

DESTINATIONS

ELBA • LAS PALMAS GC • LIMASSOL • MADEIRA • MALTA • RETHYMNO

WP2: RET 2.1

Πακέτο Εργασίας WP2 / RET 2.1 : Χάραξη στρατηγικής Βιώσιμης Κινητικότητας για την ευρεία περιφέρεια Ρεθύμνου με έμφαση στις ανάγκες τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών

Π2. Πακέτο κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης / προτύπων Στρατηγικών Βιώσιμης Κινητικότητας, προσαρμοσμένων στις ανάγκες της Περιφέρειας



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Ρέθυμνο, Αύγουστος 2019





THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Περιεχόμενα

Εισαγωγικά στοιχεία	3
Σύνοψη πακέτου οδηγιών Πώς να διαβάσετε αυτές τις οδηγίες	6
1. Ευρωπαϊκές πολιτικές και κατευθύνσεις προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα	9
2. Βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ Θεμελιώδεις έννοιες και συνήθεις στόχοι	13
Τι είναι κινητικότητα γιατί όχι μετακίνηση ή μεταφορές;	13
Τι είναι βιώσιμη κινητικότητα;	13
Τι είναι ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΣΒΑΚ;	14
Ποιοι είναι οι στόχοι ενός ΣΒΑΚ	15
Ποια είναι η περιοχή παρέμβασης ενός ΣΒΑΚ	16
Ποια είναι τα πλεονεκτήματα ενός ΣΒΑΚ	16
Ποια είναι τα εμπόδια στην ανάπτυξη και υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ.....	18
3. Ηλεκτρονικές βιβλιοθήκες, βιβλία, άρθρα, εργαλεία και πηγές άντλησης στοιχείων για τα ΣΒΑΚ στην Ευρώπη και ευρύτερα	20
Γρήγορη πρόσβαση σε ηλεκτρονικές πηγές στην ελληνική γλώσσα	21
Διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.....	21
Πλατφόρμα ELTIS – Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας	21
Πλατφόρμα CIVITAS CIVITAS Learning Centre Tool Inventory.....	22
Πλατφόρμα SUMP-Registry του προγράμματος SUMPs-Up	23
Πλατφόρμα TEMS - The EPOMM Modal Split Tool	23
Πλατφόρμα Poly-SUMP	23
Σελίδες ευρωπαϊκών προγραμμάτων σχετικών με την αστική κινητικότητα	23
Εργαλεία υποβοήθησης επιμέρους δραστηριοτήτων για ένα ΣΒΑΚ	24
4. Ανάλυση διαδικασίας ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ Ενδεικτικά παραδοτέα σχεδίου	29
Α. Σωστή Προετοιμασία.....	30
Β. Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων	33
Γ. Εκπόνηση Σχεδίου	34
Δ. Εφαρμογή του σχεδίου	35
5. Προετοιμασία για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ Γρήγορος έλεγχος ετοιμότητας του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ.....	37
Πόσο έτοιμος είναι ο φορέας σας για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ;.....	37
6. Προετοιμασία και ανάπτυξη στρατηγικών για την εμπλοκή/ συμμετοχή του κοινού και των φορέων στο σχεδιασμό	41
7. Αναζήτηση καλών πρακτικών ΣΒΑΚ Διερεύνηση στοιχείων άξιων μεταφοράς και συγκρίσεων για συγκεκριμένες πόλεις/ χωριά/ κοινότητες της Περιφέρειας Κρήτης	43
8. Χρηματοδότηση, χρονοδιάγραμμα και Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Εναλλακτικές πηγές και διαδικασίες εκπόνησης.....	54
9. Παρακολούθηση και αξιολόγηση του υλοποιημένου ΣΒΑΚ.....	66
Δομή και περιεχόμενα του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ	67



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Κατηγορίες δεικτών	68
Πως επιλέγουμε τους κατάλληλους δείκτες	69
Παρουσίαση – ανάλυση- αξιολόγηση	70
10. Έγκριση και Υιοθέτηση ΣΒΑΚ.....	71
Βιβλιογραφικές Πηγές.....	72

Εισαγωγικά στοιχεία

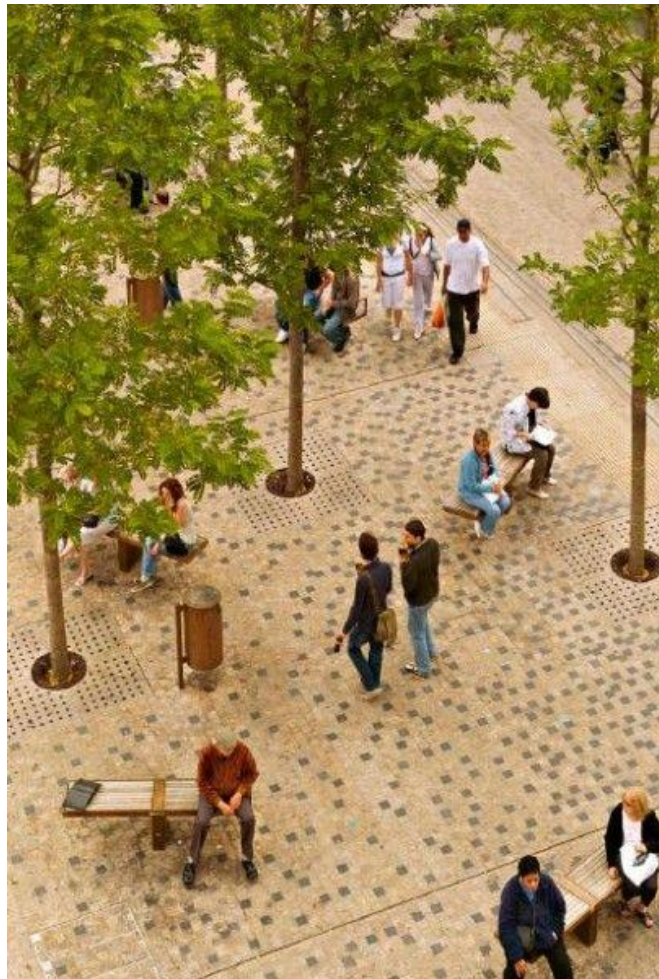
Ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι ένας στρατηγικός τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων των σχετικών με τις μετακινήσεις και τις μεταφορές στο σύγχρονο τρόπο ζωής.

Η πρόσφατη εθνική νομοθεσία προβλέπει ειδικά Σχέδια για το σκοπό αυτό, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ή ΣΒΑΚ. Σύμφωνα με το άρ.22 του Ν. 4599/2019 (ΦΕΚ 40/Α/2019) κάθε ΣΒΑΚ είναι «ένα στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περιχώρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές».

Έτσι, κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ εξετάζονται, ιδίως, θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών, κίνητρα και αντικίνητρα για τους πολίτες, πρόσβαση στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, προώθηση της ηλεκτροκίνησης, βιοκλιματικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων - κοινωφελών, αστικών χώρων, συνδυάζοντας την πεζή κινητικότητα με δίκτυα πράσινων υποδομών, των δικτύων νερού (ρέματα, ποτάμια, παράκτιες ζώνες) και διαδρομών και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (ΣΒΑΚ) στοχεύει στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών, στη βελτίωση της προσβασιμότητας των προσώπων και στην παροχή υψηλής ποιότητας, ολοκληρωμένων και συνδυασμένων λύσεων και υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και αγαθών. Στο πλαίσιο αυτό, βασικοί τους πυλώνες είναι το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

Είναι γνωστό ότι η ανάπτυξη του ιδιωτικού μηχανοκίνητου μέσου, του αυτοκινήτου και της μοτοσυκλέτας, κυρίως του πρώτου, καθόρισε για χρόνια την πολεοδομική και συγκοινωνιακή ανάπτυξη των πόλεων. Η ανθρωπότητα, από την πρώτη στιγμή της εμφάνισής του, γοητεύτηκε από το αυτοκίνητο, γιατί της προσέφερε τη δυνατότητα να απεγκλωβιστεί από πόλεις του 19ου αι., που στερούσαν βασικού εξοπλισμού και ασφυκτιούσαν. Ήταν εξαιρετικά πυκνές, και κορεσμένες από πληθυσμό που προσέτρεχε σε αυτές για να βρει δουλειά σε ακόμη πρωτόγονα εργοστάσια, χτισμένα στο εσωτερικό





THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

των πυκνοκατοικημένων πόλεων του 19^{ου} αι., τα οποία εκ των πραγμάτων προκαλούσαν σοβαρά προβλήματα ρύπανσης και θορύβου.

Οι πόλεις χρειάζονταν χώρο και το αυτοκίνητο τους έδωσε τη δυνατότητα να επεκτείνονται χωρίς όρια, ενσωματώνοντας νέες εκτάσεις. Το κυριότερο λοιπόν ζητούμενο ήταν να φτάνει το αυτοκίνητο γρήγορα οπουδήποτε, και με τον πιο άμεσο τρόπο, αδιαφορώντας τόσο για τις ποιότητες του φυσικού, αρχιτεκτονικού και κοινωνικού περιβάλλοντος, όσο και για τις επιπτώσεις της κίνησής του, όπως ρύπανση, θόρυβο κ.λπ.

Η σύγχρονη ευρωπαϊκή τάση αναφορικά με το σχεδιασμό των πόλεων λαμβάνει υπόψη της τις επιπτώσεις του αυτοκινήτου, ως πρωταγωνιστή των μετακινήσεων, συνειδητοποιώντας το κόστος και τις συνέπειες από ζητήματα όπως η ρύπανση, ο θόρυβος, ο κορεσμός, η οδική ανασφάλεια, η απουσία κοινωνικοποίησης στο δημόσιο χώρο κ.α.

Ζητήματα όπως, η μείωση του κόστους λειτουργίας των πόλεων, η δόμησή τους με τρόπο ώστε να είναι ενεργειακά αποδοτικές και η προσπελασιμότητα με ήπια και σεμνά απέναντι στο αστικό περιβάλλον μέσα, οδηγούν στη χάραξη νέων προτεραιοτήτων, δίνουν έμφαση σε δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο και προσβλέπουν σε πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα, μικρότερες ταχύτητες, υψηλής ποιότητας δημόσιους χώρους και ανθρώπινο περιβάλλον. Αυτοί είναι οι ουσιαστικοί στόχοι για τις στρατηγικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Στην Ελλάδα παρατηρείται, αν και με αργό ρυθμό, μία μεταβολή σε επίπεδο θεσμικού πλαισίου με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών περπατήματος, προσβασιμότητας και κίνησης με ποδήλατο. Αρχή της μεταβολής θεωρείται το 2009 όπου εκδίδεται η Υ.Α. 52907 για 'Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών' (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009). Ακολουθεί η Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (ΦΕΚ 2302/Β/ 16.09.2013). Στη συνέχεια, σχετικά πρόσφατα, έχουμε την Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων) με την Υ.Α. ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 - ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016, τη χρηματοδότηση 170 δήμων από το ΥΠΕΚΑ (μέσω του Πράσινου Ταμείου) για την εκπόνηση ΣΒΑΚ, ενώ έγινε προσπάθεια για την παροχή τεχνικών οδηγιών για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ (εντός 2017). Παράλληλα ολοένα και περισσότερες ελληνικές πόλεις συμμετέχουν σε διεθνή και ευρωπαϊκά δίκτυα (βλ. Covenant of Mayors, CIVITAS) με στόχο τη βελτίωση του περιβάλλοντος, την ανάσχεση της κλιματικής αλλαγής, την προαγωγή των βιώσιμων τρόπων μετακίνησης κ.ο.κ. Η συμμετοχή πόλεων σε ευρωπαϊκά έργα με σχετικό αντικείμενο προάγει περαιτέρω την εξοικείωση των πολιτών με τη ΒΑΚ.

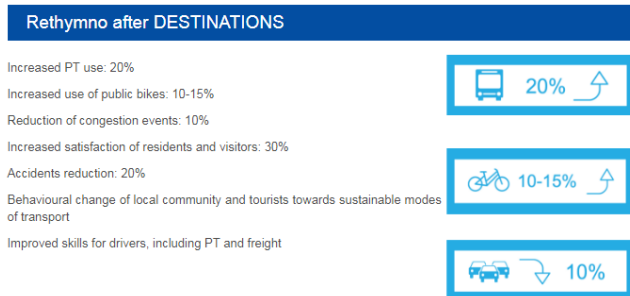
Με το άρθρο 22 του Ν. 4599/2019 έγινε η θεσμοθέτηση των ΣΒΑΚ στην Ελληνική Νομοθεσία -σε συμφωνία με τις κατευθυντήριες οδηγίες του ELTIS- και τέθηκε η βιώσιμη κινητικότητα ως προτεραιότητα του σχεδιασμού για την αστική ανάπτυξη. Σε αυτό το πλαίσιο, τα ΣΒΑΚ στηρίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, ΓΠΣ/ΤΧΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες) και ενσωματώνουν επιμέρους τομεακές πολιτικές, αναπτύσσουν και προωθούν συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνουν μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους.



Οι πόλεις της Κρήτης, όπως και η χώρα στο σύνολό της, **καθυστέρησαν σημαντικά** στα παραπάνω ζητήματα και στην υιοθέτηση λύσεων που να προάγουν το τρίπτυχο περπάτημα – ποδήλατο – δημόσια συγκοινωνία και εν γένει τη ΒΑΚ. Είναι εμφανής η απουσία εμπειρίας στην αναγνώριση των προβλημάτων και νοοτροπίας κατάλληλης να συναινέσει στη μεταβολή του υφιστάμενου καθεστώτος.

Μοναδική πόλη στην Περιφέρεια Κρήτης, με συστηματική ανάπτυξη στρατηγικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη κινητικότητα παραμένει μέχρι και σήμερα το Ρέθυμνο (βλ. στην εικόνα 2 τους στόχους της πόλης για το 2020). Ωστόσο, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία (ΥΠΕΚΑ, 2016), με την ενίσχυση της χρηματοδότησης του Πράσινου Ταμείου φαίνεται πως σύντομα θα αποκτήσουν ΣΒΑΚ και οι πόλεις της Σητείας, του Αγίου Νικολάου, της Φαιστού, της Χερσονήσου, της Ιεράπετρας, του Ηρακλείου και των Χανίων. Μέχρι και σήμερα έχουν προχωρήσει στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ οι πόλεις Άγιος Νικόλαος, Ιεράπετρα, Χερσόνησος και Χανιά.

Ο παρών οδηγός κεφαλαιοποιεί τη γνώση που προϋπάρχει στην πόλη του Ρεθύμνου, καθώς και νέα στοιχεία που προκύπτουν από το ευρωπαϊκό έργο CIVITAS DESTINATION στο οποίο συμμετέχει, με στόχο να συνταχθούν πρότυπες οδηγίες που θα χρησιμοποιηθούν από τους λοιπούς δήμους της ευρύτερης περιοχής της Περιφέρειας Κρήτης για την ανάπτυξη στρατηγικής ΒΑΚ.



Εικόνα 2. Στόχοι της πόλης του Ρεθύμνου για τη βιώσιμη κινητικότητα στο πλαίσιο του CIVITAS DESTINATIONS



Σύνοψη πακέτου οδηγιών | Πώς να διαβάσετε αυτές τις οδηγίες

Αυτό το τεύχος περιέχει το πακέτο κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης προτύπων Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, προσαρμοσμένων στις ανάγκες της Περιφέρειας Κρήτης, οι οποίες δύνανται να χρησιμοποιηθούν από τους υπόλοιπους Δήμους της ευρύτερης περιοχής του Ρεθύμνου.

Αποτελείται από δέκα (10) κύριες ενότητες και επιχειρεί να δώσει πλήρη εικόνα σχετικά με τις έννοιες, τα οφέλη, τις διαδικασίες και επιμέρους διαδικαστικά ζητήματα για τις στρατηγικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας και ειδικότερα για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Οι πρώτες δύο ενότητες (κεφάλαιο 1 και 2) εισάγουν τον αναγνώστη στις βασικές έννοιες και επεξηγούν το ευρωπαϊκό πλαίσιο που στηρίζει τη στροφή από το συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό στη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Καθορίζουν την έννοια των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τους στόχους τους, τα βασικά συστατικά τους καθώς και τα σημαντικότερα στοιχεία σύμφωνα με την πρόσφατη νομοθεσία ώστε να νοείται ένα ως ολοκληρωμένο.

Η τρίτη ενότητα (κεφάλαιο 3) παρουσιάζει όλο το υλικό στο οποίο μπορεί να ανατρέξει κανείς για να ενημερωθεί για γενικά και ειδικά ζητήματα των ΣΒΑΚ, για μεθοδολογίες υλοποίησης, εργαλεία σχεδιασμού, καλές πρακτικές σχεδιασμού και πλήθος άλλων. Η πλειονότητα των πηγών αυτών βρίσκεται διαδικτυακά και παρέχεται δωρεάν.

Στη συνέχεια οι επόμενες τρεις ενότητες (κεφάλαιο 4,5 και 6) επεξηγούν ζητήματα επί της διαδικασίας, όπως τα βήματα υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ, τους ρόλους των εμπλεκόμενων, την προετοιμασία του φορέα που αναθέτει την εκπόνηση και τη διαδικασία συμμετοχής του κοινού και διαβούλευσης καθ'όλη τη διάρκεια ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ.

Το κεφάλαιο επτά (7) επιχειρεί τη συσχέτιση επιτυχημένων παραδειγμάτων/ καλών πρακτικών και ΣΒΑΚ πόλεων της Ευρώπης με τις πόλεις εφαρμογής των πρακτικών αυτών στην Περιφέρεια Κρήτης. Παρέχει επιπλέον τη μεθοδολογία άντλησης στοιχείων από καλές πρακτικές και κριτήρια επιλογής στοιχείων χρήσιμων και που αξίζουν να μεταφέρονται σε τοπικό επίπεδο.

