταχύτητα κίνησης- χρόνος αναμονής σε κρίσιμα σημεία δικτύου | Ενδ. 5ετία ή 10ετία |
| Αύξηση του μεριδίου χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών | % χρήσης ΔΣ | Ενδ. 5ετία ή 10ετία |
| Αύξηση δικτύου ασφαλούς κίνησης ΑΜΕΑ | Χλμ. | Ενδ. 5ετία ή 10ετία |
| Βελτίωση οδικής ασφάλειας πεζών | ατυχήματα | Ενδ. 5ετία ή 10ετία |
| Ανάπτυξη δικτύου ήπιων υποδομών | Χλμ. | Ενδ. 5ετία ή 10ετία |

🔍 **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 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 τη διαφορετική λογική που φέρνει ένα ΣΒΑΚ στην πόλη, είτε γενικά είτε σε έναν μόνο τομέα (π.χ. καμπάνια ενημέρωσης για τη χρήση ποδηλάτου/ δημόσιας συγκοινωνίας σε μία πόλη).

Μέτρα Παρεμβάσεων Υποδομών στον χώρο καλούνται όλα εκείνα τα μέτρα που επιχειρούν να εισάγουν μία παρέμβαση στην πόλη μέσω ανάπτυξης ή ενίσχυσης υποδομής. Μέτρο παρέμβασης μπορεί να είναι ένας χώρος στάθμευσης ποδηλάτου, μία νέα υποδομή μέσου σταθερής τροχιάς, ένας ποδηλατόδρομος κ.α..

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.

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να διαμορφώσει **την αναλυτική περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων σε πολεοδομικό – περιβαλλοντικό - κυκλοφοριακό επίπεδο**, όπως μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, εποχιακές πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, περιοχές αναπλάσεων, νέους δημόσιους χώρους 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 τη διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης κ.α. Κρίνεται σκόπιμο να συνταχθεί αναφορά με τα βασικά μέτρα και επεξήγηση του σκεπτικού επιλογής τους, συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

Μία από τις πλέον χρήσιμες αναφορές που κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιήσει κατά την παραγωγή μέτρων ο Δήμος Αγίου Νικολάου (βλ. και επόμενες δραστηριότητες) είναι η αναφορά Measure Selection του προγράμματος CHALLENGE που είναι προσβάσιμη εδώ: <http://www.sump-challenges.eu/content/measure-selection>

Ενδεικτικά ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ ανά τομέα παρέμβασης για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας παρουσιάζονται στα ελληνικά στη σελίδα οδηγιών της MBK του ΕΜΠ εδώ:

<https://www.svak.gr/odigies-metra>

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

Παράλληλα με την επιλογή μέτρων, ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να εντοπίσει άλλες περιοχές στην Ευρώπη και στην Ελλάδα με κοινά χαρακτηριστικά στην αστική ανάπτυξη και την εποχικότητα, αναφορικά με μέτρα ΣΒΑΚ που σχεδιάζονται και υλοποιούνται, 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 του Αγίου Νικολάου .

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

Κατά τη διαδικασία επιλογής των μέτρων ο Δήμος Αγίου Νικολάου και ειδικότερα η Ο.Ε., με τη συμμετοχή αναδόχου και πολιτικής ηγεσίας καλείται να **αξιολογήσει** τα μέτρα, με γνώμονα τη 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 σκόπιμο να παραχθεί αναφορά σχετικά με την τεχνικοοικονομική προσέγγιση των μέτρων και την καταρχήν αξιολόγηση του εφικτού τους.

Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν μόνο περιορισμένο αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται μεταξύ τους 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 τη φάση του Δήμου Αγίου Νικολάου είναι η ομαδοποίηση των μέτρων σε κατηγορίες και η προώθηση εκείνων που μπορούν να επιτύχουν **συνδυαστικά πολλούς στόχους**. Κρίνεται σκόπιμο αυτό το στάδιο να αναλυθεί από κοινού με τις προηγούμενες ενότητες παρουσίασης ανάλυσης και επεξήγησης των μέτρων.