Το κεφάλαιο οκτώ (8) κάνει αναφορά στις δυνατότητες χρηματοδότησης των μελετών για τα ΣΒΑΚ και των έργων και των μέτρων που προκύπτουν από αυτά καθώς και στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τους.

Το ένατο κεφάλαιο εστιάζει στη σύγχρονη έννοια της παρακολούθησης ενός ΣΒΑΚ, του ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης σε αυτή, του απαιτούμενου συντονισμού για την επιτυχή ολοκλήρωση του, καθώς και των μελλοντικών σχεδιασμών για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Τέλος το δέκατο κεφάλαιο εξηγεί τη διαδικασία έγκρισης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με την πρόσφατη εθνική νομοθεσία.

Ο οδηγός είναι σύντομος και περιεκτικός, με στόχο την ενημέρωση των αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης και των ενδιαφερομένων επαγγελματιών και πολιτών σχετικά με τα κύρια συστατικά και τις διαδικασίες των ΣΒΑΚ. Για την κατανόηση των βασικών ζητημάτων δεν απαιτείται προϋφιστάμενη εμπειρία σε θέματα κινητικότητας, ωστόσο κρίνεται σκόπιμη η ύπαρξή της σε θέματα κυκλοφοριακού - πολεοδομικού σχεδιασμού και διαδικασιών εμπλοκής κοινού στο σχεδιασμό.

Ο Οδηγός απευθύνεται κυρίως σε:

- ✓ στελέχη και υπηρεσίες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ Α και Β βαθμού),
- ✓ επαγγελματίες κινητικότητας που απασχολούνται στην Περιφέρεια Κρήτης,

- ✓ και σε όσους επιθυμούν περαιτέρω εμπάθυνση σε ζητήματα αστικής κινητικότητας με έμφαση την καθοδήγηση σε διαδικαστικά ζητήματα (ενδ. Πολιτικό δυναμικό ενός δήμου).

Σκοπός του οδηγού είναι η καθοδήγηση και απόκτηση εξοικείωσης σχετικά με τα κυρίαρχα ζητήματα των στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας και ειδικότερα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Με το πέρας της ανάγνωσης του περιγραφόμενου πλαισίου οδηγίων και την αναλυτική διερεύνηση των παρατιθέμενων πηγών άντλησης σχετικού υλικού και καλών πρακτικών,

ο αναγνώστης θα είναι σε θέση:

- να αναγνωρίζει τα βασικά ζητήματα που σχετίζονται με την αναγκαιότητα εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ,
- να διαχωρίζει τις στρατηγικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες,
- να αναγνωρίζει τις ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας,
- να αντιλαμβάνεται τις βασικές έννοιες και τα συστατικά ενός ΣΒΑΚ ώστε να θεωρείται ένα ΣΒΑΚ ολοκληρωμένο,
- να ψάχνει στις κατάλληλες βιβλιοθήκες εργαλείων σχετικά με τα ΣΒΑΚ,
- να αντιλαμβάνεται τις διαδικασίες εκπόνησης και τις διαδικασίες προετοιμασίας για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ,
- να αναζητά τις κατάλληλες ενέργειες για ενεργή εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ,
- να αναζητά τα κατάλληλα εργαλεία χρηματοδότησης και ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ και υλοποίησης των σχετικών μέτρων και έργων,
- να αντιλαμβάνεται το χρονικό προγραμματισμό των διαδικασιών και
- να αναγνωρίζει τις βασικές διαδικασίες παρακολούθησης ενός εκπονούμενου ΣΒΑΚ.

Πώς διαβάζεται ο οδηγός

Προτείνεται η ανάγνωση όλου του οδηγού με τη σειρά των κεφαλαίων όπως παρατίθενται, ωστόσο ανάλογα με τη φάση ωρίμανσης του σχεδίου ή της πρότασης αναφέρονται οι παρακάτω ενδεικτικές εναλλακτικές αντιμετώπισης του οδηγού, ώστε να αποτελέσει πραγματικό εργαλείο για τους φορείς της αυτοδιοίκησης και τους εκπονούντες ένα ΣΒΑΚ.

Αν θέλετε να μάθετε απλά τα βασικά στοιχεία για τα ΣΒΑΚ

- ανατρέξτε στις πρώτες δύο ενότητες (κεφ. 1 και 2),
- για περαιτέρω αναζήτηση καλών πρακτικών μπορείτε να δείτε το κεφάλαιο 7 και τις πηγές που σας παραπέμπει, ώστε να εμπλουτίσετε τη βασική γνώση με εικόνα, πραγματικές εφαρμογές κ.λπ.

Αν έχετε βασικές γνώσεις και πρόκειται να εκπονήσετε ή είστε ήδη στη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ

- κατευθυνθείτε στα κεφάλαια 4 έως 6 και 8,9 για να ενημερωθείτε για τις διαδικασίες, τα παραδοτέα, την προετοιμασία, τις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού, το χρονοδιάγραμμα, τις μορφές χρηματοδότησης, και την παρακολούθηση του ΣΒΑΚ.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Κάθε περιφέρεια, πόλη ή κοινότητα είναι ένα ξεχωριστό και ιδιαίτερο σύστημα παραμέτρων προς διερεύνηση, άρα οι επιμέρους ενέργειες μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με το τοπικό περιβάλλον.

Με τις γνώσεις που παρέχονται στο παρόν **και με κριτικό πνεύμα και μελέτη της κάθε χωρικής ενότητας** μπορούν να προκύψουν κρίσιμα στοιχεία για την ανάπτυξη στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας και ΣΒΑΚ.

Αν έχετε ολοκληρώσει το ΣΒΑΚ και είστε στη διαδικασία ελέγχου ποιότητας

- ανατρέξτε στην τελευταία ενότητα του οδηγού όπου επεξηγείται η διαδικασία εγκρίσεων.

Αν η πόλη/ αστική ενότητα που σας ενδιαφέρει έχει εξασφαλίσει χρηματοδότηση και πρόκειται να εκπονήσει άμεσα ένα ΣΒΑΚ

- ανατρέξτε στο σύνολο του οδηγού δίνοντας έμφαση στο κεφάλαιο 5 για να δείτε τρόπους εντατικοποίησης της ετοιμότητάς σας
- μελετήστε με προσοχή το κεφάλαιο 6, ανατρέξτε στα εργαλεία που παρατίθενται στο κεφάλαιο 3 και οργανώστε τη στρατηγική της εμπλοκής του κοινού στο σχεδιασμό

Για όποιες απορίες, επεξηγήσεις απαιτούνται ή και νέες ιδέες στο χώρο της βιώσιμης κινητικότητας, μπορείτε να επικοινωνείτε με τη **Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, ΕΜΠ**

Τηλ. Επικοινωνίας 210.772.2630 | 693.701.0033

Email επικοινωνίας sustainablemobilityunit@gmail.com | vlastos@survey.ntua.gr

Website <http://smu.gr/>

Διεύθυνση Ηρώων Πολυτεχνείου 9, 15780, Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, Αθήνα

Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

1. Ευρωπαϊκές πολιτικές και κατευθύνσεις προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

Ο σχεδιασμός για τη βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πλέον σύγχρονες κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εδώ και δεκαετίες, η ΕΕ μέσα από διάφορες πρωτοβουλίες, σύσταση ομάδων εργασίας, ανάπτυξη δικτύσεων, εκδόσεις κειμένων και οδηγιών και πλήθος άλλων δράσεων επιχειρεί να ωθεί τα κράτη μέλη της στην υιοθέτηση πολιτικών προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Με αρχή την Πράσινη Βίβλο για τη διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας (2007), η Ευρώπη μέχρι και σήμερα (2017) έχει θέσει **φυλόδοξους στόχους** για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, τη βελτίωση των μετακινήσεων, την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας κ.α. που εξειδικεύονται στους παρακάτω στόχους:

- Μείωση κατά 20% των αερίων ρύπων υπαίτιων του φαινομένου του θερμοκηπίου, σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 (Climate and Energy Package 2009)
- Μείωση κατά 50% της χρήσης των οχημάτων συμβατικών καυσίμων έως το 2030 και εξάλειψή τους από τις πόλεις έως το 2050 (Transport White Paper 2011)
- Κυκλοφορία αποκλειστικά καθαρών οχημάτων τροφοδοσίας στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030
- Μείωση κατά 60% των εκπομπών ρύπων από τις μεταφορές έως το 2050 (Transport White Paper 2011)

Συνοπτικά οι αποφάσεις/ οδηγίες- σταθμοί στην Ευρωπαϊκή ιστορία για την προώθηση των ΣΒΑΚ είναι οι παρακάτω:



- i. EC (European Commission). (2001). European transport policy for 2010: time to decide. White paper from the Office for Official Publications of the European Communities.

2001 Λευκή Βίβλος Μεταφορών | Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των αποφάσεων. Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών

Στη Λευκή Βίβλο (2001) οι θεματικές αφορούν: τον αντιφατικό απολογισμό της κοινής πολιτικής μεταφορών, τη συμφόρηση ως συνέπεια της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, την αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών σε μια διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση, την ανάγκη για μια συνολική στρατηγική που υπερβαίνει την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και την αναγκαιότητα της ολοκλήρωσης των μεταφορών στην αειφόρο ανάπτυξη.



- ii. EC (European Commission). (2007). Towards a New Culture for Urban Mobility. Green Paper from the Office for Official Publications of the European Communities.

2007 Πράσινη Βίβλος | Διαμόρφωση νέας κουλτούρας κινητικότητας

Στην Πράσινη Βίβλο (2007) γίνεται η πρώτη επίσημη αναφορά στα ΣΒΑΚ και οι στόχοι τους εξειδικεύονται σε ζητήματα που αφορούν:

- Πόλεις και μεγαλουπόλεις ελεύθερης ροής,
- Πιο πράσινες πόλεις και μεγαλουπόλεις,
- Πιο έξυπνες αστικές συγκοινωνίες,
 - Προσβάσιμες αστικές συγκοινωνίες,
 - Ασφαλείς αστικές συγκοινωνίες.



iii. EC (European Commission). (2009). Action Plan on Urban Mobility COM (2009) 490 final. Opinion of the European Economic and Social Committee on the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Office for Official Publications of the European Communities.

2009 Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα

Στόχος της ΕΕ είναι η επιτάχυνση της αφομοίωσης των ΣΒΑΚ στην Ευρώπη, παρέχοντας τα απαιτούμενα εφόδια (υλικό καθοδήγησης, καλές πρακτικές, επιμορφωτικές δραστηριότητες).



iv. EC (European Commission). (2011). Roadmap to a single European Transport Area, Towards a competitive and resource efficient transport system. White paper from the Office for Official Publications of the European Communities.

2011 Λευκή Βίβλος | Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών-Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών.

Η νέα Λευκή Βίβλος στοχεύει στην πλήρη μεταρρύθμιση του συστήματος μεταφορών ενώ καθοριστικό της στοιχείο είναι ότι προτείνει την εξέταση της δυνατότητας θέσπισης των ΣΒΑΚ ως υποχρεωτικής προσέγγισης για πόλεις ορισμένου μεγέθους, σύμφωνα με τα εθνικά πρότυπα, με βάση κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ.



v. EC (European Commission). (2013). Urban Mobility Package. Office for Official Publications of the European Communities.

2013 Πακέτο Αστικής Κινητικότητας

Μεταξύ άλλων το Πακέτο Αστικής Κινητικότητας 2013 παρουσιάζει μια ιδέα ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που προέκυψε από την ευρεία ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων και των ειδικών σχεδιασμού σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ιδέα περιγράφει τα κύρια χαρακτηριστικά ενός σύγχρονου και βιώσιμου σχεδίου αστικής κινητικότητας και μεταφορών.



vi. Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (A8-0319/2015)

Η έκθεση αυτή θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική καθώς μεταξύ άλλων:

- καλεί τα κράτη μέλη να μειώσουν τις ανάγκες μετακινήσεων, ενθαρρύνοντας μεταξύ άλλων, την τηλε-εργασία, τις τεχνολογίες ΤΠΕ και την τηλεδιάσκεψη,

- χαιρετίζει τη στήριξη της Επιτροπής στην ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών για τη χάραξη και εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας,
- καλεί τα κράτη μέλη να προωθήσουν τις δημόσιες μεταφορές με στόχο τον διπλασιασμό της χρήσης τους έως το 2030,
- καλεί τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν ζώνες στις οποίες θα έχουν πρόσβαση μόνο τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τα ποδήλατα, οι πεζοί, τα οχήματα μηδενικών εκπομπών και τα οχήματα που θα χρησιμοποιούν από κοινού περισσότεροι επιβάτες,
 - καλεί τα κράτη μέλη να προστατεύσουν τους πλέον ευάλωτους χρήστες των δρόμων, βελτιώνοντας την ασφάλεια των πεζών, εξαλείφοντας τα αρχιτεκτονικά εμπόδια, δημιουργώντας ασφαλείς διαδρομές μόνο για πεζούς. Έμφαση δίνεται στις διαδρομές με λεωφορεία περπατήματος (pedibus) που αφορούν κατά κανόνα συλλογικές μετακινήσεις με τα πόδια μαθητών προς και από το σχολείο

Σημαντικό επιπλέον βήμα σε επίπεδο Ευρώπης είναι ότι υπάρχει μία ανοικτή πρόσκληση/ σύσταση σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ να αναπτύξουν Εθνικό Νομικό Πλαίσιο για τα ΣΒΑΚ και να υποστηρίξουν τις πόλεις στην εκπόνηση και υλοποίησή τους. Στην Ελλάδα υλοποιήθηκε πρόσφατα το παρόν βήμα με τη θέσπιση του αρ. 22 του Ν.4599/2019 ειδικά για τα ΣΒΑΚ..

Πλέον των παραπάνω κατευθύνσεων, ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο είναι η υποστήριξη από την ΕΕ των πόλεων των κρατών-μελών της σε επίπεδο τόσο οικονομικό όσο και παροχής κατευθυντήριων οδηγιών.

Χαρακτηριστική ώθηση στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ έδωσε η έκδοση των Οδηγιών για την Εκπόνηση ΣΒΑΚ από τον ELTIS το 2013, ενώ αναμένεται εντός του 2019 και η νέα έκδοση Οδηγιών SUMP 2.0.

Οι οδηγίες αυτές καθορίζουν το πλαίσιο εκπόνησης των κατά τύπους ΣΒΑΚ προσδιορίζοντας αναλυτικά το περιεχόμενων των επιμέρους φάσεων, βημάτων και δραστηριοτήτων για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ ενώ παράλληλα δίνουν και παραδείγματα καλών πρακτικών για την εκπόνηση των επιμέρους διαδικασιών.

Οι νέες οδηγίες αναμένονται πιο απλοποιημένες με σημαντικές παραπομπές σε έτοιμο υλικό που έχει προκύψει από το 2013 μέχρι και σήμερα στο πλαίσιο Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων (ενδ. SUITS, CHALLENGE, SUMPs-UP κ.α.).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει υποστήριξη στις ευρωπαϊκές πόλεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της 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.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Πρωταγωνιστικό ρόλο στα παραπάνω κατέχει η δικτύωση της πρωτοβουλίας CIVITAS (Ακρωνύμιο για το City VITAlity and Sustainability), μέρος της οποίας είναι το πρόγραμμα CIVITAS DESTINATIONS, για το οποίο εκπονείται το παρόν τεύχος οδηγίων. Η 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.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη προκειμένου να διασφαλίζει ότι η ιδέα του ΣΒΑΚ προσαρμόζεται στις συγκεκριμένες απαιτήσεις και στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού σε κάθε κράτος μέλος και ότι προωθείται ενεργά σε εθνικό επίπεδο ώστε να απευθύνεται στις εκατοντάδες πόλεις της Ευρώπης. Παράλληλα το ΣΒΑΚ αποτελεί προϋπόθεση χρηματοδότησης καθώς η ύπαρξή του αποτελεί πλεονέκτημα για τη συμμετοχή των φορέων μιας περιοχής σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα σχετικά με τις μεταφορές κατά τη νέα προγραμματική περίοδο 2014-2020.

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης στρατηγικών για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα προέκυψε από μία σειρά ζητημάτων που παρατηρούνταν για χρόνια στις ευρωπαϊκές πόλεις αναφορικά με οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα. Ο απώτερος στόχος μίας τέτοιας στρατηγικής είναι η αλλαγή της νοοτροπίας των μετακινούμενων μέσω της επίλυσης πλήθους προβλημάτων σχετικών με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών.

2. Βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ | Θεμελιώδεις έννοιες και συνήθειες στόχοι

Τι είναι κινητικότητα | γιατί όχι μετακίνηση ή μεταφορές;

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. (Urban Mobility for All, 2002).

Τι είναι βιώσιμη κινητικότητα;

Μέχρι και σήμερα (2017), δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός της έννοιας βιώσιμη κινητικότητα. Κατά τον Zeitler (1997) «η βιώσιμη κινητικότητα είναι κάθε μορφή ανθρώπινης κινητικότητας που ανταποκρίνεται στις διάφορες φυσικές (και κοινωνικές) προκλήσεις με τον λιγότερο ρυπογόνο τρόπο» και ταυτίζει τη βιώσιμη κινητικότητα με τους φυσικούς τρόπους μετακίνησης, δηλαδή το περπάτημα και το ποδήλατο».

Κατά τον Μπαρμπόπουλο (2002), η βιώσιμη κινητικότητα καθορίζεται από την περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική διάσταση της βιωσιμότητάς της:

- περιβαλλοντική βιωσιμότητα στις μεταφορές: αναφέρεται στην πρόκληση ρύπανσης από τις μεταφορικές δραστηριότητες σε ρυθμούς βιώσιμους, καθώς και στην χρήση ανανεώσιμων και μη φυσικών πηγών σε ρυθμούς βιώσιμους δηλαδή ρυθμούς που αφήνουν ανέπαφο το φυσικό κεφάλαιο για τις επόμενες γενιές
- κοινωνική βιωσιμότητα στις μεταφορές: αναφέρεται στην κοινωνική δικαιοσύνη στον τομέα των μεταφορών, δηλαδή στο «δικαίωμα στην κινητικότητα» των ανθρώπων. Αφορά όμως και μία ισοκατανομή του κόστους και των ωφελειών της κινητικότητας ανάμεσα στα αναπτυσσόμενα και τα αναπτυγμένα κράτη καθώς και ανάμεσα στα διάφορα κοινωνικά στρώματα.
- οικονομική βιωσιμότητα στις μεταφορές: αναφέρεται στην αναπροσαρμογή των έως σήμερα οικονομικών θεωρήσεων των μεταφορών, ώστε να δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στο εξωτερικό κόστος τους. Όσον αφορά την τιμολόγηση του συστήματος των μεταφορών, το ζήτημα είναι αν ο κάθε χρήστης πληρώνει ή όχι το οριακό κοινωνικό κόστος της κάθε του επιλογής, ώστε να υπάρχει



Εικόνα 3. Κοινόχρηστος χώρος για την κίνηση πεζών και του τραμ στο Στρασβούργο, όπου η χρήση των ΜΜΜ αυξήθηκε κατά 40% από το 1990. (Πηγή: άγνωστη, εντοπίστηκε στη σελίδα Pinterest)



διαφοροποίηση στις τιμές των διάφορων μεταφορικών επιλογών που να αντικατοπτρίζει τις διαφορετικής σοβαρότητας περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κάθε μιας.

Συμπερασματικά, βιώσιμες μεταφορές είναι εκείνες που δεν ταυτίζουν τον άνθρωπο με εμπόρευμα. Αντίθετα του δίνουν τη δυνατότητα να επιλέγει, να απολαμβάνει, να γυμνάζεται, να επικοινωνεί, να ενσωματώνεται, να αξιολογεί και να συμμετέχει στο αστικό γίγνεσθαι. Η πολιτική τους παράμετρος είναι πολύ ισχυρή.

Τι είναι ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΣΒΑΚ;

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, n.d.), ένα ΣΒΑΚ παρουσιάζει, ή συνδέεται με μια υπάρχουσα, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και, σε αυτό το πλαίσιο, για τη μελλοντική ανάπτυξη 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' στόχους για την καθοδήγηση της υλοποίησης του σχεδίου (ELTIS, n.d.).

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

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να παράξει 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 έχει ορίζοντα 10ετίας και οφείλει να παρακολουθείται και αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του.

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

Σε επόμενη ενότητα (κεφ. 4), επιχειρείται να καθοριστεί μια ευέλικτη διαδικασία για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη τις ελληνικές συνθήκες.

Σύμφωνα με τον πρόσφατο Νόμο Ν. 4599/2019, το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και τα υπόλοιπα προαναφερόμενα στρατηγικά σχέδια της παραγράφου 1, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου,

β) τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα

προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης,

γ) το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και,

δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

Ποιοι είναι οι στόχοι ενός ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, n.d.), 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) Βάδισμα και ποδηλασία
- (γ) Διαλειτουργικότητα
- (δ) Συνδυασμένες μεταφορές
- (ε) Οδική Ασφάλεια
- (στ) Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς)
- (ζ) Αστική εφοδιαστική αλυσίδα
- (η) Διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης
- (θ) Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Στόχος του είναι να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω θεματικές κατηγορίες, ενώ παράλληλα αποσκοπεί να εξασφαλίζει τα παρακάτω:

- Να βεβαιώνει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- Να βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία από εγκληματικές ενέργειες,
- Να μειώνει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,
- Να βελτιώνει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και να 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 λάβει υπόψη 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



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

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 την αειφόρο ανάπτυξη,
- Ανασκόπηση του κόστους μεταφοράς και των οφελών, 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.

Ποια είναι η περιοχή παρέμβασης ενός ΣΒΑΚ

Στην παρ. 4 του αρ 22, του Ν.4599.2019 ορίζεται ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» η περιοχή εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α΄ & Β΄ βαθμού. Η περιοχή παρέμβασης μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας, ιδίως όταν πρόκειται για πολεοδομικό συγκρότημα αποτελούμενο από περισσότερους του ενός Ο.Τ.Α. ή όταν υπάρχουν έντονες ανάγκες περιαστικών μετακινήσεων. Σε αυτή την περίπτωση, ο φορέας εκπόνησης υποχρεούται να απευθύνει σε όλους τους Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού της περιοχής παρέμβασης πρόσκληση συμμετοχής στο δίκτυο φορέων της παραγράφου 7.

Το εν λόγω δίκτυο φορέων είναι το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως όμοροι Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού ή Ο.Τ.Α. β΄ βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και περιβαλλοντικοί σύλλογοι, κατά το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος συμμετέχει στις εργασίες του δικτύου φορέων με έναν εκπρόσωπο και τον αναπληρωτή του. Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και η απουσία εκπροσώπων κάτω του 50% δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων, εφ΄ όσον έχουν εγκαίρως ειδοποιηθεί για τη σύγκληση των συνεδριάσεων του.

Ποια είναι τα πλεονεκτήματα ενός ΣΒΑΚ

Τα πλεονεκτήματα που σχετίζονται με τα ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν τα παρακάτω (ELTIS, 2014):

1) ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Είναι αποδεκτό 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) ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ 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 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 αντιλαμβάνονται 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 σχετικών 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 όπου 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 και δίνει έμφαση όχι στα μεγάλα οδικά έργα αλλά σε 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.



Εικόνα 4. Το τεύχος του ELTIS Οδηγίες για τη ανάπτυξη και υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ
ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



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 κατανοούν καλύτερα τις ανάγκες κινητικότητας των διαφόρων ομάδων χρηστών, εφόσον λαμβάνουν τη γνώμη τους (feedback). Επιπλέον, οι ενεργοί πολίτες και οι τοπικοί εμπλεκόμενοι φορείς μερικές φορές μπορούν να βρουν πολύ αποτελεσματικές λύσεις, λόγω της εξοικείωσης τους με τα προβλήματα του τόπου. 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 αποτελεσματικές λύσεις για την τήρηση των δεσμεύσεων μιας πόλης έναντι διεθνών Οδηγιών και Κανονισμών, 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 συνεργασία 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 βοηθούν τους φορείς να έχουν πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης για καινοτόμες λύσεις και σε 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 και 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.

Ποια είναι τα εμπόδια στην ανάπτυξη και υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ

Τα ΣΒΑΚ δεν είναι εύκολο να εφαρμόζονται, διότι στόχοι όπως η μείωση του αριθμού των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων και ο περιορισμός των ταχυτήτων, καθώς και η ενίσχυση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας συνεπάγονται ριζικές αλλαγές που προσκρούουν σε θεσμοθετημένες παλαιότερες επιλογές (Μπακογιάννης και Βλαστός, 2017). Αυτές, κυρίως ως προς την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, περιλαμβάνονται σε πολεοδομικές μελέτες που, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ανήκαν σε εποχές κατά τις οποίες προτεραιότητα δινόταν στο αυτοκίνητο. **Συγκρούονται λοιπόν δυο διαφορετικές προσεγγίσεις.** Αυτή που θα πρέπει να χαρακτηρίζει τα ΣΒΑΚ, τα οποία, εκπονούνται την τρέχουσα περίοδο, και αυτή των ήδη εγκεκριμένων Σχεδίων όπως ΓΠΣ/ΤΧΣ, ΠΜΕΑ/ΤΣΕ. κ.α. τα οποία είναι ήδη θεσμοθετημένα.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Παράλληλα, **εμπόδια στην ελληνική πραγματικότητα εντοπίζονται** αναφορικά με τους αντικρουόμενους θεσμικούς ρόλους, τη διστακτικότητα της πολιτικής εξουσίας για λύσεις που προάγουν τη βιωσιμότητα, την ελλιπή συνεργασία μεταξύ των διαφόρων φορέων άσκησης δραστηριοτήτων σχετικών με την πολεοδομία και τις μεταφορές, την πολλές φορές ακατάλληλη χρηματοδότηση για την προετοιμασία και ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, την περιορισμένη δυνατότητα παραγωγής εναλλακτικών αποδεκτών λύσεων, την περιορισμένη δημόσια αποδοχή/ νομιμοποίηση του σχεδίου που βασίζεται στην έλλειψη εμπειρίας του κοινού και των φορέων στη συμμετοχή στα κοινά, στην έλλειψη στοιχείων σχετικών με τη λειτουργία της πόλης, στα πολλές φορές ελλιπή δεδομένα σχετικά με την υφιστάμενη και μελλοντική απόδοση μέτρων και πολιτικών, στην καθυστέρηση εφαρμογής μέτρων και την προτίμηση πολιτικών και τεχνικών εμπλεκόμενων σε έργα με υψηλούς προϋπολογισμούς.

Πρόσθετη δυσκολία συνθέτουν και οι απαιτούμενες πολλαπλές εγκρίσεις για την υλοποίησή των ΣΒΑΚ όπως κατωτέρω προβλέπεται στην παρ. 9 του αρ.22 του Ν. 4599/2019:

«Το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του:

- α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3,
- β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης,
- γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12.

Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων».



3. Ηλεκτρονικές βιβλιοθήκες, βιβλία, άρθρα, εργαλεία και πηγές άντλησης στοιχείων για τα ΣΒΑΚ στην Ευρώπη και ευρύτερα

Ο τομέας της βιώσιμης κινητικότητας είναι ραγδαία εξελισσόμενος στον κλάδο των μεταφορών και της πολεοδομίας. Τα τελευταία δέκα (10) χρόνια αναπτύσσεται συστηματικά υλικό υποστήριξης, μελέτης, αναλύσεων και κατευθύνσεων τόσο για τις επιμέρους πολιτικές και εκφάνσεις της αστικής κινητικότητας όσο και πιο συγκεκριμένα για τα ΣΒΑΚ. Στην παρούσα ενότητα παρέχονται πλήθος ηλεκτρονικών πηγών για τη διερεύνηση στοιχείων σχετικά με τα ΣΒΑΚ, τις στρατηγικές ΒΑΚ και τα συναφή αντικείμενα.

Οι παρακάτω πηγές/ βιβλιοθήκες* δεν περιλαμβάνουν όλο το φάσμα των ζητημάτων που αφορούν τη ΒΑΚ αλλά περιορίζονται με στόχο το συγκεκριμένο αναγνωστικό κοινό στελεχών υπηρεσιών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, επαγγελματιών κινητικότητας που απασχολούνται στην Περιφέρεια Κρήτης, και όσων επιθυμούν μία πρώτη εμβάθυνση σε ζητήματα αστικής κινητικότητας.

Για μεγαλύτερη εμβάθυνση ή περαιτέρω απορίες στο ζήτημα των βιβλιογραφιών μπορείτε να απευθυνθείτε στη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ.



Τηλ. Επικοινωνίας 210.772.2630 | 693.701.0033

Email επικοινωνίας sustainablemobilityunit@gmail.com | vlastos@survey.ntua.gr

Website <http://smu.gr/>

Διεύθυνση Ηρώων Πολυτεχνείου 9, 15780, Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου

Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

**Σημειώνεται ότι στην παρούσα ενότητα έχει γίνει προσπάθεια οι πηγές να βρίσκονται δωρεάν και διαδικτυακά για να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή πρόσβαση του αναγνωστικού κοινού.*

Γρήγορη πρόσβαση σε ηλεκτρονικές πηγές στην ελληνική γλώσσα

Οι περισσότερες πηγές είναι στα αγγλικά, ωστόσο μπορείτε να ανατρέξετε είτε στην αυτόματη μετάφραση του Google Translate είτε να επισκεφθείτε απευθείας τους παρακάτω συνδέσμους για μία γρήγορη αντίληψη του αντικειμένου ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ:

- Άρθρα της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ στα ελληνικά <https://www.smu.gr/articles/>
- Οδηγίες για τα ΣΒΑΚ από τη ΜΒΚ-ΕΜΠ στα ελληνικά <https://www.smu.gr/2017/08/22/odigies-svak-greece/>
- Ομιλία καθ. Θάνου Βλαστού για τα παραδοτέα των ΣΒΑΚ στα ελληνικά <https://www.smu.gr/2017/05/28/vlastos-greek-sump-specifications/>
- Οδηγίες για την διαδικασία των ΣΒΑΚ από το ELTIS στα ελληνικά http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf
- Άρθρο των Βλαστού, Μπακογιάννη για τη θεσμική πρόκληση των ΣΒΑΚ στα ελληνικά <https://www.metaforespress.gr/gnomi/%CF%83%CE%B2%CE%B1%CE%BA-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CF%83%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CE%B7-%CE%B8%CE%B5/>

Διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

<https://ec.europa.eu/transport/>

Στον παραπάνω ιστότοπο περιέχεται πλούσιο υλικό σχετικό με όλα τα μέσα μεταφοράς. Η οριζόντια μπάρα εργαλείων κατευθύνει για την αναζήτηση δεδομένων. Ιδιαίτερα κρίσιμα είναι τα στοιχεία στο πεδίο Transport Themes, όπου παρατηρούμε όλα τα ζητήματα στα οποία υπάρχει υλικό από πλευράς της Κομισιόν. Ενδεικτικά: Ευρωπαϊκές στρατηγικές, Δικαιώματα επιβατών, Ασφάλεια, Καθαρές μεταφορές και αστικές μεταφορές, Βιώσιμες μεταφορές, Υποδομές –TEN-T Συνδέοντας την Ευρώπη, Ευφυή συστήματα μεταφορών, Έρευνα και καινοτομία κ.α.

Στον ιστότοπο υπάρχει επίσης νομοθεσία, νομολογία, αποφάσεις, εκθέσεις αναφορών, υλικό διαβουλευσεων, αξιολογήσεις, infographics και πολλά άλλα. Εκεί μπορείτε να βρείτε και τις βίβλους των μεταφορών που αναφέρονται σε προηγούμενες ενότητες (βλ. Εισαγωγικά στοιχεία, Κεφάλαιο 1) σχετικά με την προαγωγή της βιώσιμης κινητικότητας.

Πλατφόρμα ELTIS – Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας

<http://www.eltis.org/>

Ο παραπάνω ιστότοπος περιλαμβάνει το Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας του ELTIS. Το παρατηρητήριο χρηματοδοτείται από τη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών της Κομισιόν και στοχεύει στην **ανταλλαγή πληροφοριών, γνώσεων και εμπειριών** στον τομέα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Απευθύνεται σε άτομα που εργάζονται στον τομέα των μεταφορών

καθώς και σε συναφείς κλάδους, συμπεριλαμβανομένης της αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης, της υγείας, της ενέργειας και των περιβαλλοντικών επισητήμων.

Στον ιστότοπο του ELTIS μπορείτε να βρείτε:

μελέτες περίπτωσης, που παρουσιάζουν και αναλύουν επιτυχημένα τοπικά παραδείγματα πρωτοβουλιών και στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας,

δεδομένα και αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τα θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τις εφαρμογές τους,

γενική θεματολογία ΒΑΚ,

νομοθεσία και πολιτικές της ΕΕ,

εργαλεία, οδηγούς, εγχειρίδια και αναφορές για υποστήριξη και ενημέρωση των επαγγελματιών της αστικής κινητικότητας,

συλλογή φωτογραφιών και βίντεο,

εκπαιδευτικό υλικό,

προγράμματα και εργαλεία χρηματοδότησης της ΕΕ κ.α.

Πλατφόρμα CIVITAS | CIVITAS Learning Centre | Tool Inventory

<http://civitas.eu/>

Στον παραπάνω ιστότοπο βρίσκεται το υλικό του δικτύου πόλεων CIVITAS. Το CIVITAS Initiative είναι μία πρωτοβουλία για την ανάπτυξη ενός **δικτύου πόλεων** που στοχεύει σε πιο καθαρές και καλύτερες μεταφορές στην Ευρώπη. Το δίκτυο αυτό ενθαρρύνει την πολιτική δέσμευση, τις νέες εμπορικές λύσεις και προσφέρει χρηματοδότηση και ανταλλαγή γνώσεων με στόχο τη δημιουργία και κεφαλαιοποίηση της γνώσης και την καλύτερη διασύνδεση με πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Παρέχει λύσεις σε μία σειρά θεματικών, όπως τα καθαρά καύσιμα και οχήματα, η συλλογική μετακίνηση, οι στρατηγικές ζήτησης, η διαχείριση κινητικότητας, η ασφάλεια, η αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ, η τροφοδοσία, η τηλεματική, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και η εμπλοκή του κοινού.

Παρουσιάζει με πληρότητα τα ευρωπαϊκά προγράμματα που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του CIVITAS και λεπτομέρειες σχετικά με τα **μέτρα και τα έργα που εκτελούνται** στις πόλεις που συμμετέχουν.

Πολύ σημαντικά στοιχεία βρίσκονται στο πεδίο Resources/ Πηγές όπου εντοπίζεται το Tool Inventory, το Learning Centre, οι κύριες εκδόσεις του δικτύου κ.α.

Το **εργαλείο Tool Inventory** είναι μία διαδικτυακή βάση δεδομένων, με περισσότερα από 100 εξειδικευμένα εργαλεία και μεθοδολογίες που βοηθούν την τοπική αυτοδιοίκηση να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με τα εργαλεία/ μεθοδολογίες που αρμόζουν στις κάθε φορά τοπικές συνθήκες. Βρίσκεται στη διεύθυνση <http://civitas.eu/tool-inventory>. Ανάλογα με τα φίλτρα (μπάρα στα δεξιά) που θα βάλει ο χρήστης μπορεί να αναζητήσει ειδικές λειτουργίες, μεθοδολογίες, λογισμικό, λίστες δεικτών κ.ο.κ.