φάση Γ | ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

🔍 **Βήμα 7:** Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων - πηγή χρηματοδότησης

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να **συζητήσει τα προτεινόμενα μέτρα** με τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι θα μπορούσαν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους (ενδεικτικά Περιφέρεια, Λιμενικό Ταμείο, Πάροχος συγκοινωνιακού έργου, Ξενοδόχοι, Τουριστικά Λεωφορεία) και στον από κοινού προσδιορισμό ρόλων, αρμοδιοτήτων και ευθυνών ως προς την εφαρμογή επιμέρους μέτρων. Σε αυτό το στάδιο 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 σκόπιμο σε αυτό το στάδιο 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 Αγίου Νικολάου καλείται να συντάξει ένα πλήρες ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ. Κρίνεται σκόπιμο **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 να αποφευχθούν.

🔍 **Βήμα 8:** Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου.

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Η Ο.Ε. του Αγίου Νικολάου με τη 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 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
- διαδικασίες αξιολόγησης και παρακολούθησης
- γενικό οργανωτικό και διαδικαστικό πλαίσιο για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης, περιλαμβανομένου 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 πώς 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
- Περιγράφονται βασικές μέθοδοι για να διαλέξουν οι πόλεις πηγές για περαιτέρω διερεύνηση
- Απαιτούμενοι πόροι για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης
- Περίγραμμα του κόστους για τη στελέχωση, τις συμβουλευτικές υπηρεσίες από εξωτερικούς συνεργάτες, την απόκτηση εξοπλισμού, όπως εργαλεία, βάσεις δεδομένων, μοντέλα κ.λπ.

Ένα από τα κρίσιμότερα 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 της αξιολόγησης πραγματοποιούνται και κατά την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, θα πρέπει ο Δήμος Αγίου Νικολάου να ανανεώνει συστηματικά τα στοιχεία του, να επικαιροποιεί τα δεδομένα του άρα και 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 Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να ελέγξει ποιοτικά όλο το σχέδιο ΣΒΑΚ (με έμφαση στο πακέτο μέτρων και το σχέδιο δράσης) και να το τροποποιήσει κατάλληλα 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 στη θεσμοθέτηση του σχεδίου με τις απαιτούμενες διοικητικές διαδικασίες. Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το βήμα ουσιαστικά να **ωριμάσει το σχέδιο στις δημοτικές επιτροπές και να το φέρει προς έγκριση με την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συναίνεση στο Δημοτικό Συμβούλιο αφού έχει ακολουθήσει τη διαδικασία δημοσιοποίησης και διαβούλευσης που ορίζει ο δημοτικός κώδικας.**

Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να κοινοποιείται α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Εσωτερικών και γ) στα αρμόδια περιφερειακά όργανα του κράτους, σε φορείς

αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημοσίου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να 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 σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.



Φάση 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 Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να επισημοποιήσει τους διακριτούς ρόλους των φορέων που εμπλέκονται στην εφαρμογή των μέτρων, να εξασφαλίσει τον συντονισμό μεταξύ τους, 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 τη διαχείριση της εφαρμογής των μέτρων με πιο ευρεία συστήματα παρακολούθησης απόδοσης, διαχείρισης και διοίκησης.

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο 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 των μέτρων.

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να παρακολουθεί την πρόοδο των έργων προς την επίτευξη των στόχων, να προσδιορίζει τα όποια προβλήματα, εμπόδια και προκλήσεις για να προλαμβάνει 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 πλέον είναι σε φάση εφαρμογής, ο Δήμος Αγίου Νικολάου 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 Αγίου Νικολάου καλείται σε αυτό το στάδιο να αξιολογεί τη 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 ακόμη 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 Αγίου Νικολάου σε συνέχεια του προηγούμενου βήματος αξιολόγησης των επιτυχιών/αποτυχιών του τρέχοντος ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι σε θέση να προετοιμάσει την Ο.Ε. για την επόμενη περίοδο σχεδιασμού, συνεκτιμώντας τα όποια διδάγματα έχουν προκύψει από την τρέχουσα εφαρμογή.

Δ. εργαλεία εκπόνησης ΣΒΑΚ στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου

«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 να διευκολύνουν την ομάδα εργασίας ή και να κατευθύνουν την Ο.Ε. στη σαφή οριοθέτηση στόχων, στον εντοπισμό προβλημάτων, στην επιλογή κατάλληλων μέτρων, στον τρόπο συμμετοχής των πολιτών, στην οριοθέτηση εύληπτων σχεδίων δράσης ή σχεδίων παρακολούθησης.

Τα «εργαλεία» αυτά έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών ή προγραμμάτων που στοχεύουν στην περαιτέρω προώθηση της κατανόησης των παραμέτρων ενός ΣΒΑΚ. Το σύνολο των εργαλείων συγκεντρώνονται στην ιστοσελίδα του δικτύου 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 Ο.Ε. ενός Δήμου ή ακόμη και εκπροσώπους φορέων και πολίτες.

Για την περίπτωση του Δήμου Αγίου Νικολάου έχουν επιλεγεί κάποια **ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ** πρωταρχικά εργαλεία για χρήση τους σε επιμέρους διαδικασίες στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ της Δ.Ε. Αγίου Νικολάου τα οποία ωστόσο ενδεχομένως να αλλάξουν κατά τη διάρκεια εκπόνησης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

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



Εργαλεία υποβοήθησης του Δήμου να αυτοαξιολογείται για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ

- 🔧 Σύντομο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο **αξιολόγησης της ετοιμότητας** του Δήμου για την έναρξη εκπόνησης του ΣΒΑΚ διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://www.svak.gr/etoimotita>
Στόχος του γρήγορου αυτού διαγράμματος ροής – ερωτηματολογίου 30 ερωτήσεων 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 επαγγελματία.
- 🔧 Αναλυτικό ερωτηματολόγιο ΑΥΤΟ-αξιολόγησης φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ διαθέσιμο στο 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 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 Ευρωπαϊκή Επιτροπή.



Εργαλεία υποβοήθησης του Δήμου να συλλέγει δεδομένα, να αναλύει και να αξιολογεί την υφιστάμενη κατάσταση, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

- ✚ Online ή έντυπα ερωτηματολόγια προς φορείς, κοινό, εξειδικευμένο κοινό κ.α. (ερωτηματολόγιο κατοίκων, ερωτηματολόγιο επισκεπτών, ερωτηματολόγιο μαθητών, ερωτηματολόγιο γονέων μαθητών που φοιτούν στη Δ.Ε. Αγίου Νικολάου, σύντομο θεματικό ερωτηματολόγιο φορέων για βασικά ζητήματα του δήμου) για 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 Marillary 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.)
- ✚ Φόρουμ στο διαδίκτυο / ιστοσελίδες δήμου και φορέων/ σελίδες στα social media





Εργαλεία καθοδήγησης του Δήμου για τη συμμετοχή φορέων και κοινού στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ

- ✚ CH4LLENGE Manual SUMP Participation Kit
Το εγχειρίδιο καθοδήγησης για την εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ CH4LLENGE Manual SUMP Participation Kit παρουσιάζει πληθώρα συμβουλών και καλών πρακτικών για την εμπλοκή του κοινού και των ενδιαφερόμενων φορέων στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Παρέχει αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης της συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών και την προετοιμασία, τη διαχείριση και την αξιολόγηση των δραστηριοτήτων συμμετοχής. Διαθέσιμο εδώ: <http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit>
- ✚ Πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για το ΣΒΑΚ της Καλλιθέας– πλατφόρμα πληθοπορισμού
Π.χ. η πλατφόρμα KALLIDEA αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Καλλιθέας με στόχο να αποτελέσει ένα μηχανισμό ενεργοποίησης της συμμετοχής των κατοίκων στο σχεδιασμό. Αποτελεί μία απλή και εύχρηστη πλατφόρμα, καινοτόμο για τα ελληνικά δεδομένα, που καλεί το χρήστη- κάτοικο της Καλλιθέας να πει ελεύθερα την ιδέα του σε σχέση με δεδομένες κατηγορίες ζητημάτων που εμπíπτουν στο πεδίο της βιώσιμης κινητικότητας. Στην πλατφόρμα αυτή μπορούν να εγγράφονται χρήστες και να καταθέτουν ιδέες που αφορούν τις μετακινήσεις και την αξιοποίηση του δημοσίου χώρου. Κρίσιμο στοιχείο της πλατφόρμας αυτής είναι η διαδραστικότητα που δημιουργεί μεταξύ των διάφορων χρηστών αφού μπορούν να ψηφίσουν μεταξύ τους τις καλύτερες ιδέες ώστε να αναδείξουν αξιόλογες προτάσεις για το δήμο. Συμβολικά οι τρεις (3) καλύτερες ιδέες με βάση το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας κερδίζουν δώρα όπως ένα ποδήλατο, ένα tablet και εισιτήρια αστικής συγκοινωνίας. Διαθέσιμο εδώ: <http://kallidea.eu/>





Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στη διαμόρφωση πακέτου μέτρων για το ΣΒΑΚ

-  **CH4LLENGE SUMP Measure Selection Manual**
Το εγχειρίδιο καθοδήγησης στην επιλογή μέτρων ΣΒΑΚ CH4LLENGE SUMP Measure Selection Manual παρέχει το **σύνολο των σύγχρονων βασικών οδηγιών** σχετικά με τις διαδικασίες επιλογής μέτρων ΣΒΑΚ και διαμόρφωσης πακέτου μέτρων με τους κατάλληλους δείκτες. Παρέχει επίσης παραδείγματα καλών πρακτικών και αναφέρεται σε μικρές και μεσαίες πόλεις.
Διαθέσιμο εδώ: <http://civitas.eu/tool-inventory/ch4llenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual>
-  **KonSULT: Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport**
Πρόκειται για μία διαδικτυακή γεννήτρια «μέτρων ΣΒΑΚ» η οποία τροφοδοτείται από το χρήστη με κάποια κριτήρια σχετικά με τις επιμέρους θεματικές του ΣΒΑΚ και αναλόγως προτείνει μία σειρά μέτρων.
Όπως αναφέρει ο οδηγός του ELTIS η KonSULT είναι μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής 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 προσδιορίζουν το υποσύνολο των εργαλείων που είναι πιθανό να είναι περισσότερο χρήσιμα εντός ενός καθορισμένου πλαισίου.
Διαθέσιμο εδώ: www.konsult.leeds.ac.uk, www.sump-challenges.eu



Εργαλεία μοντέλων και τεχνικών για την υποστήριξη της ανάπτυξης και αξιολόγησης σεναρίων

-  **Urban Nodes Assessment Tool**
Το Urban Nodes Assessment Tool είναι ένα πρότυπο πρόγραμμα Excel 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, συνδυάζει δύο κοινώς χρησιμοποιούμενες προσεγγίσεις (MCA Πολυκριτηριακή ανάλυση και CBA Ανάλυση κόστους-οφέλους), για να αξιολογήσει **όλες τις επιπτώσεις ενός μέτρου** (τόσο ποσοτικές όσο και ποιοτικές).
Διαθέσιμο εδώ: <http://civitas.eu/tool-inventory/urban-nodes-assessment-tool>
-  **Aimsun**
Το Aimsun είναι ένα πρόγραμμα που βοηθά στην αξιολόγηση σεναρίων σε συνδυασμό με το συμπληρωματικό λογισμικό προσομοίωσης κυκλοφορίας Aimsun Next, το οποίο επιτρέπει τη μοντελοποίηση οποιουδήποτε στοιχείου (ενδ. μιας διασταύρωσης, μιας περιοχής). Το Aimsun Next είναι εξαιρετικά γρήγορο και σχετικά εύχρηστο πρόγραμμα αξιολόγησης σεναρίων. Επιλέγεται για την εξαιρετικά υψηλή ταχύτητα των

προσομοιώσεων, τη στατική και δυναμική ανάλυση δεδομένων κ.α. Διαθέσιμο εδώ:
<http://civitas.eu/tool-inventory/aimsun>



Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στη διαμόρφωση σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ



MaxSumo

Το MaxSumo είναι ένα πρόγραμμα που καθοδηγεί στον 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, τη 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- ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ και προτείνει ενδεικτικές δυνατότητες επιδιόρθωσης. Διαθέσιμο εδώ: <http://www.eltis.org/resources/tools/maxsumo-planning-and-evaluating-mobility-management>



CH4ALLENGE SUMP Monitoring and Evaluation Manual

Το εγχειρίδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης CH4ALLENGE SUMP Monitoring and Evaluation Manual παρέχει το **σύνολο των σύγχρονων βασικών οδηγιών** 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 και αναφέρεται σε μικρές και μεσαίες πόλεις. Διαθέσιμο εδώ: <http://civitas.eu/tool-inventory/ch4llenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual>



Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση κοινού και φορέων για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ



SWITCH

Το πρόγραμμα SWITCH έχει αναπτύξει έναν ολοκληρωμένο «οδηγό για ανάπτυξη εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης». Ο οδηγός αυτός είναι ένα ευανάγνωστο και ελκυστικά εικονογραφημένο έγγραφο που καθοδηγεί τον αναγνώστη αναφορικά με την οργάνωση εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα, δίνει αναλυτικές συμβουλές και παρουσιάζει καλές πρακτικές. Έχει επίσης εργαλειοθήκη- toolbox 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 εδώ: <http://www.eltis.org/resources/tools/developing-healthy-living-and-active-mobility-campaigns>



SUNRISE

Το πρόγραμμα SUNRISE στοχεύει στο να αναπτύξει, να εφαρμόσει, να αξιολογήσει και να διευκολύνει τη συνεργατική μάθηση για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε επίπεδο γειτονιάς, μέσω εργαστηρίων και άλλων μεθόδων

ευαισθητοποίησης. Το πρόγραμμα έχει προτείνει μία εργαλειοθήκη – toolbox με πληθώρα εργαλείων και μεθοδολογιών για να βοηθήσει τους κατοίκους, τους χρήστες του δρόμου, τους εμπλεκόμενους φορείς, τους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων και τους επιχειρηματίες σε επίπεδο γειτονιάς να αναλύουν και να διατυπώνουν τη δική τους προβληματική και μέσω αυτού να ενημερώνονται, να ευαισθητοποιούνται για ζητήματα μετακινήσεων και εν τέλει να προτείνουν λύσεις αποκατάστασης.

Διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://civitas.eu/tool-inventory/sunrise-communication-toolbox>



Streetmix

Το Streetmix είναι ένα διαδραστικό εργαλείο ανοιχτού κώδικα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται για τον σχεδιασμό δρόμων από μη εξειδικευμένο προσωπικό. Επιτρέπει με έναν πανεύκολο τρόπο να **παρεμβάινει κάποιος σχεδιαστικά στη διατομή μιας οδού** και να προσθέτει ή να αφαιρεί ζώνες στάθμευσης, ποδηλατόδρομους, λεωφορειόδρομους, ζώνες φύτευσης, πεζοδρόμια κ.α. Επιτρέπει έτσι στο κοινό να συμμετέχει στη διαδικασία σχεδιασμού ενός δρόμου και να γνωστοποιεί έπειτα τις ιδέες του στα κοινωνικά δίκτυα. Κρίνεται πολύ χρήσιμο για παιδιά μεγαλύτερα των 14 ετών. Διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://streetmix.net/>



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Ε. εγγραφή Δήμου Αγίου Νικολάου στην πρωτοβουλία του δικτύου CIVITAS

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει υποστήριξη στις ευρωπαϊκές πόλεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τους εξής τρόπους:

- Υποστηρίζοντας την ανταλλαγή και τη δημιουργία ικανοτήτων στο πεδίο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης μέσω, μεταξύ άλλων, του ευρωπαϊκού προγράμματος URBACT.
- Βελτιώνοντας την ποιότητα και τη διαθεσιμότητα δεδομένων και στατιστικών για τις λειτουργίες των συστημάτων αστικών μεταφορών και τη 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 "Ορίζοντας 2020", της διευκόλυνσης "Συνδέοντας την Ευρώπη", καθώς και με άλλα χρηματοδοτικά μέσα.