Το **Learning Centre** βρίσκεται στη διεύθυνση <http://civitas.eu/learning-centre> και περιέχει μία **μεγάλη βιβλιοθήκη με εκπαιδευτικό υλικό** όπως e-courses, webinars, training material κ.α.



Εικόνα 5. Συνάντηση εργασίας ΣΒΑΚ (Πηγή: πλατφόρμα CIVITAS, <http://civitas.eu/learning-centre>)



Τέλος, οι Εκδόσεις του δικτύου CIVITAS είναι γνωστές για τον απλό και εύληπτο τρόπο παρουσίασης σύνθετων ζητημάτων σχετικά με τη ΒΑΚ. Βρίσκονται στη διεύθυνση <http://civitas.eu/key-publications> και είναι μέχρι και σήμερα (Οκτώβριος 2017) περί τα 67 αρχεία.

Πλατφόρμα SUMP-Registry του προγράμματος SUMPs-Up

<http://sumps-up.eu/sump-registry/>

Η πλατφόρμα αυτή συγκεντρώνει ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ, μικρών και μεγάλων πόλεων, σε όλη την Ευρώπη σε διάφορες γλώσσες. Η αναζήτηση μπορεί να γίνει ανά χώρα, πληθυσμό πόλης εφαρμογής του ΣΒΑΚ και γλώσσα κειμένου. Η πλατφόρμα αυτή, σε συνδυασμό με το παρατηρητήριο του ELTIS, παρουσιάζει πολλά και ενδιαφέροντα παραδείγματα ανά την Ευρώπη.

Πλατφόρμα TEMS - The EPOMM Modal Split Tool

<http://www.epomm.eu/tems/>

Το TEMS είναι ένα εργαλείο της πλατφόρμας European Platform on Mobility Management EPOMM που επιτρέπει τη σύγκριση πόλεων περίπου (ίσου μεγέθους θος) και παρόμοιας κατανομής των μετακινήσεων με τα διάφορα μέσα μεταφοράς.

Πλατφόρμα Poly-SUMP

<http://www.poly-sump.eu>

Στον παραπάνω ιστότοπο βρίσκεται η σελίδα ΣΒΑΚ ειδικά για πολυκεντρικές περιοχές. Το Poly-SUMP αποτελεί ορολογία στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ και εξειδικεύει τα εργαλεία και τη μεθοδολογία ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ για μία περιοχή με πολυκεντρικά χαρακτηριστικά ή χαρακτηριστικά ανοικτής πόλης. Είναι χρήσιμο εργαλείο καθώς πολλές πόλεις τις Κρήτης έχουν διάχυτες δομές και τα ΣΒΑΚ που θα κληθούν να κάνουν θα πρέπει να συμπεριλάβουν στην περιοχή μελέτης και περιφερειακούς οικισμούς, χωριά και κοινότητες εκτός των μητροπολιτικών κέντρων. Εκτός αυτού τα Poly-SUMP μπορούν να χρησιμοποιούνται και ως τα εργαλεία για εκπόνηση ΣΒΑΚ σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας ή και Περιφέρειας.

Σελίδες ευρωπαϊκών προγραμμάτων σχετικών με την αστική κινητικότητα

Πρόγραμμα SUMPs-Up <http://sumps-up.eu/>

Πρόγραμμα SUITS <http://www.suits-project.eu/>

Πρόγραμμα PROSPERITY <http://sump-network.eu/>

Πρόγραμμα CYCLE CITIES <http://www.cyclecities.eu/>

Πρόγραμμα EVIDENCE <http://evidence-project.eu/>



Πρόγραμμα ELIPTIC <http://www.elliptic-project.eu/>
Πρόγραμμα EMPOWER <http://empowerproject.eu/>
Πρόγραμμα CITYLAB <http://www.citylab-project.eu/>
Πρόγραμμα NOVELOG <http://novelog.eu/>
Πρόγραμμα SUCCESS <http://www.success-urbanlogistics.eu/>
Πρόγραμμα U-TURN <http://www.u-turn-project.eu/>
Πρόγραμμα CIPTEC <http://ciptec.eu/>
Πρόγραμμα CREATE <http://www.create-mobility.eu/>
Πρόγραμμα FLOW <http://h2020-flow.eu/>
Πρόγραμμα TRACE <http://h2020-trace.eu/>

Εργαλεία υποβοήθησης επιμέρους δραστηριοτήτων για ένα ΣΒΑΚ

«Εργαλεία» που συμβάλλουν στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ καλούνται δεκάδες μεθοδολογίες, εφαρμογές και τεχνικές που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με στόχο 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 συγκεντρώνεται 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.

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



Εργαλεία υποβοήθησης του Δήμου ή του Φορέα που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ 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 ή του Φορέα που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ 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 στην περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ, σύντομο θεματικό ερωτηματολόγιο φορέων για βασικά ζητήματα της περιοχής) 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 ή του Φορέα που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ 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 ή του Φορέα που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ 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 δυναμικής 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
-  **DECISIO: Social Cost Benefit Analysis**
Πρόκειται για ένα εργαλείο που βοηθά στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιλογή ορθών μέτρων για ένα ΣΒΑΚ και επιτρέπει στο χρήστη την επιλογή ειδικού βάρους σε επιμέρους ζητήματα. Συγκρίνει κόστη έργων λαμβάνοντας υπόψη ένα μεγάλο μέρος κοινωνικών επιπτώσεων (π.χ. μείωση εσόδων νοικοκυριού, κόστη ημερήσιων μετακινήσεων, ασφάλεια κ.α.). Τα αποτελέσματα του εργαλείου βοηθούν στην επιλογή μέτρων με μεγαλύτερο κοινωνικό όφελος ενώ παράλληλα υποδεικνύουν παράλληλες επιπτώσεις από την επιλογή τους.
Διαθέσιμο εδώ: <https://decisio.nl/en/research/social-cost-benefit-analysis/>





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 ή του Φορέα που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ 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/ch4allenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual>



Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου ή του Φορέα που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ 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 παρεμβαίνει 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/>

4. Ανάλυση διαδικασίας ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ | Ενδεικτικά παραδοτέα σχεδίου

Σύμφωνα με τις Οδηγίες για την εκπόνηση και υλοποίηση των ΣΒΑΚ «Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2013) του ELTIS, τα ΣΒΑΚ υλοποιούνται μέσα από μία διαδικασία 4 φάσεων, 11 βημάτων και 32 δράσεων που αποτελούν μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού (βλ. εικόνα 6) και διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης.

Τα εκπονούμενα την τρέχουσα περίοδο ΣΒΑΚ σήμερα είναι οφείλουν να ακολουθήσουν τη διαδικασία που περιγράφεται στις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και αναλύεται παρακάτω.

Το παρόν κεφάλαιο λαμβάνει υπόψη του τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες, τις μέχρι σήμερα διεργασίες ως προς το περιεχόμενο Τεχνικών Οδηγιών που θα πρέπει να ισχύουν στην Ελλάδα και τον πρόσφατο Νόμο για τα ΣΒΑΚ (Ν.4599/2019).

Τα διάφορα βήματα, οι φάσεις και οι δραστηριότητες ενός ΣΒΑΚ παρουσιάζονται συνοπτικά στον Κύκλο του ΣΒΑΚ (βλ. εικόνα 6).



Εικόνα 6. Κύκλος βημάτων και δραστηριοτήτων του ΣΒΑΚ

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**

Το σύνολο των βημάτων σε όλες τις φάσεις είναι έντεκα (11) και αποτελείται από τα παρακάτω:

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.

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος.

Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων.

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων.

Βήμα 7: Συμφωνία σε σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων.

Βήμα 8: Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου.

Βήμα 9: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.

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

Βήμα 11: Άντληση διδαγμάτων.

Σε κάθε βήμα 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.

Οι κατευθυντήριες γραμμές απευθύνονται σε τοπικές αρχές, επαγγελματίες του τομέα αστικών μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς που εμπλέκονται στην κατάρτιση ενός ΣΒΑΚ.

Στην ελληνική πραγματικότητα και ειδικότερα στις υπό ανάπτυξη ελληνικές οδηγίες οι φάσεις και τα βήματα συγχωνεύονται, λειτουργώντας ως ελάχιστη απαίτηση σε επτά (7) από τα (11), διατηρώντας ωστόσο την ίδια λογική στο σχεδιασμό, τις συνέργειες και τα παραγόμενα αποτελέσματα.

Για λόγους πληρότητας κρίνεται ορθότερο τόσο η τοπική αυτοδιοίκηση όσο και οι επαγγελματίες κινητικότητας να λειτουργήσουν συνδυάζοντας τις Ευρωπαϊκές Προδιαγραφές με τις ελληνικές τεχνικές οδηγίες εφόσον αυτές δημοσιευτούν.

Μέχρι τη δημοσίευση της ελληνικής εξειδίκευσης η ανάλυση κρίνεται ότι πρέπει να ακολουθεί τα παρακάτω:

A. Σωστή Προετοιμασία

Στην πρώτη φάση περιλαμβάνονται τα παρακάτω βήματα και δραστηριότητες:

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



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

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 τις ευθύνες σας

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 υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στα παρακάτω:

Κατά το πρώτο στάδιο της **Προετοιμασίας** πραγματοποιούνται όλες οι απαιτούμενες ενέργειες που θα πρέπει να ολοκληρώσει ο επισπεύδων/ φορέας εκπόνησης της διαδικασίας του ΣΒΑΚ, δηλαδή ο φορέας τοπικής Αυτοδιοίκησης (Δήμος, Δημοτικής Ενότητας, Περιφέρεια, Περιφερειακή Ενότητα) πριν την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το στάδιο θα πρέπει η τοπική κοινωνία να προετοιμαστεί για την εκπόνηση, να ενημερωθεί και να υποστηρίξει το εγχείρημα.

Ο φορέας εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να συστήσει **Ομάδα Εργασίας**. Σύμφωνα με την παρ. 6 του αρ. 22 του Ν. 4599/2019. Η ομάδα εργασίας στελεχώνεται από υπαλλήλους του αρμόδιου φορέα εκπόνησης του ΣΒΑΚ και επικουρικά, από στελέχη του δικτύου φορέων που προαναφέρθηκε, με γνώση και εμπειρία του αντικειμένου. Η ομάδα εργασίας, εφόσον προκύψουν ιδιαίτερες ανάγκες, μπορεί να στελεχωθεί, κατά τις κείμενες διατάξεις και από εξειδικευμένα στελέχη ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για:

α) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

β) την εισήγηση πρόσκλησης υποψήφιων συμμετεχόντων του δικτύου φορέων στον φορέα εκπόνησης και τη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς,

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

δ) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται,

ε) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων της παραγράφου 7 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

Ο φορέας εκπόνησης θα πρέπει επιπλέον να ξεκινήσει διαδικασίες **ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης** των φορέων, συλλογικότητας και οργανισμών καθώς και του κοινού που δραστηριοποιείται στην περιοχή μελέτης. Οι φορείς/ συλλογικότητες που θα συμμετέχουν υπογράφουν σχετικό **σύμφωνο φορέων** και συγκροτούν το **Δίκτυο Φορέων** το οποίο θα συμμετέχει στο σχεδιασμό και στη συνέχεια στην αξιολόγηση.



Όπως προαναφέρθηκε ανωτέρω, ως **δίκτυο Φορέων** «ορίζεται το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως όμοροι Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού ή Ο.Τ.Α. β΄ βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και περιβαλλοντικοί σύλλογοι, κατά το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος συμμετέχει στις εργασίες του δικτύου φορέων με έναν εκπρόσωπο και τον αναπληρωτή του. Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και η απουσία εκπροσώπων κάτω του 50% δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων, εφ΄ όσον έχουν εγκαίρως ειδοποιηθεί για τη σύγκληση των συνεδριάσεών του..

Σημείο κλειδί στο στάδιο της Προετοιμασίας είναι η υπογραφή των μελών του Δικτύου Φορέων και του ΟΤΑ του Συμφώνου Συμμετοχής (βλ. Παράρτημα Ι).

Σύμφωνα και με την παρ. 8 του αρ. 22 του Ν. 4599/2019 το Σύμφωνο αυτό «καταρτίζεται για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Περαιτέρω, στο σύμφωνο συμμετοχής περιγράφεται η οργάνωση και η λειτουργία του δικτύου φορέων. Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης, το Σύμφωνο Συμμετοχής δημοσιοποιείται μέσω της Διαύγειας, αναρτάται στην ιστοσελίδα του Δήμου ή της Περιφέρειας και κοινοποιείται στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο Ο.Τ.Α. β΄ βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού ή σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού ή ΠΕΔ ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. β΄ βαθμού, στους οικείους Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης».

Στο στάδιο της προετοιμασίας επιπλέον περιλαμβάνεται και η **αρχική διαμόρφωση του οράματος** για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης.

Τα βήματα 2 και 3 αφορούν τον προσδιορισμό της περιοχής παρέμβασης, την καταγραφή - ανάλυση και αξιολόγηση του ευρύτερου πλαισίου σχεδιασμού της περιοχής μελέτης και του υπερκείμενου σχεδιασμού, την αξιολόγηση των υφιστάμενων διαδικασιών σχεδιασμού στον τομέα της ΒΑΚ και των μεταφορών. Σημαντικό στοιχείο σε αυτά τα βήματα είναι η αποτύπωση των πόρων σε ανθρώπινο δυναμικό και σε οικονομικές δυνατότητες. Η διαμόρφωση χρονοδιαγράμματος θα πρέπει να περιλαμβάνει τόσο το στάδιο της προετοιμασίας όσο και το στάδιο της εκπόνησης και της μετέπειτα παρακολούθησης.

Σημειώνεται σχετικά με την Α΄ φάση ότι οι ΟΤΑ μπορούν να υλοποιήσουν το 1^ο και 2^ο βήμα με προσωπικό του Δήμου και παράλληλα να αναζητούν Ανάδοχο για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Αναλυτικότερα στοιχεία για όλα τα βήματα παρέχονται στις οδηγίες του ELTIS¹

Παραδοτέο της πρώτης φάσης δεν ορίζεται ρητά από τις Οδηγίες του ELTIS ωστόσο σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα θα πρέπει να απαιτείται:
Παραδοτέο το οποίο **θα προσδιορίζει τον καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, του χρονοδιαγράμματος, των εμπλεκόμενων φορέων και θα αναλύει την υφιστάμενη κατάσταση.**

¹ http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

Β. Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

Στην δεύτερη φάση περιλαμβάνονται τα παρακάτω βήματα και δραστηριότητες:

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: Καθορισμός 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

Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στα παρακάτω:

Τόσο στο στάδιο της προετοιμασίας όσο και στο Β' στάδιο περιλαμβάνεται η **διαμόρφωση του οράματος** για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης. Το **όραμα** θα πρέπει να συμβαδίζει με τους βασικούς άξονες της βιώσιμης ανάπτυξης και τους πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Θα πρέπει ακόμη να γίνονται σαφή τα προβλήματα που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης αναφορικά με τη ρύπανση, το θόρυβο, την κυριαρχία του ΙΧ, την οδική ασφάλεια, την προσβασιμότητα κ.α. και να αναγνωρίζεται η συμβολή των μέτρων της ΒΑΚ ως σημαντική για τις μετακινήσεις και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Η διατύπωση του οράματος θα πρέπει να είναι περιεκτική και αντιληπτή στο ευρύ κοινό και να λαμβάνει υπόψη τις απόψεις των μελών του Δικτύου Φορέων.

Σε συνέχεια του πρώτου σταδίου, ο φορέας εκπόνησης μαζί με τον ανάδοχο πλέον θα πρέπει να κλιμακώσουν τις διαδικασίες **ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης** των φορέων, συλλογικοτήτων και οργανισμών καθώς και του κοινού που δραστηριοποιείται στην περιοχή μελέτης. Οι φορείς/συλλογικότητες που συμμετέχουν και έχουν υπογράψει το σύμφωνο φορέων είναι παρόντες σε κάθε βήμα με ουσιαστικό ρόλο και λόγο. Η στρατηγική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού θα πρέπει να συνδυάζει μεθοδολογίες και εργαλεία προκειμένου να επιτύχει τη μέγιστη δυνατή απήχηση και μετά τη διατύπωση του οράματος.

Σύμφωνα με την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης διατυπώνεται **πλαίσιο προτεραιοτήτων**. Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω: Βελτίωση προσβασιμότητας πεζών, ευάλωτων χρηστών, Αντιμετώπιση κυκλοφοριακής συμφόρησης, Βελτίωση οδικής ασφάλειας, Ενίσχυση της κυκλοφορίας με το ποδήλατο, Βελτίωση υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας κ.ο.κ.

Κατά το 5^ο και 6^ο βήμα καθορίζονται οι στόχοι και τα πακέτα μέτρων που αποτελούν τα μέσα για την επίτευξη των στόχων. Οι στόχοι πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και χρονικά ορισμένοι (SMART), ενδεικτικά: % αύξηση μεριδίου χρήσης ποδηλάτου, επιλογής περπατήματος, δημόσιας συγκοινωνίας, % μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης κ.ο.κ. Η επιλογή των μέτρων εξαρτάται από τους στόχους και αφορά στη διαμόρφωση παρεμβάσεων και δράσεων για την επίτευξη του οράματος και των στόχων.

Τέτοια **μέτρα** μπορούν να είναι:

- Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Ανασχεδιασμός δικτύου και υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας
- Έλεγχος παράνομης στάθμευσης
- Συλλογική χρήση αυτοκινήτου
- Τοπική απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων/ βαρέων οχημάτων
- Κίνητρα για περπάτημα, ποδήλατο, χρήση MMM

Αναλυτικότερα στοιχεία για όλα τα βήματα παρέχονται στις οδηγίες του ELTIS²

Παραδοτέο της δεύτερης φάσης δεν ορίζεται ρητά από τις Οδηγίες του ELTIS ωστόσο σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα αναμένεται να απαιτούνται:

- **Παραδοτέο που θα προσδιορίζει τη μεθοδολογία και τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν και**
- **Παραδοτέο που θα παρουσιάζει το όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους και το πακέτο μέτρων.**

Γ. Εκπόνηση Σχεδίου

Στην τρίτη φάση περιλαμβάνονται τα παρακάτω βήματα και δραστηριότητες:

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στα παρακάτω:

Με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ έχει πλέον ένα σαφές όραμα, στόχους αλλά και πακέτα μέτρων για την επίτευξη των στόχων, αυτή η φάση επιχειρεί να εξειδικεύσει τις **αρμοδιότητες υλοποίησης των μέτρων** και τους πόρους **που θα αντληθούν για την υλοποίηση** (π.χ. τέλη στάθμευσης,

² http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

προϋπολογισμός τεχνικού προγράμματος, κοινοτικοί πόροι κ.α.). Τα παραπάνω θα αποτυπώνονται σε σαφές πλαίσιο δράσης και θα συμφωνούνται με το Δίκτυο Φορέων.

Σημαντικό βήμα για το σύνολο του ΣΒΑΚ είναι το βήμα 8 που αφορά την διαμόρφωση μεθοδολογίας για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του σχεδίου. Η μεθοδολογία αξιολόγησης και παρακολούθησης δύναται να περιέχει συγκεκριμένους μετρήσιμους δείκτες και ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Αναλυτικότερα στοιχεία για όλα τα βήματα παρέχονται στις οδηγίες του ELTIS³

Παραδοτέο της τρίτης φάσης δεν ορίζεται ρητά από τις Οδηγίες του ELTIS, ωστόσο σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα αναμένεται να απαιτούνται:

- Παραδοτέο που θα προσδιορίζει τις αρμοδιότητες για την υλοποίηση των μέτρων και την κατανομή της χρηματοδότησης σε αυτό.
- Παραδοτέο που θα παρουσιάζει τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ.

Δ. Εφαρμογή του σχεδίου

Στην τέταρτη φάση περιλαμβάνονται τα παρακάτω βήματα και δραστηριότητες:

Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής 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: Αφομοίωση των μαθημάτων

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

Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στα παρακάτω:

Στο τελευταίο στάδιο θα πρέπει να εξασφαλίζεται σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα ότι το σχέδιο υλοποιείται και αναπτύσσεται ορθά και η πρόοδός του συμβάλλει προς την επίτευξη των στόχων. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες αρμόδιος για την παρακολούθηση, τον έλεγχο διαχείρισης και την προώθηση των στόχων είναι ο φορέας που εκπονεί το εκάστοτε ΣΒΑΚ, ήτοι ο φορέας τοπικής αυτοδιοίκησης, δήμος ή περιφέρεια. Ο φορέας θα πρέπει στη συνέχεια - με το πέρας του ΣΒΑΚ – να επιθεωρεί τα επιμέρους στοιχεία του (σε επίπεδο προτεραιοτήτων, στόχων, μέτρων), να παρακολουθεί τους δείκτες που τίθενται στη Β' φάση και να προσδιορίζει τις νέες προκλήσεις για τα επόμενα ΣΒΑΚ.

³ http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf



Αναλυτικότερα στοιχεία για όλα τα βήματα παρέχονται στις οδηγίες του ELTIS⁴

Παραδοτέο της τέταρτης φάσης δεν ορίζεται ρητά από τις Οδηγίες του ELTIS ωστόσο σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα αναμένεται να απαιτείται:

Το Παραδοτέο θα περιέχει το οριστικό ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογία παρακολούθησης, αξιολόγησης των Μέτρων

⁴ http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

5. Προετοιμασία για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ | Γρήγορος έλεγχος ετοιμότητας του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πόσο έτοιμος είναι ο φορέας σας για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ;

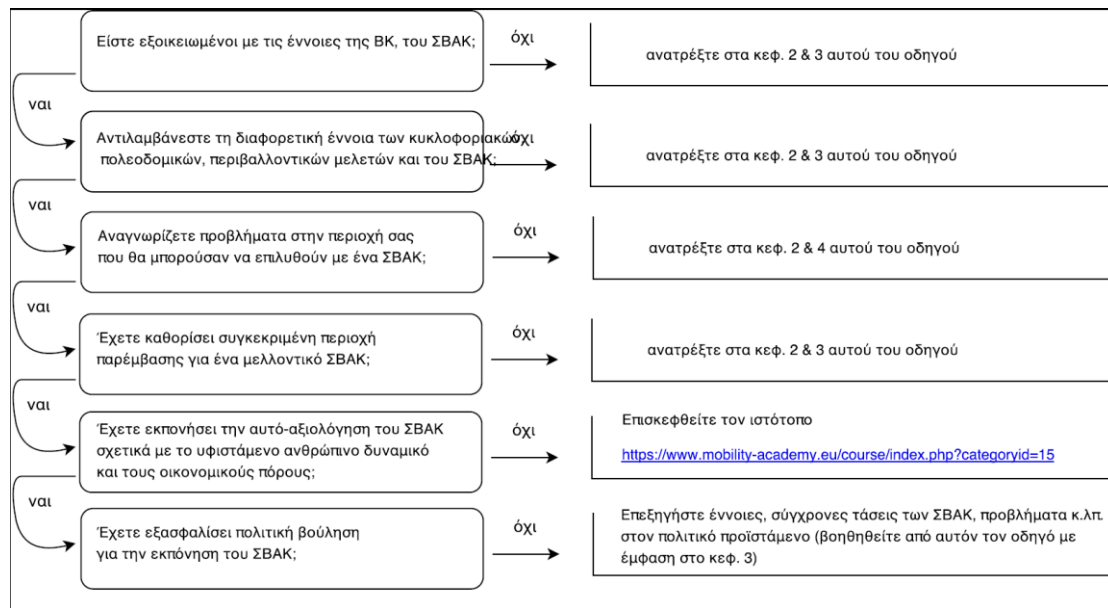
Παρακάτω παρατίθενται συγκεκριμένες ερωτήσεις που απαντώνται με ΝΑΙ ή ΟΧΙ σχετικά με την ετοιμότητα του φορέα που ενδιαφέρεται να εκπονήσει ένα ΣΒΑΚ.

Αν απαντάτε ΝΑΙ προχωρήστε στην επόμενη ερώτηση και επιβεβαιώστε με στοιχεία. Αν απαντάτε ΟΧΙ, μπορείτε να διευκολυνθείτε με την απάντηση που παρέχεται εδώ. Η απάντηση στοχεύει στην εύρεση γρήγορης λύσης από τον αναγνώστη.

Στόχος του γρήγορου αυτού διαγράμματος ροής 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.

Το διάγραμμα μπορείτε να το βρείτε στον σύνδεσμο <https://drive.google.com/file/d/0B0NkroBRNMD90EIpT2N4U09uUGc/view?usp=sharing>, σε μορφή εκτυπώσιμη σε χαρτί Α0 ώστε να το χρησιμοποιήσετε για την οργάνωση της ομάδας εργασίας.

Παρακάτω παρατίθενται ενδεικτικές εικόνες του εργαλείου:



ναί	Έχετε εξασφαλίσει τη δέσμευση από την εσωτερική δομή του φορέα για την εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ;	όχι	Επεξηγήστε τις έννοιες, σύγχρονες τάσεις των ΣΒΑΚ, προβλήματα κ.λπ. στους συναδέλφους (βοηθηθείτε από αυτόν τον οδηγό με έμφαση στο κεφ. 3)
ναί	Είστε σε θέση να διαχωρίζετε τα διάφορα στάδια και βήματα εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στο κεφ. 4 αυτού του οδηγού
ναί	Διαχωρίζετε τους στόχους από τα πακέτα μέτρων ενός ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στο κεφ. 4 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 3 & 8 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε προσδιορίσει χρονικά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στο κεφ. 8 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε προσδιορίσει ποιες διοικητικές δομές θα έχουν την αρμοδιότητα εκπόνησης του ΣΒΑΚ (π.χ. τμήμα Προγραμματισμού με Τεχνική Υπηρεσία);	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 3 & 4 αυτού του οδηγού
ναί	Οι δομές (υπηρεσίες, τμήματα) που θα εκπονήσουν το ΣΒΑΚ έχουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία;	όχι	Διερευνήστε τη σχετική εμπειρία σε θέματα πολεοδομίας, κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών ζητημάτων & επανεξετάστε (βοηθηθείτε από αυτόν τον οδηγό με έμφαση στο κεφ.4)
ναί	Γνωρίζετε ποια είναι τα θέματα (σχετικά με το ΣΒΑΚ) που θα απαιτήσουν την έγκαιρη ενημέρωση ή και γνωμοδότηση των αρμόδιων υπηρεσιών;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 2 & 3 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε καταρτίσει το αρχικό χρονοδιάγραμμα και τον προϋπολογισμό για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 & 8 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε ξεκινήσει το στάδιο της προετοιμασίας (Α φάση) του ΣΒΑΚ;	όχι	Ξεφυλλίστε όλο τον οδηγό με έμφαση στα κεφ. 2,4,5,6,8 & 9
ναί	Έχετε δημιουργήσει την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 αυτού του οδηγού

ναί	Γνωρίζετε ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των μελών της Ομάδας Εργασίας για τα ΣΒΑΚ (κατά τη διάρκεια εκπόνησης και με το πέρασ του σχεδίου);	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 αυτού του οδηγού
ναί	Γνωρίζετε τι στοιχεία πρέπει να συλλέξετε για την έναρξη της εκπόνησης του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 3 & 4 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε συλλέξει το σύνολο των στοιχείων που απαιτούνται για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ;	όχι	Επιβεβαιώστε με το προσωπικό όλων των διοικητικών δομών του φορέα και εξετάστε υπερκείμενο σχεδιασμό και πολιτικές, στρατηγικές κ.λπ.
ναί	Είναι επαρκή τα στοιχεία για την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 3 & 4 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε εμπειρία σε συμμετοχικό σχεδιασμό;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 3,4 & 6 αυτού του οδηγού
ναί	Υπάρχει παρελθόν στο φορέα σας στη διαμόρφωση οράματος για ένα δεδομένο σχεδιασμό;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 6 αυτού του οδηγού
ναί	Διαθέτει ο φορέας σας ειδικές μεθόδους ή εργαλεία για τη συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 3 αυτού του οδηγού
ναί	Γνωρίζετε ποιος θα είναι ο ρόλος του Δικτύου Φορέων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε καταγράψει το σύνολο των φορέων που θα μετέχουν στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε δημιουργήσει το Δίκτυο Φορέων;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε προετοιμάσει το υλικό της διαβούλευσης με τους φορείς;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 2,3,4 & 6 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε ξεκινήσει τη διαβούλευση με τους φορείς;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 6 αυτού του οδηγού

ναί	Έχετε συνυπογράψει το Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 αυτού του οδηγού
ναί	Έχετε εξασφαλίσει το συντονισμό με όμορους ΟΤΑ που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από τα ενδεχόμενα μελλοντικά μέτρα του ΣΒΑΚ;	όχι	Διερευνήστε την ανάγκη συντονισμού & ξεκινήστε επαφή. Εκπρόσωπος στο Δίκτυο Φορέων;
ναί	Έχετε ανάδοχο για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ;	όχι	Εντοπίστε το διαθέσιμο έμπειρο και υψηλής τεχνογνωσίας προσωπικό με δραστηριοποίηση και γνώση των τοπικών χαρακτηριστικών στην Περιφέρεια Κρήτης
ναί	Γνωρίζετε ότι η Ομάδα Έργου θα πρέπει να βρίσκεται δίπλα στον ανάδοχο σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 αυτού του οδηγού
ναί	Γνωρίζετε το ρόλο της Ομάδας Έργου στην Αξιολόγηση και Παρακολούθηση του ΣΒΑΚ;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 4 & 9 αυτού του οδηγού
ναί	Γνωρίζετε ότι ο φορέας σας θα πρέπει να εγκρίνει σε θεσμικό επίπεδο το ΣΒΑΚ για να προχωρήσετε στην υλοποίησή του;	όχι	ανατρέξτε στα κεφ. 3 & 4 αυτού του οδηγού

6. Προετοιμασία και ανάπτυξη στρατηγικών για την εμπλοκή/ συμμετοχή του κοινού και των φορέων στο σχεδιασμό

Η συμμετοχή και εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό για το ΣΒΑΚ είναι βασική αρχή. **Κρίνεται ότι χωρίς την εμπλοκή του κοινού** στο 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.

Σύμφωνα με τα όσα αναλύονται στις ενότητες 4 και 5 του παρόντος οδηγού η διαβούλευση των φορέων εκπόνησης των ΣΒΑΚ με τους φορείς της διοίκησης 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. κεφ. 4).

Η διοικητική δομή (φορέας ΟΤΑ ή άλλος) 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** (ΟΤΑ ή άλλου υπεύθυνου εκπόνησης του ΣΒΑΚ) και η στρατηγική της εμπλοκής των φορέων και του κοινού θα πρέπει να ακολουθεί τα παρακάτω περιγραφόμενα βήματα:

Α. αρχικά θα πρέπει να εντοπίζονται οι υπεύθυνοι που θα στελεχώσουν την Ομάδα Εργασίας (Ο.Ε.) του φορέα (βλ. κεφ. 4 και παρ.6 του αρ. 22 του Ν. 4599/2019) και να συσταθεί η Ο.Ε. ,

Β. η Ο.Ε. είναι σκόπιμο να μελετήσει και άλλες στρατηγικές που έχουν εκπονηθεί σε ανάλογων χαρακτηριστικών πόλεις ως προς τις λύσεις που έδωσαν για τη συμμετοχική διαδικασία, να **εξετάσει** εργαλεία που ενδεχομένως να λειτουργήσουν βοηθητικά, να **εντοπίσει** μεθοδολογίες και καλές πρακτικές κ.λπ.,

Γ. η Ο.Ε. θα **αποκτήσει την καλύτερη δυνατή γνώση** των σύγχρονων διαδικασιών διαβούλευσης αν τα μέλη της παρακολουθήσουν συνέδρια, σεμινάρια, webinar, ηλεκτρονικά μαθήματα κ.λπ.,

Δ. η Ο.Ε. προτείνεται να **εντοπίσει** το υφιστάμενο ανθρώπινο δυναμικό στην πόλη για την ανάπτυξη συνεργιών, 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.),

Ε. η Ο.Ε. προτείνεται να **κάνει ξεκάθαρο το στόχο** 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, επίτευξη μεταβολής νοοτροπίας κ.α.),

Ζ. η Ο.Ε. προτείνεται να **καταγράψει σε κείμενο το σύνολο** της στρατηγικής εμπλοκής κοινού και διαβούλευσης με τρόπο αναλυτικό για λόγους εσωτερικής ανάγνωσης, παρακολούθησης κ.λπ., με αναλυτικό χρονοδιάγραμμα και μεθοδολογία εφαρμογής,

Η. η Ο.Ε. καλείται να **εντοπίσει το υφιστάμενο υλικό ή να παράξει εκ νέου υλικό** για την υποστήριξη των διαδικασιών συμμετοχής, των εργαστηρίων διαβούλευσης κ.λπ. ,

Θ. η Ο.Ε. καλείται να **εντοπίσει τις κατάλληλες μεθόδους συμμετοχής και τα εργαλεία** που θα βοηθήσουν την διαδικασία συμμετοχής του κοινού,



Ι. η Ο.Ε. καλείται **να αναζητήσει** λεπτομερώς και **να καταγράψει τους φορείς** που θα αποτελέσουν το Δίκτυο Φορέων, τους φορείς και συλλογικότητες που θα συμμετέχουν συμπληρωματικά καθώς και να διασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή συμμετοχή του κοινού (βλ. κεφ. 4),

Κ. η Ο.Ε. καλείται **να προκαθορίσει και προγραμματίσει** με συστηματικό τρόπο συγκεκριμένες εκδηλώσεις, ημερίδες, workshop που θα απευθύνονται σε συγκεκριμένο κοινό (φορείς, πολιτικό δυναμικό) καθώς και στο ευρύ κοινό με συγκεκριμένη θεματολογία,

Λ. η Ο.Ε. καλείται να **παράξει** ερωτηματολόγιο ή και συνεντεύξεις για περαιτέρω ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού στις διαδικασίες διαβούλευσης,

Μ. η Ο.Ε. καλείται να **εντοπίσει** παραδοσιακά και νέα εργαλεία για τη συμμετοχή των πολιτών (ευρύ κοινό) στη διαβούλευση.

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 σχετίζονται με τη βασική θεματολογία.

Ενδεικτικά πριν την έναρξη εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να γίνουν κατ'ελάχιστο τα παρακάτω:

- ✓ συναντήσεις ενημέρωσης για στελεχιακό & πολιτικό δυναμικό | Θέμα: ποια είναι τα προβλήματα, τι μπορεί να γίνει στην πόλη → ΟΡΑΜΑ,
- ✓ ημερίδα ενημέρωσης για φορείς & κοινό | 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 | Θέμα: ποια είναι τα προβλήματα, τι μπορεί να γίνει στην πόλη, αρχή διαμόρφωσης οράματος, γνωριμία με τις λύσεις, πρώτες σκέψεις,
- ✓ συνάντηση διαβούλευσης με φορείς | Θέμα: 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

Ειδικότερα, για να θεωρούνται ως «Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ» θα πρέπει να έχουν υλοποιηθεί τα ακόλουθα (παρ. 3 του αρ. 22 του Ν. 4599/2019):

α) συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας

β) ορισμός του δικτύου φορέων

γ) υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής

δ) δημιουργία ιστοσελίδας

ε) υλοποίηση των σταδίων ανάπτυξης, όπως αυτά αναμένεται να εξειδικευθούν (απόφαση της παραγράφου 12 του αρ., 22 του νόμου)

7. Αναζήτηση καλών πρακτικών ΣΒΑΚ | Διερεύνηση στοιχείων αξιών μεταφοράς και συγκρίσεων για συγκεκριμένες πόλεις/ χωριά/ κοινότητες της Περιφέρειας Κρήτης

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.