Πρωταγωνιστικό ρόλο στα παραπάνω κατέχει η δικτύωση της **πρωτοβουλίας CIVITAS** (Ακρωνύμιο για το City VITAlity and Sustainability).

Η πρωτοβουλία CIVITAS 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 πρότυπων πόλεων (Living Labs) στην Ευρώπη.

Το δίκτυο της πρωτοβουλίας CIVITAS υποστηρίζει φιλόδοξες ευρωπαϊκές πόλεις στη θέσπιση και δοκιμή φιλόδοξων καινοτόμων μέτρων για τη βελτίωση των αστικών μεταφορών.

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

- 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 Αγίου Νικολάου - μέσω της εγγραφής και συμμετοχής στο Φόρουμ CIVITAS αλλά και της εκπόνησης του σχεδίου βιώσιμης αστικής 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 μας 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 Αγίου Νικολάου που απορρέουν από την εγγραφή στο Φόρουμ της Πρωτοβουλίας CIVITAS είναι:

- Παρουσία εκπροσώπου της πόλης σε όλες τις συνεδριάσεις του Φόρουμ CIVITAS,
- Επικοινωνιακή 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 μας των κατηγοριών των μέσων και των μέτρων του CIVITAS.

Διαδικασία εγγραφής | Χρονολόγιο

Ο δήμος Αγίου Νικολάου στο πλαίσιο της δυναμικής εκκίνησης της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχει προετοιμάσει, υπογράψει και καταθέσει την Διακήρυξη του Δικτύου του Φόρουμ CIVITAS (βλ. Παράρτημα) δια μέσου του Νόμιμου Εκπροσώπου του και αναμένεται η θετική απόκριση του δικτύου στο αίτημα για εγγραφή.

Ειδικότερα, ο Ανάδοχος σύμβουλος για την υποστήριξη του δήμου στην παραπάνω διαδικασία έχει πραγματοποιήσει τα παρακάτω:

| | |
|------------|---|
| 05/09/2018 | Επικοινωνία με το Δήμο Αγίου Νικολάου για τη σύμφωνη γνώμη έναρξης της διαδικασίας – Ενημέρωση ως προς τους βασικούς στόχους και υποχρεώσεις που απορρέουν από την εγγραφή - Επιβεβαίωση στοιχείων εγγραφής του Δήμου (διεύθυνση, στοιχεία επικοινωνίας, νόμιμος εκπρόσωπος κ.α.) |
| 05/09/2018 | Επιβεβαίωση της διαδικασίας και μεθοδολογίας εγγραφής στο δίκτυο του Φόρουμ CIVITAS – Προσβάσιμο σε: http://civitas.eu/cities |
| 12/09/2018 | Είσοδος στην πλατφόρμα του δικτύου – Κατέβασμα διακήρυξης στην ελληνική και αγγλική γλώσσα |
| 12/09/2018 | Συμπλήρωση απαιτούμενων στοιχείων του Δήμου Αγίου Νικολάου στη διακήρυξη (στην ελληνική και αγγλική γλώσσα) |
| 12/09/2018 | Αποστολή προσυμπληρωμένου εγγράφου και διεύθυνσης αποστολής (civitas@secretariat.eu) στο Δήμο Αγίου Νικολάου προς έλεγχο και υπογραφή από τον Νόμιμο Εκπρόσωπο (Δήμαρχο) |
| εκκρεμεί | Αποστολή συμπληρωμένης και υπογεγραμμένης διακήρυξης (στην ελληνική και αγγλική γλώσσα) από τον Αγίου Νικολάου προς το Φόρουμ CIVITAS |

Διαδικασία εγγραφής | Επόμενα βήματα

Τα επόμενα βήματα για την ολοκλήρωση της διαδικασίας εγγραφής καθορίζονται σύμφωνα με τις οδηγίες του Φόρουμ CIVITAS ως εξής:

- Αναμονή απάντησης επιβεβαίωσης/ έγκρισης εγγραφής του Δήμου Αγίου Νικολάου μέσω «Επιστολής Επιβεβαίωσης (Confirmation Letter)» από τον Πρόεδρο του CIVITAS Political Advisory Committee
- Μετά την αποδοχή/ έγκριση εγγραφής το Δίκτυο CIVITAS μέσω της γραμματείας του (CIVITAS Secretariat) αναμένεται να αποστείλει το welcome package με πληροφοριακό υλικό για το δίκτυο και τις δυνατότητες/ ευκαιρίες που λαμβάνουν τα μέλη του μέσω της εγγραφής τους
- Σε συνέχεια των παραπάνω το Δίκτυο CIVITAS μέσω της γραμματείας του (CIVITAS Secretariat) αναμένεται να ζητήσει από το Δήμο Αγίου Νικολάου πληροφορίες και εικόνες για τον Άγιο Νικόλαο ώστε να προβάλλονται επίσημα στο διαδικτυακό τόπο που θα αναπτυχθεί **ειδικά για τον Άγιο Νικόλαο**

Ο διαδικτυακός αυτός τόπος θα είναι της μορφής:

<http://www.civitas.eu/cities/ayiosnikolaoscrete>

Ενδεικτικά το περιεχόμενο που θα καταθέσει ο Δήμος Αγίου Νικολάου στο Δίκτυο CIVITAS μπορεί να έχει την παρακάτω μορφή:

General Information

“The municipality of Ayios Nikolaos is a small to medium sized coastal municipality inhabited by 27,074 people. Ayios Nikolaos is situated in Eastern Crete.

Different to all other towns in Crete, Ayios Nikolaos manages to mix - upon the three hills which support its girth - an arty, leisurely, sleepy and yet also bustling place. Built partly atop ancient remains of bygone residents' homes. It expands in an area of 122.7 square miles.

The city is accessible from the mainland and the whole of Europe through Nikos Kazantzakis (HER) airport, and the many daily ferry services in Heraklion (64 km).

Ayios Nikolaos is probably best known as a tourist town that serves as a hub to the twenty or so small villages and farms that make up that part of Lassithi. Tourist attractions include the small lagoon Lake Voulismeni, small beaches in the town, the tiny island Ayioi Pantes, the archaeological museum, the local flora exhibition “Iris” and numerous fairs. Just a short ferry ride away from Ayios Nikolaos is the island of Spinalonga, an old Venetian fortress turned ex-leper colony in the beginning of the 20th century.

Ayios Nikolaos Today

Ayios Nikolaos’ transportation system includes a port, a bus hub and several bus lines, linking the various centralities.

There is a small pedestrian network with paved alleys and vehicle access restrictions in the city center, developed due to the poor geometrical characteristics of the street network and due to commercial activities.

Traffic analysis (2009) in three major city center intersections showed that almost 80% of the trips are conducted by car, 19% by motorcycle and 0,2-0,4% include truck and bus trips. There is no traffic analysis regarding the overall mobility patterns in the region or the city. Most commutes involve cars, motorcycles and other small motor vehicles, while walking is a strong competitor in short trips especially in the city center. Cycling trips remain very few (less than 1%) due to lack of cycling network and strong car-oriented culture.

Ayios Nikolaos is currently implementing its first Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) hence will have a lot to share with small to medium coastal municipalities in the future.

The SUMP is planned to be completed by the end of 2019.

Το δίκτυο CIVITAS πέρα από το παραπάνω περιγραφικό κείμενο ζητά την ανάρτηση σχετικών φωτογραφιών. Σημειώνεται ότι η επιλογή των φωτογραφιών θα πρέπει να πραγματοποιηθεί με ιδιαίτερη προσοχή στα δικαιώματα αναπαραγωγής των εικόνων για μη εμπορική χρήση χωρίς επεξεργασία είτε να επιλεγούν εικόνες με άδεια Creative Commons.

Πριν τη χρήση οποιασδήποτε εικόνας θα πρέπει να γίνει έλεγχος άδειας χρήσης από τον ιδιοκτήτη των δικαιωμάτων.