Για τις ανάγκες του παρόντος οδηγού έγινε εντατική διερεύνηση καλών πρακτικών που να ακολουθούν τις παραπάνω αρχές και να είναι δυνητικά εφαρμόσιμες στο περιβάλλον της Κρήτης και δη των γειτονικών δήμων του Ρεθύμνου. Οι καλές πρακτικές δεν αναλύονται σε αυτή την ενότητα αλλά **παρέχονται κατάλληλες παραπομπές σε διαδικτυακούς τόπους που περιέχουν το υλικό**. Κρίθηκε σκόπιμο να μη συμπεριληφθούν εδώ καλές πρακτικές από δήμους ή περιφέρειες της Ελλάδας καθώς είναι εύκολο να εντοπιστούν με απλή αναζήτηση στο διαδίκτυο. Επιχειρήθηκε να αναζητηθούν δήμοι ή γεωγραφικές περιφέρειες της Ευρώπης με ανάλογα χαρακτηριστικά.

Σημειώνεται ότι τα ΣΒΑΚ με την τυπική μεθοδολογία τους προτείνεται να εφαρμόζονται σε πόλεις **άνω των 100.000 κατοίκων**. Ως εκ τούτου υπάρχει πληθώρα πηγών αναζήτησης για πόλεις μεγαλύτερου μεγέθους και **μειωμένο υλικό για πόλεις του μεγέθους των πόλεων της Κρήτης**. Οι μικρές πόλεις (κάτω των 100.000 ή 50.000 κατοίκων) έχουν κατά κανόνα μικρούς προϋπολογισμούς και περιορισμένο προσωπικό στις διοικητικές τους δομές. Γενικά κρίνεται σκόπιμο οι μικροί οικισμοί και πόλεις να λειτουργούν συνδυαστικά με τις γειτονικές τους πόλεις και να εκπονούν ένα συνολικό ΣΒΑΚ. Ωστόσο δεν είναι λίγες οι μικρές πόλεις ή κοινότητες στην Ευρώπη που επιχειρούν να αναπτύξουν από μόνες τους πολιτικές για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Πώς να χρησιμοποιήσετε τις καλές πρακτικές

Ανάλογα με το δήμο, φορέα ή διοικητική δομή για τον οποίο ενδιαφέρεστε μπορείτε να ανατρέξετε στην πρώτη στήλη του πίνακα και να εντοπίσετε την χωρική ενότητα που τοποθετείτε.

Στη συνέχεια οι γραμμές του πίνακα περιέχουν τις αντίστοιχες πηγές για την μελέτη της καλής πρακτικής και την κύρια θεματική σύμφωνα με την οποία εκπονήθηκαν ή εκπονούνται τα ΣΒΑΚ ή οι στρατηγικές για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Τα κριτήρια για την αναζήτηση εφαρμογών καλών πρακτικών πολιτικών, στρατηγικών, στόχων και μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνουν κατ’ ελάχιστον τα εξής:

- Πληθυσμιακά και δημογραφικά στοιχεία,
- Τοπογραφικά στοιχεία,
- περιβαλλοντικές παραμέτρους,
- Συνήθειες μετακινήσεων (μερίδιο χρήσης ανά μέσο),

- Προβλήματα στις μετακινήσεις (κυκλοφοριακό, καθυστερήσεις, έλλειμμα δημόσιας συγκοινωνίας),
- Στοχοθεσία/ κυρίως όραμα για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα,
- Μεμονωμένους στόχους και μέτρα εφαρμογής για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας,
- κ.α.

Αν και αρκετές πόλεις, με καλές πρακτικές που αντιστοιχούνται με αυτές της Κρήτης, μπορεί να μην παρουσιάζουν άμεσα κοινά χαρακτηριστικά (π.χ. μεγάλη διαφορά στον πληθυσμό ή την έκταση) που να αιτιολογούν τη σύγκριση, η αντιστοίχιση έγινε με γνώμονα άλλες παραμέτρους, όπως το κοινό όραμα που μπορεί να αναπτυχθεί σε πόλεις με έντονη ροή τουριστών, σε χωριά με αυξημένη επισκεψιμότητα τα Σαββατοκύριακα, σε οικισμούς με έντονο αγροτικό χαρακτήρα, σε στάσιμους και αδιάφορους οικισμούς με πλήρη απουσία εναλλακτικών μετακινήσεων κ.ο.κ.

Παράθεση πίνακα χωρικών ενοτήτων στην Περιφέρεια Κρήτης και αντιστοίχισή τους με πόλεις και περιφέρειες της υπόλοιπης Ευρώπης που έχουν εκπονήσει ΣΒΑΚ. Ως άλλη πηγή ανεύρεσης μέτρων προτείνεται για κάποιες η πλατφόρμα CIVITAS

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ 2011- ΕΛΣΤΑΤ	ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ Σ ΕΝΟΤΗΤΑΣ (παρέχονται παραδείγματα εφαρμογής στην ανάλογη κλίμακα κάθε περιοχής παρέμβασης)	ΠΗΓΗ ΑΝΕΥΡΕΣΗΣ Κ.Π.	ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΒΑΚ (ΣΒΑΚ ή καλές πρακτικές επιλογής μέτρων)
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ		Marche Region, Italy	http://www.poly-sump.eu/the-regions/regione-marche/	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
		Las Palmas de Gran Canaria	http://civitas.eu/destinations/gran-canaria	εκπόνηση ΣΒΑΚ σε περιοχές με σημαντική ροή τουρισμού
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	279.833	Rhine Alp region, Austria	http://www.poly-sump.eu/the-regions/rhine-alp/	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	146.747	Donostia San Sebastian, Ισπανία	https://civitas.eu/city/donostia-san-sebastian-0	πλήρες ΣΒΑΚ
		Central Alentejo, Portugal	http://www.poly-sump.eu/the-regions/central-alentejo/	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
		Ghent, Belgium	http://www.eltis.org/sites/eltis/files/c1_scheirs_mobility_policy_ghent.pdf	πλήρες ΣΒΑΚ

		Funchal, Portugal	http://civitas.eu/content/funchal	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα, τη διαχείριση κινητικότητας και τα ευφυή συστήματα
		Porto Metropolitan Area, Πορτογαλία	https://civitas.eu/content/porto	πλήρες ΣΒΑΚ
		Perugia, Ιταλία	http://www.eltis.org/discover/news/presentation-new-sump-perugia	πλήρες ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	127.341	Gdynia, Poland	http://civitas.eu/content/gdynia	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
		Turku, Finland	http://civitas.eu/eccentric/turku	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στα logistics & τη διαχείριση κινητικότητας στα προάστια
		Klaipeda, Lithuania	http://civitas.eu/portis/klaipeida	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στα ζητήματα πόλης- λιμένα
		Coimbra, Portugal	http://civitas.eu/content/mobility-management-coimbra	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στα ζητήματα μετακίνησης εργαζομένων προς μεγάλα clusters επιχειρήσεων, μονάδων υγείας
		Λεμεσός, Κύπρος	https://civitas.eu/destinations/limassol	Πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην εποχικότητα των μετακινήσεων
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΟΡΓΟΛΑΪΝΗ	3.168	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΕΑΣ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟ Υ	10.794	Ghent, Belgium	http://www.eltis.org/sites/eltis/files/c1_scheirs_mobility_policy_ghent.pdf	πλήρες ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΛΙΑΝΗΣ	2.109	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΕΜΕΝΟΥΣ	3.335	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS

ΔΗΜΟΣ ΑΡΧΑΝΩΝ - ΑΣΤΕΡΟΥΣΙΩΝ	18.651	Coimbra, Portugal	http://civitas.eu/content/mobility-management-coimbra	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στα ζητήματα μετακίνησης εργαζομένων προς μεγάλα clusters επιχειρήσεων, μονάδων υγείας
		Rhine Alp region, Austria	http://www.poly-sump.eu/the-regions/rhine-alp/	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
		*	http://civitas.eu/mobility-measures https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/06/Policy-Guidelines-Final-with-layout.pdf	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS καθοδήγηση επιλογής πολιτικών από Αναφορά για Ορεινές περιοχές
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΙΚΟΥ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ	6.746	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΧΑΝΩΝ	5.409	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΣΤΕΡΟΥΣΙΩΝ	6.496	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΒΙΑΝΝΟΥ	6.271	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
		*	http://civitas.eu/mobility-measures https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/06/Policy-Guidelines-Final-with-layout.pdf	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS καθοδήγηση επιλογής πολιτικών από Αναφορά για Ορεινές περιοχές
ΔΗΜΟΣ ΓΟΡΤΥΝΑΣ	19.148	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
		Siilinjärvi area in Finland	http://civitas.eu/mobility-measures http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/0216/doc/eupdate_en.pdf	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας, on demand δημόσια συγκοινωνία
		Μικρές πόλεις και χωριά στο Βέλγιο	http://civitas.eu/mobility-measures	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας on demand

				δημόσια συγκοινωνία
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΟΡΤΥΝΑΣ	6.111	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ	5.635	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΦΙΝΑ	5.010	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΟΥΒΑ	2.392	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΜΑΛΕΒΙΖΙΟΥ	22.373	Torrelodones , SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΑΖΙΟΥ	14.805	Torrelodones, SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΣΩΝΑ	4.429	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΥΛΙΣΟΥ	3.139	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΜΙΝΩΑ ΠΕΔΙΑΔΑΣ	20.988	Marche Region, Italy	http://www.poly-sump.eu/the-regions/regione-marche/	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΣΤΕΛΛΙΟΥ	6.468	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΚΑΛΟΧΩΡΙΟ Υ	11.979	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΡΑΨΑΝΟΥ	2.541	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΦΑΙΣΤΟΥ	24.520	Winchester, UK	http://civitas.eu/content/winchester	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην διαχείριση κινητικότητας & παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο
		Rhine Alp region, Austria	http://www.poly-sump.eu/the-regions/rhine-alp/	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΟΙΡΩΝ	11.312	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΖΑΡΟΥ	3.419	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ	9.489	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΔΗΜΟΣ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ	21.135	Torrelodone, SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
		Elba, Italy	http://civitas.eu/destinations/elba	εκπόνηση ΣΒΑΚ σε περιοχές με σημαντική ροή τουρισμού
		Ρέθυμνο, Ελλάδα	https://civitas.eu/hr/destinations/rethymno	Πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην εποχικότητα, την ηλεκτροκίνηση, τη διακίνηση μαθητών κ.α.
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΟΥΒΩΝ	6.759	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ	2.449	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΛΙΩΝ	5.056	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ	6.871	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ	142.470	Central Alentejo, Portugal	http://www.poly-sump.eu/the-regions/central-alentejo/	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	84.527	Funchal, Portugal	http://civitas.eu/content/funchal	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα, τη διαχείριση κινητικότητας και τα ευφυή συστήματα
		Ρέθυμνο, Ελλάδα	https://civitas.eu/hr/destinations/rethymno	Πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην εποχικότητα, την ηλεκτροκίνηση, τη διακίνηση μαθητών κ.α.
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ	48.061	Ghent, Belgium	http://www.eltis.org/sites/eltis/files/c1_scheirs_mobility_policy_ghent.pdf	πλήρες ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ	7.775	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS



ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	8.872	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΡΙΣΟΥ	6.000	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΜΙΩΝ	1.691	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΕΑΣ ΚΥΔΩΝΙΑΣ	6.689	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΟΥΔΑΣ	5.439	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΑΠΟΚΟΡΩΝΟΥ	15.289	Torreldones , SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΡΥΟΝΕΡΙΔΑΣ	3.334	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΜΕΝΩΝ	3.600	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΣΗ ΓΩΝΙΑΣ	788	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΑΜΟΥ	3.283			
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥΠΟΛΕΩΣ	2.748	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΡΕ	1.536	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΓΑΥΔΟΥ	180	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΚΑΝΤΑΝΟΥ - ΣΕΛΙΝΟΥ	7.089	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΛΕΚΑΝΟΥ	3.042	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΣΕΛΙΝΟΥ	1.746	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΝΤΑΝΟΥ	2.301	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS



ΔΗΜΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟΥ	12.572	Torreldones , SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΙΣΣΑΜΟΥ	8.361	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΝΑΧΩΡΙΟΥ	1.429	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΥΘΗΜΝΗΣ	2.782	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ	19.890	Koprivnica, Croatia	http://civitas.eu/content/koprivnica	πλήρες ΣΒΑΚ
		Ρέθυμνο, Ελλάδα	https://civitas.eu/hr/destinations/rethymno	Πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην εποχικότητα, την ηλεκτροκίνηση, τη διακίνηση μαθητών κ.α.
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΛΑΤΑΝΙΑ	6.549	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΥΚΟΛΙΩΝ	3.189	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΛΥΜΒΑΡΙΟΥ	5.042	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΟΥΣΟΥΡΩΝ	5.110	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΣΦΑΚΙΩΝ	2.923	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	79.778	Central Alentejo, Portugal	http://www.poly-sump.eu/the-regions/central-alentejo/	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	44.573	δεν αναζητούνται καλές πρακτικές για αυτές τις χωρικές ενότητες		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	30.511			
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΚΑΔΙΟΥ	5.535			
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΠΠΑΙΩΝ	2.708			
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	5.819			



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

ΝΙΚΗΦΟΡΟΥ ΦΩΚΑ				
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ	9.488	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΜΠΗΣ	5.507	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΟΙΝΙΚΑ	3.981	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΙΟΥ	6.726	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΙΒΡΙΤΟΥ	3.626	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΥΡΗΤΩΝ	3.100	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΑΝΩΓΕΙΩΝ	3.105	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΜΥΛΟΠΟΤΑΜ ΟΥ	15.886	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΕΡΟΠΟΤΑΜΟ Υ	8.041	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΖΩΝΙΑΝΩΝ	1.358	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΥΛΟΥΚΩΝΑ	6.487	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚ Η ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	72.198	Lille, France	http://civitas.eu/content/lille	εκπόνηση ΣΒΑΚ για πολυκεντρικές περιοχές
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	24.636	Torrelodones , SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
		Elba, Italy	http://civitas.eu/destinations/elba	εκπόνηση ΣΒΑΚ σε περιοχές με σημαντική ροή τουρισμού
		Funchal, Portugal	http://civitas.eu/content/funchal	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα, τη διαχείριση κινητικότητας και τα ευφυή συστήματα

		Ρέθυμνο, Ελλάδα	https://civitas.eu/hr/destinations/rethymno	Πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην εποχικότητα, την ηλεκτροκίνηση, τη διακίνηση μαθητών κ.α.
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	18.717	Torreldones, SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΡΑΧΑΣΙΟΥ	1.377	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	4.542	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ	25.013	Torreldones , SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
		Elba, Italy	http://civitas.eu/destinations/elba	εκπόνηση ΣΒΑΚ σε περιοχές με σημαντική ροή τουρισμού
		Funchal, Portugal	http://civitas.eu/content/funchal	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα, τη διαχείριση κινητικότητας και τα ευφυή συστήματα
		Ρέθυμνο, Ελλάδα	https://civitas.eu/hr/destinations/rethymno	Πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην εποχικότητα, την ηλεκτροκίνηση, τη διακίνηση μαθητών κ.α.
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ	21.324	Torreldones, SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
		Winchester, UK	http://civitas.eu/content/winchester	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην διαχείριση κινητικότητας & παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΚΡΥ ΓΙΑΛΟΥ	3.689	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΣ ΟΡΟΠΕΔΙΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	3.498	*	http://civitas.eu/mobility-measures https://www.euromontana.org/wp-	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

			content/uploads/2014/06/Policy_Guidelines_Final_with_layout.pdf	καθοδήγηση επιλογής πολιτικών από Αναφορά για Ορεινές περιοχές
ΔΗΜΟΣ ΣΗΤΕΙΑΣ	19.051	Torreldone, SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
		Funchal, Portugal	http://civitas.eu/content/funchal	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα, τη διαχείριση κινητικότητας και τα ευφυή συστήματα
		Ρέθυμνο, Ελλάδα	https://civitas.eu/hr/destinations/rethymno	Πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην εποχικότητα, την ηλεκτροκίνηση, τη διακίνηση μαθητών κ.α.
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΗΤΕΙΑΣ	15.023	Judenburg, Austria	https://goo.gl/49bueD	ενημέρωση ευαισθητοποίηση κατοίκων, βελτίωση προσβασιμότητας
		Torreldones, SPAIN	https://goo.gl/x59dXg	πλήρες ΣΒΑΚ με έμφαση στην προσβασιμότητα & περπάτημα
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΤΑΝΟΥ	2.164	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΕΥΚΗΣ	1.864	*	http://civitas.eu/mobility-measures	αναζήτηση μέτρων από πλατφόρμα CIVITAS
<p>*για οικισμούς με λιγότερους από 2.000, 5.000 κατοίκους ή διάσπαρτους, αδιάφορους οικισμούς με περισσότερους από 5.000 κατοίκους, δεν υπάρχουν καταγεγραμμένες ηλεκτρονικά πηγές έρευνας καλών πρακτικών οπότε προτείνεται η αναζήτηση για μέτρα, στόχους, όραμα στην πλατφόρμα αναζήτησης μέτρων του CIVITAS. Οι μικροί οικισμοί ωστόσο μπορούν να αναπτύξουν ΣΒΑΚ με τους όμορους δήμους.</p>				

8. Χρηματοδότηση, χρονοδιάγραμμα και Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ | Εναλλακτικές πηγές και διαδικασίες εκπόνησης

Η κατάρτιση **χρονοδιαγράμματος** και η διαμόρφωση **προϋπολογισμού** είναι απαραίτητα στοιχεία για ένα ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ το ζήτημα της χρηματοδότησης εξετάζεται τόσο στην αρχή της εκπόνησης, κατά το στάδιο της Προετοιμασίας (Α φάση) στη **Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων**, όσο στη Γ' φάση της υλοποίησης μέσω του **Βήματος 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης**.

Η αναζήτηση πόρων αφορά το κόστος παραγωγής ενός ΣΒΑΚ και το κόστος υλοποίησης του πακέτου μέτρων και παρακολούθησής του.

Χρηματοδότηση για την εκπόνηση της ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέεται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης, ώστε να καλύπτει τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και την περίμετρό της.

Με τους παραπάνω στόχους τα Σχέδια αυτά μπορούν να χρηματοδοτούνται στην Ελλάδα με τους παρακάτω **συμβατικούς τρόπους**:

- Από **ίδιους πόρους** μέσα από το τεχνικό πρόγραμμα του ΟΤΑ.
- Από **πόρους του Πράσινου Ταμείου** (αν η πόλη ανήκει στις 162 πόλεις που θα χρηματοδοτήσει).
- Μέσω της συμμετοχής του ΟΤΑ σε κάποιο **Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα** (Horizon 2020, URBACT, UIA, INTERREG) που έχει ως παραδοτέο για τον συμμετέχοντα την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Χρηματοδότηση για την υλοποίηση μέτρων, έργων και δράσεων που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

Το πακέτο μέτρων που θα έχει προκύψει από τη Γ φάση ενός ΣΒΑΚ για να υλοποιηθεί θα μπορεί να αναζητήσει οικονομικούς πόρους από ποικίλες πηγές. Σημαντικό στοιχείο στα μέτρα για ένα ΣΒΑΚ είναι το γεγονός ότι πολλά εξ' αυτών μπορούν να γίνουν με μηδενικό ή χαμηλό κόστος καθώς αφορούν δράσεις, διοικητικές αποφάσεις κ.α.

Ενδεικτικά ως **μέτρα με χαμηλό ή μηδενικό κόστος** είναι τα εξής:

- Απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων σε αστικό κέντρο, μεμονωμένη περιοχή παρέμβασης (π.χ. περιοχή γύρω από σχολεία), δρόμο ή τμήμα οδού.
- Μείωση ταχύτητας σε συγκεκριμένες ζώνες (π.χ. περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, περιοχή γύρω από σχολεία), συγκεκριμένο δρόμο ή τμήμα οδού.
- Πεζοδρόμηση χωρίς αλλαγή υλικού οδοστρώματος (τοποθέτηση μετακινούμενων εμποδίων).
- Θεσμοθέτηση οδών κοινής χρήσης ποδηλάτου αυτοκινήτου (cycle street) με προτεραιότητα στο πρώτο,
- Λωρίδες Ποδηλάτου και συνιστώμενες λωρίδες ποδηλάτου που ορίζονται με απλή διαγράμμιση,
- Θεσμοθέτηση ζωνών ήπιας κυκλοφορίας μέσω σήμανσης,
- Εντατικοποίηση ελέγχων για παράνομη στάθμευση,
- Προώθηση συνεπιβατισμού (car pooling, car sharing κ.λπ.),

- Ανασχεδιασμός δικτύου ΜΜΜ χωρίς απαραίτητα δρομολόγηση περισσότερων οχημάτων,,
- Διαχείριση κινητικότητας στόλων οχημάτων τροφοδοσίας και δημοτικών οχημάτων,
- Τροποποίηση των ωραρίων τροφοδοσίας - διεύρυνση περιόδων ελεύθερης εισόδου για καθαρά οχήματα,
- Ορισμός συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας κ.α.

Κάποια από τα παραπάνω απαιτούν απλές ή και πολύπλοκες διοικητικές διαδικασίες, ωστόσο το κόστος τους αν δεν είναι μηδενικό, αφορά πόρους μόνο για εξοπλισμό οδοσήμανσης (οριζόντια, κατακόρυφη σήμανση, διαχωριστικά εμπόδια κ.α.), το οποίο **μπορεί να χρηματοδοτείται** από το **Τεχνικό Πρόγραμμα του ΟΤΑ** και ειδικότερα από κονδύλια που σχετίζονται με την οδοσήμανση, τη συντήρηση οδών κ.α.

Η χρηματοδότηση για μέτρα μεσαίου και υψηλού κόστους, αναλόγως του σχεδιασμού και του μεγέθους της περιοχής παρέμβασης, όπως:

- επέκταση δικτύου πεζοδρόμων,
- επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων,
- ανάπτυξη συστήματος αυτόματης ενοικίασης ποδηλάτων,
- αναβάθμιση λειτουργίας ΜΜΜ (νέος στόλος, νέες υπηρεσίες),
- σύστημα αυτόματου ελέγχου παράνομης στάθμευσης, ή και σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης,
- διόδους εισόδου στα αστικά κέντρα,
- διαμορφώσεις κόμβων,
- διαπλατύνσεις πεζοδρομίων,
- διαμορφώσεις ήπιας κυκλοφορίας,
- ανάπτυξη κινήτρων για προώθηση των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς,
- εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης
- κ.α.

μπορεί να αναζητείται από: ίδιους πόρους ενός Τεχνικού Προγράμματος του ΟΤΑ, **χρηματοδοτήσεις ΟΧΕ - ΒΑΑ**, χρηματοδοτικά πακέτα μέσα από το ΠΕΠ της αντίστοιχης Περιφέρειας αναφοράς του ΟΤΑ Α' βαθμού που εκπονεί το ΣΒΑΚ, πόρους του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές- Μεταφορές- Περιβάλλον», χρηματοδοτικά πακέτα μέσω των **Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Ταμείων, Ταμείων Δημοσίων Επενδύσεων, της Παγκόσμιας Τράπεζας** κ.α.

Ανά την Ευρώπη πλήθος ανάλογων μέτρων έχουν χρηματοδοτηθεί μέσω **JASPERS, προγραμμάτων INTERREG, URBACT ή και Innovative Actions in sustainable Urban Development**. Πρόσφατα χρησιμοποιούνται και κονδύλια που προκύπτουν μέσα από το Πρόγραμμα της Έξυπνης Εξειδίκευσης. Άλλες πηγές χρηματοδότησης βρίσκονται μέσω του **ELENA, του JESSICA και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ενεργειακής Απόδοσης**.

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

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

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

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



- Έρευνα και καινοτομία,
- ψηφιακό θεματολόγιο,
- στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ),
- οικονομία με μειωμένη χρήση άνθρακα.

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

Interreg IV C

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

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

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

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

URBACT III

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

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

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

Το πρόγραμμα URBACT III 2014-2020 έρχεται να υλοποιηθεί σε μια χρονική περίοδο που οι χώρες της ΕΕ στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής, έχουν ολοκληρώσει το σχεδιασμό των νέων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και θέτουν σε πλήρη ανάπτυξη την υλοποίησή τους. Τα νέα Προγράμματα, είτε είναι τομεακά/εθνικά είτε αφορούν τις Περιφέρειες των χωρών, έχουν αναγνωρίσει την αυξημένη συμμετοχή των πόλεων στην υλοποίηση των ευρωπαϊκών πολιτικών και έχουν συμπεριλάβει δράσεις και παρεμβάσεις ολοκληρωμένης βιώσιμης αστικής ανάπτυξης (Κανονισμός (ΕΕ) Νο 1301/2013, Άρθρο 7), σε συνδυασμό με τις πολιτικές περιβάλλοντος, μεταφορών, απασχόλησης και κοινωνικής ένταξης. Έρχονται δε να ενισχύσουν τις εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές/ πολιτικές για τη



βιώσιμη αστική ανάπτυξη και να υποστηρίξουν στρατηγικά και χρηματοδοτικά τις προτεραιότητες των πόλεων μέσα από συνεκτικά σχεδιασμένες και δυναμικές παρεμβάσεις.

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

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

Urban Innovative Actions (UIA)

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

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

Μηχανισμός ELENA

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

Το ευρωπαϊκό πλάνο ενέργειας, με δεδομένο ότι έχει υπογραφεί το σύμφωνο των δημάρχων από τη συγκεκριμένη αρχή, στοχεύει στη μείωση του εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα κατά 20% έως το 2020. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, η ευρωπαϊκή επιτροπή και η ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (EIB) δημιούργησαν το ELENA, ένα πρόγραμμα που παρέχει τεχνική υποστήριξη και χρηματοδοτείται από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ενέργειας (IEE). Η υποστήριξη από το ELENA καλύπτει μέχρι και το 100% του κόστους που αφορά την τεχνική υποστήριξη μεγάλων προγραμμάτων βιώσιμης ενέργειας σε πόλεις και περιοχές.

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

Το JESSICA, διαχειριζόμενο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, είναι μια πρωτοβουλία της ευρωπαϊκής επιτροπής, η οποία αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων



(ΕΤΕπ) και το συμβούλιο της ευρωπαϊκής τράπεζας ανάπτυξης (CEB). Στηρίζει την αειφόρο αστική ανάπτυξη και την αναγέννηση μέσω της χρηματοοικονομικής μηχανικής.

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

- Αστικών υποδομών - συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, ύδρευσης/ αποχέτευσης, της ενέργειας
- Κληρονομιάς ή πολιτιστικών χώρων - για τουρισμό ή άλλες βιώσιμες χρήσεις
- Ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών - συμπεριλαμβανομένης καθαριότητας και απολύμανσης
- Πανεπιστημιακά κτίρια - ιατρικών, βιοτεχνολογικών και άλλων εξειδικευμένων εγκαταστάσεων
- Βελτιώσεις της ενεργειακής απόδοσης.

Το JESSICA λειτουργεί ως εξής:

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

Ευρωπαϊκό Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης

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

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

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

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

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

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

Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων



Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) είναι ο κεντρικός πυλώνας του Επενδυτικού Σχεδίου για την Ευρώπη. Στόχος του είναι η αντιμετώπιση της έλλειψης εμπιστοσύνης και επενδύσεων που είχε ως συνέπεια η οικονομική και δημοσιονομική κρίση, και η αξιοποίηση των ρευστών διαθεσίμων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, των επιχειρήσεων και των ιδιωτών σε μια εποχή κατά την οποία οι δημόσιοι πόροι σπανίζουν.

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

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

Πρόγραμμα Life+

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

Το Life αποτελείται από τρεις ενότητες:

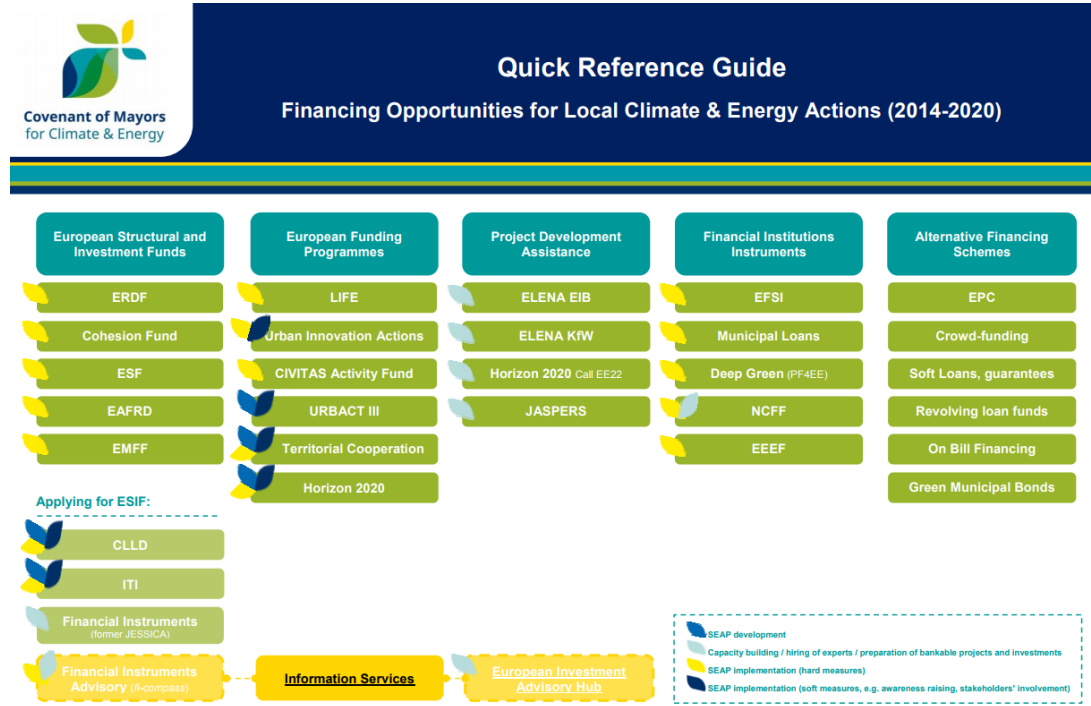
- Life+ φύση και βιοποικιλότητα
- Life+ περιβαλλοντική πολιτική και διακυβέρνηση
- Life+ πληροφόρηση και επικοινωνία

Horizon 2020

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

Το H2020 αποτελεί ένα ενιαίο πρόγραμμα που συνενώνει τρία ξεχωριστά προγράμματα/πρωτοβουλίες (FP7, CIP, EIT). Ενισχύει περισσότερο την καινοτομία, από την έρευνα σ' ένα ευρύ φάσμα μέχρι και την παραγωγή προϊόντων και το εμπόριο. Περιλαμβάνει όλες τις μορφές της καινοτομίας (τεχνολογική, μη τεχνολογική οργάνωση, κοινωνική καινοτομία, κλπ) και εστιάζει σε κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η κοινωνία της Ευρώπης (π.χ. υγεία, καθαρή ενέργεια και μεταφορά). Παρέχει απλοποιημένη πρόσβαση, για όλες τις εταιρείες, πανεπιστήμια, ινστιτούτα, σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και πέρα από αυτές. Επίσης, περιλαμβάνει νέα μέσα χρηματοδότησης (π.χ. βραβεία επιβράβευσης και κινήτρου) και υποστηρίζει ειδικές δράσεις σε τρεις φάσεις (από την ιδέα στην αγορά) ειδικά για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ). Παρέχει τέλος νέα οικονομικά μέσα όπως πρόσβαση σε χρηματοδότηση κινδύνου (δάνεια, εγγυήσεις, ίδια χρηματοδότηση, κλπ).

Το σύμφωνο των Δημάρχων πρόσφατα κωδικοποίησε σε οδηγό (Covenant of Mayors, 2016) τις δυνατότητες χρηματοδότησης για δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα (βλ. εικόνα 7).



Εικόνα 7. Σύμφωνο Δημάρχων: δυνατότητες χρηματοδότησης για δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος

Στον παραπάνω οδηγό του Συμφώνου των Δημάρχων αναλύονται διεξοδικά οι φορείς χρηματοδότησης ή παροχής δανείων, οι δικαιούχοι, οι κύριες θεματικές ενότητες που είναι επιλέξιμες, το ύψος των κονδυλίων, οι δυνατότητες συγχρηματοδότησης, και οι δομές που υποστηρίζουν τις επιμέρους διαδικασίες. Η χρήση του προτείνεται για διεξοδική αναζήτηση χρηματοδότησης υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ.

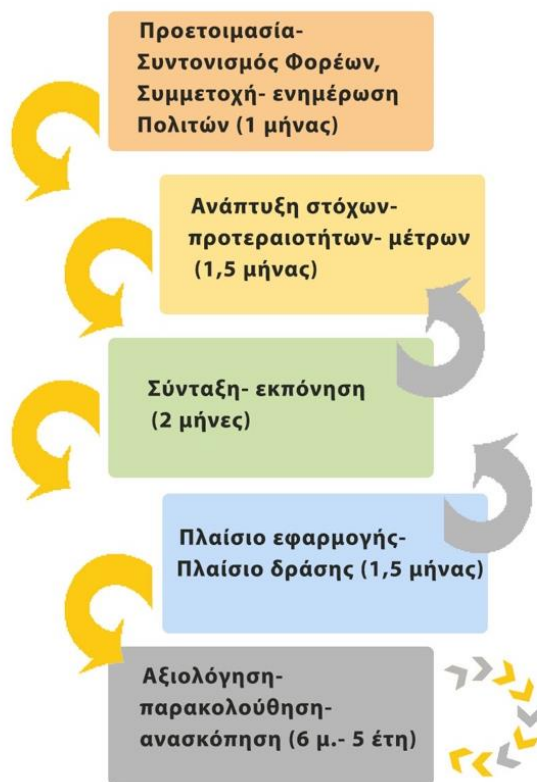
Εκτός των παραπάνω η Ευρώπη αναζητά καινοτόμους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς μέσω του προγράμματος CIVITAS SUITS, ενδεικτικά πόρους που θα μπορούσαν να προκύπτουν από **την επιβολή τέλους χρήσης υποδομής, την οικονομική συνεισφορά των πολιτών για έργα αστικής ανάπτυξης, τα πράσινα ομόλογα, το τέλος συμφόρησης, το εμπόριο εκπομπών άνθρακα και τις δράσεις πληθοπορισμού.**

Χρονοδιάγραμμα για τον σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ

Το χρονοδιάγραμμα για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ συνήθως προκαθορίζεται από τον οικείο ΟΤΑ. Το χρονοδιάγραμμα αυτό συστήνεται να περιλαμβάνει δύο (2) διακριτές φάσεις, το χρόνο πριν την έναρξη της εκπόνησης του ΣΒΑΚ (Προετοιμασία) και το χρόνο για την καθαρή εκπόνησή του.