Στ. Αναφορές- βιβλιογραφία

European platform on sustainable urban mobility plans, Participation “Actively engaging citizens and stakeholders in the development of sustainable urban mobility plans”, March 2016

European platform on sustainable urban mobility plans, Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας, Ιανουάριος 2014 (οδηγίες ELTIS- οδηγίες ΕΕ)

IUCN/UNEP/WWF, 1991, Caring for the Earth: A Strategy for Sustainable Living, Gland, Switzerland, 1991, p10.

World Bank. 1993. World development report 1992: development and the environment (). World Development Report; World Development Indicators. Washington, DC : World Bank Group. Διαθέσιμο σε: <http://documents.worldbank.org/curated/en/995041468323374213/World-development-report-1992-development-and-the-environment>

Ηλεκτρονικός Οδηγός για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ. Διαθέσιμο σε: <https://www.svak.gr/>

Ηλεκτρονικός Οδηγός για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας από το IMET-ΕΚΕΤΑ. Διαθέσιμο σε: <http://www.svakguide.imet.gr/>

Ιστοσελίδα Mobility Academy <https://www.mobility-academy.eu/>

Ιστοσελίδα γεννήτριας μέτρων ΣΒΑΚ KonSULT. Διαθέσιμη σε: www.konsult.leeds.ac.uk

Ιστοσελίδα διαδραστικού εργαλείου STREETMIX. Διαθέσιμη σε: <https://streetmix.net/>

Ιστοσελίδα εγχειριδίου καθοδήγησης για την εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ CH4LLENGE Manual SUMP Participation Kit στην πλατφόρμα του ELTIS. Διαθέσιμη σε: <http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit>

Ιστοσελίδα εγχειριδίου καθοδήγησης στην επιλογή μέτρων ΣΒΑΚ CH4LLENGE SUMP Measure Selection Manual. Διαθέσιμη σε: <http://civitas.eu/tool-inventory/ch4llenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual>

Ιστοσελίδα εγχειριδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης CH4LLENGE SUMP Monitoring and Evaluation Manual. Διαθέσιμη σε: <http://civitas.eu/tool-inventory/ch4llenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual>

Ιστοσελίδα εργαλείων εφαρμογής ΣΒΑΚ του δικτύου CIVITAS <http://civitas.eu/tool-inventory>

Ιστοσελίδα Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ. Διαθέσιμη σε: <https://www.smu.gr/>

Ιστοσελίδα προγράμματος Aimsun στην πλατφόρμα του CIVITAS. Διαθέσιμη σε: <http://civitas.eu/tool-inventory/aimsun>

Ιστοσελίδα προγράμματος MaxSumo στην πλατφόρμα του ELTIS. Διαθέσιμη σε: <http://www.eltis.org/resources/tools/maxsumo-planning-and-evaluating-mobility-management>

Ιστοσελίδα προγράμματος SUNRISE. Διαθέσιμη σε: <http://civitas.eu/tool-inventory/sunrise-communication-toolbox>

Ιστοσελίδα προγράμματος SWITCH στην πλατφόρμα του ELTIS. Διαθέσιμη σε: <http://www.eltis.org/resources/tools/developing-healthy-living-and-active-mobility-campaigns>

Ιστοσελίδα προγράμματος Urban Nodes Assessment Tool στην πλατφόρμα του CIVITAS. Διαθέσιμη σε: <http://civitas.eu/tool-inventory/urban-nodes-assessment-tool>

Ιστοσελίδα πρωτοβουλίας δικτύου CIVITAS. Διαθέσιμη σε: <http://civitas.eu/>

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ (2016), *Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*. Ηλεκτρονική έκδοση, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, Report SMU: A.1/B.K./Σ.Ο1/2016/6.7, ISBN:978-960-612-171-5

Ομάδα Διοίκησης Έργου ΥΜΕ, 2017. Τεχνικές οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για το ΣΒΑΚ της Καλλιθέας. Διαθέσιμη σε: <http://kallidea.eu/>

Πρόγραμμα Poly-SUMP (2012) Διαθέσιμο σε: <http://www.poly-sump.eu/home/>