Ο χρόνος εκπόνησης μπορεί να φτάνει έως και τα **δύο (2) έτη για την ολοκλήρωση του Σχεδίου** και εξαρτάται από το συντονισμό των ενεργειών, το χρόνο των απαιτούμενων ενδιάμεσων εγκρίσεων, τις ενδεχόμενες αντιστάσεις σε επίπεδο διαβούλευσης και άλλους παράγοντες. Η ανάπτυξη χρονοδιαγράμματος κρίνεται χρήσιμο να περιλαμβάνει όλα τα στάδια με τις ενδιάμεσες εγκρίσεις μέχρι και την οριστική έγκρισή του από τον φορέα υλοποίησης του.

Ενδεικτική διάρθρωση χρονοδιαγράμματος παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα:



Εικόνα 8. Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ΣΒΑΚ για ολοκλήρωση σε 6 μήνες

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

- α) την Εκτιμώμενη χρονική εκκίνηση δράσης,
- β) την Εκτιμώμενη χρονική διάρκεια δράσης, και
- γ) την Εκτιμώμενη χρονική ολοκλήρωση της δράσης.

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

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



Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση μέτρων, έργων και δράσεων που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

Το χρονοδιάγραμμα για την **υλοποίηση** των μέτρων καταρτίζεται κατά την εκπόνηση του σχεδίου (Γ φάση) σύμφωνα με τα δεδομένα της περιοχής παρέμβασης, το είδος και το εύρος των παρεμβάσεων που περιγράφονται στο πακέτο μέτρων, την κλιμάκωση των παρεμβάσεων, τους κινδύνους της υλοποίησης, το ενδεχόμενο απαίτησης τροποποίησης πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Πολεοδομική μελέτη) κ.ο.κ.

Με δεδομένο ότι ίσως να μην είναι υλοποιήσιμοι άμεσα όλοι οι περιγραφόμενοι στόχοι και μέτρα ενός ΣΒΑΚ, τα μέτρα ιεραρχούνται και εντάσσονται σε τρεις ομάδες παρεμβάσεων από πλευράς ορίζοντα υλοποίησης: βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη.

Το συνολικό όραμα για ένα ΣΒΑΚ συνήθως αναπτύσσεται σε ορίζοντα 10ετίας ενώ οι επιμέρους στόχοι μπορούν να διαφοροποιούνται ως προς την υλοποίησή τους σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας. Ο προγραμματισμός θα πρέπει να είναι ρεαλιστικός, λαμβάνοντας υπόψη την πολυπλοκότητα των διαδικασιών πολλαπλών εγκρίσεων, σύνθετων οργάνων κ.λπ.

Ενδεικτικά ο προγραμματισμός της υλοποίησης των μέτρων θα πρέπει να συμβαδίζει με το προγραμματισμό επίτευξης των στόχων. Για παράδειγμα αν η τιμή στόχος για την αύξηση του μεριδίου χρήσης ποδηλάτου φτάνει το 10% με ορίζοντα 10ετίας, τα μέτρα που αφορούν ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων, πεζοδρομήσεων, συστημάτων κοινοχρήστων ποδηλάτων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και οδών μικτής κυκλοφορίας, την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού, την ανάπτυξη κινήτρων για τη χρήση του ποδηλάτου κ.λπ., θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί στο αντίστοιχο διάστημα ώστε να συμβάλλουν στην επίτευξη του παραπάνω ποσοτικού στόχου.

Ανάπτυξη ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ενός ΣΒΑΚ

Αφού ολοκληρωθούν τα παραπάνω και συσχετιστούν πόροι με επιμέρους δράσεις και χρονοδιάγραμμα για την υλοποίησή της κάθε ΣΒΑΚ απαιτείται να έχει ένα διακριτό έγγραφο που καλείται Σχέδιο Δράσης.

Στο σχέδιο αυτό παρουσιάζονται συνοπτικά τα παρακάτω:

- i. Σύνοψη Σχεδιασμού, προτεραιοτήτων, μέτρων ΣΒΑΚ και αρμοδιοτήτων
- ii. Ιεράρχηση προτεραιοτήτων και χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή σχεδιασμού του ΣΒΑΚ

Το παρόν κρίνεται σκόπιμο να συνοδεύεται από αναλυτικό πίνακα μέτρων όπως παρακάτω:

σχεδιασμός – ιεράρχηση προτεραιοτήτων 5ετίας

	2019	2020	2021	2022	2023	σχολιασμός	
Προτεραιότητες υλοποίησης μέτρων (ΠΜ)							
<i>Ο.Μ.1- ΠΜ1 Μείωση του ορίου ταχύτητας στο οδικό δίκτυο (50 χλμ/ω περιφερειακό δίκτυο, 40 χλμ/ω στο πρωτεύον και επαρχιακό, 30 χλμ/ω στο λοιπό τοπικό) με τοποθέτηση πινακίδων ΚΟΚ</i>	●	●	○	○	○	Η μείωση του ορίου ταχύτητας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 2 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 2 ετών, οι μειώσεις στα όρια ταχύτητας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.	2 χρόνια
<i>Ο.Μ.1- ΠΜ1 Θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με πινακίδες του ΚΟΚ</i>	●	●	●	○	○	Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 3 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 2 ετών, οι περιοχές ήπιας κ. ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων	3 χρόνια

- iii. Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων

Το παρόν κρίνεται σκόπιμο να συνοδεύεται από αναλυτικό πίνακα όπως παρακάτω:

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Προτεινόμενη πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης-συνεργασι	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης με ορίζοντα το 2023 και 2029)
---------------	-------	----------------------------	----------------------------------	---	--

				ών & εγκρίσεων	
ΠΜ1: Χαμηλότερες ταχύτητες-ήπια κυκλοφορία-λιγότερα ατυχήματα	Ο.Μ.1- ΠΜ1 Μείωση του ορίου ταχύτητας στο οδικό δίκτυο (50 χλμ/ω περιφερειακό δίκτυο, 40 χλμ/ω στο πρωτεύον και επαρχιακό, 30 χλμ/ω στο λοιπό τοπικό) με τοποθέτηση πινακίδων ΚΟΚ	10.000 Ευρώ	i. Ίδιοι πόροι φορέα (αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για επαρχιακό δίκτυο)	Τ.Υ. Δήμου XXX, Τ.Υ. Περιφέρειας XXX (αρμόδιοι εγκρίσεων στην Αποκ. Διοίκηση)	2 χρόνια
	Ο.Μ.1- ΠΜ1 Θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με πινακίδες του ΚΟΚ	5.000 Ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου XXX, ii. ΠΕΠ XXX	Τ.Υ. Δήμου XXX	3 χρόνια
	Ο.Μ.1- ΠΜ1 Οριοθέτηση δακτυλίων (περιφερειακών οδών) για την αποφυγή διαμπερών ροών	3.000 Ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου XXX αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για επαρχιακό δίκτυο, ii. ΠΕΠ XXX	Τ.Υ. Δήμος XXX, Τ.Υ. Περιφέρειας XXX	5 χρόνια +++
	Ο.Μ.2- ΠΜ1 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κρίσιμων κόμβων	2.000.000 Ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου XXX αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για επαρχιακό δίκτυο	Τ.Υ. Δήμου XXX, Τ.Υ. XXX (αρμόδιοι εγκρίσεων στην Αποκ. Διοίκηση)	6 χρόνια



			κό δίκτυο, ii. ΠΕΠ ΧΧΧ		
--	--	--	------------------------------	--	--

* Το Σχέδιο Δράσης εγκρίνεται στο πλαίσιο της τελικής έγκρισης του ΣΒΑΚ και την υιοθέτησή του από το κοινό και τους φορείς της πόλης.

** Σημειώνεται ότι ο προϋπολογισμός που περιγράφεται στο παραπάνω απόσπασμα Πίνακα Σχεδίου Δράσης είναι ενδεικτικός σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα πόλης παράδειγμα και δεν είναι σε καμία περίπτωση αντιπροσωπευτικός για άλλα ΣΒΑΚ. Μεταβάλλεται κατά περίπτωση ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες των επιμέρους έργων, παρεμβάσεων και δράσεων καθώς και τις επιμέρους μελέτες αυτών.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

9. Παρακολούθηση και αξιολόγηση του υλοποιημένου ΣΒΑΚ

Οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ αφορούν στην 1) **συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας σχεδιασμού** και 2) **μετά την εκπόνησή του**, στις ενδεχόμενες **επιπτώσεις από το πακέτο μέτρων κατά την περίοδο υλοποίησής του**. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση διατρέχει λοιπόν όλο το φάσμα, τόσο του σχεδιασμού όσο και της υλοποίησης.

Οι δραστηριότητες αυτές παρέχουν πληροφορίες προς τους υπεύθυνους σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων ώστε να **κάνουν έγκαιρη αναγνώριση των προβλημάτων**, των αναμενόμενων ή/ και πιθανών επιτυχιών και να προβαίνουν στις **απαιτούμενες αναπροσαρμογές στα επιμέρους στοιχεία** (στόχους, μέτρα) του ΣΒΑΚ.

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση μπορεί να διαφέρει σημαντικά από τόπο σε τόπο. Η επιτυχία τους εξαρτάται κατά πολύ από το τεχνικό προσωπικό και την ομάδα εργασίας του έργου, για αυτό και κρίνεται σκόπιμο να δοθεί μία τυπική μεθοδολογία που θα πρέπει να ακολουθείται από τις δομές εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Η διαδικασία της αξιολόγησης δίνει την ευκαιρία στους αρμόδιους να προβληματίζονται για το αν ακολουθήθηκαν σωστά τα βήματα σχεδιασμού και υλοποίησης.

Με την αξιολόγηση πρέπει να δίνονται απαντήσεις σε ερωτήματα όπως

"Πώς πήγε μέχρι σήμερα το ΣΒΑΚ;

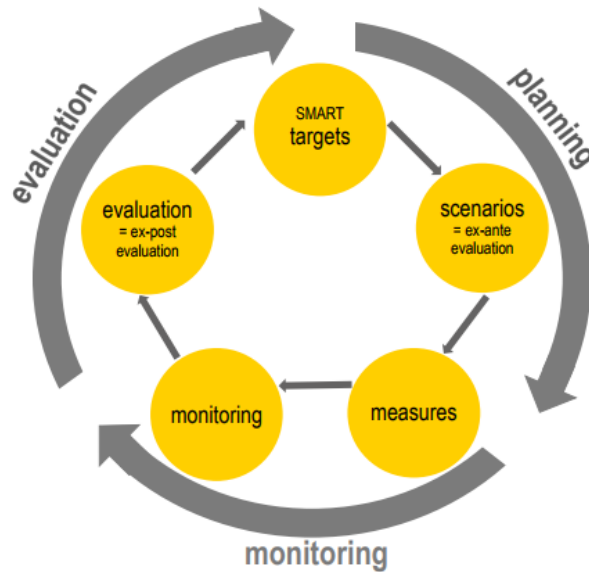
Ποιες δράσεις πήγαν καλά και ποιες όχι και γιατί;

Ποιος δεν έκανε κάτι που έπρεπε να γίνει;

Πώς αντιλήφθηκαν την όλη διαδικασία οι φορείς και πώς συμμετείχαν σε αυτήν";

Σύμφωνα με τον οδηγό παρακολούθησης και αξιολόγησης του προγράμματος CHALLENGE, αφετηρία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση αποτελεί η σύνταξη ενός **Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης** του ΣΒΑΚ που θα περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά βήματα (CHALLENGE, 2016):

1. Καθορισμός στόχων
2. Καθορισμός δεικτών απόδοσης του σχεδίου
3. Εντοπισμός προβλημάτων
 - 4α. Εκ των προτέρων αξιολόγηση, με εκτίμηση των μελλοντικών επιπτώσεων)
 - Προσδιορισμός μίας αρχικής κατάστασης σε σχέση με την οποία θα αξιολογηθούν οι αλλαγές που θα προκύψουν από την υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ
 - Πρόβλεψη των επιπτώσεων από την υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ
 - 4β. Εκ των υστέρων αξιολόγηση. Μέτρηση των επιπτώσεων σε σχέση με την αρχική κατάσταση)
 - Μέτρηση των προηγούμενων συνθηκών
 - Μέτρηση των συνθηκών μετά το έργο
5. Ανάλυση, ερμηνεία και, αν απαιτείται, εκτίμηση των επιπτώσεων με οικονομικούς όρους



Εικόνα 9. Σχηματική απεικόνιση της διαδικασίας παρακολούθησης και αξιολόγησης | πηγή: Πόλη Δρέσδης (σε CHALLENGE Monitoring and Evaluation Manual: Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes)

Το σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης συστήνεται να το διαμορφώνει ο ανάδοχος σε συνεργασία με την Ομάδα Έργου του φορέα υλοποίησης.

Δομή και περιεχόμενα του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ

Η ενδεικτική δομή και περιεχόμενο του σχεδίου σύμφωνα με τα αποτελέσματα του έργου CHALLENGE (CHALLENGE, 2016) ακολουθεί το παρακάτω πρότυπο:

1. Εισαγωγή
 - ο Ορισμός βασικών εννοιών και αιτιολόγηση δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης
2. Περιγραφή πόλης
 - ο γενική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών και κύριες προβληματικές
3. Στρατηγική και στόχοι ΣΒΑΚ
4. διαδικασίες αξιολόγησης και παρακολούθησης
 - ο γενικό οργανωτικό και διαδικαστικό πλαίσιο για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης, περιλαμβανομένου του χρονοδιαγράμματος και της καταγραφής των αρμόδιων φορέων
5. Δείκτες και στόχοι παρακολούθησης και αξιολόγησης
6. 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)
7. Καταγραφή πληροφορίας, ανάλυση και μέθοδοι αξιολόγησης

- Περιγράφονται βασικές μέθοδοι για να διαλέξουν οι πόλεις πηγές για περαιτέρω διερεύνηση
- 8. 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..

Επιλογή δεικτών και κατηγορίες δεικτών

Βασικό συστατικό των διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης είναι οι δείκτες που θα επιλεγούν ώστε να γίνεται η μέτρηση με ποσοτικό τρόπο της αποτελεσματικότητας των μέτρων.

Για την επιλογή των δεικτών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο χρήσης του προγράμματος CHALLENGE, ακολουθούνται οι παρακάτω βασικές αρχές:

- ✓ Οι υπεύθυνοι σχεδιασμού θα πρέπει να στοχεύουν στη χρήση τυποποιημένων δεικτών, οι οποίοι είναι ήδη προκαθορισμένοι και υπάρχει γνώση για τη χρήση και ανάλυσή τους. Αυτό δίνει τη δυνατότητα συγκριτικής αξιολόγησης πόλεων και εισαγωγής των στοιχείων της πόλης που μελετάται σε εθνικές / διεθνείς στατιστικές.
- ✓ Οι δείκτες που επιλέγονται θα πρέπει να είναι εύκολα κατανοητοί για όλους τους εμπλεκόμενους στο σχεδιασμό.
- ✓ Θα πρέπει να υπάρχει σαφής ορισμός για κάθε δείκτη που χρησιμοποιείται, για το πώς υπολογίζονται τα δεδομένα, για το πώς υπολογίζεται ο δείκτης από τα δεδομένα και πόσο συχνά θα πρέπει να μετρώνται.
- ✓ Για κάθε δείκτη θα πρέπει να υπάρχει μία τιμή βάσης, δηλαδή η αρχική τιμή της μεταβλητής με βάση την οποία υπολογίζεται η τιμή στόχος.
- ✓ Θα πρέπει να αποφασιστεί η μορφή της αναφοράς των δεικτών.
- ✓ Θα πρέπει να οριστούν οι τιμές στόχοι για τους δείκτες που θα χρησιμοποιηθούν σχετικά με τα επιμέρους μέτρα.
- ✓ Κάποιοι δείκτες μπορεί να απαιτήσουν συγκεκριμένη μεθοδολογία αξιολόγησης.
- ✓ Η επιλογή των δεικτών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα, τις πηγές άντλησης στοιχείων και τους πόρους για τη συλλογή νέων δεδομένων.

Κατηγορίες δεικτών

Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις σχετικά με στόχους του ΣΒΑΚ (π.χ. εκπομπές αερίων θερμοκηπίου για τη βελτίωση των κλιματικών συνθηκών).

Ενδιάμεσοι δείκτες αποτελεσμάτων (transport activity indicators) : περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορούν να συσχετίζονται με την επιτυχία των στρατηγικών (π.χ., κατανομή ανά μέσο).

Δείκτες Εκροών (output indicators) : υπολογίζουν το μέγεθος υλοποίησης των πολιτικών και τη βελτίωση των υπηρεσιών (π.χ. υλοποίηση λεωφορειολωρίδων σε χλμ).

Δείκτες Εισροών (input indicators) : παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους.

Δείκτες συνάφειας - ευρύτερου περιβάλλοντος (contextual indicators) : παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις).

Οι δείκτες διαχωρίζονται επιπλέον σε βασικούς και συμπληρωματικούς (core, additional).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται παραδείγματα δεικτών για την κάθε κατηγορία δείκτη που αναφέρεται παραπάνω:

στοιχεία ΣΒΑΚ		Ποσοτικό στοιχείο παρακολούθησης	
ΣΤΟΧΟΣ	μείωση αέριων ρύπων από τις μεταφορές	αριθμός ημερών που ξεπερνιέται το όριο των αέριων ρύπων	δείκτης αποτελέσματος
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ	αύξηση της χρήσης των μη μηχανοκίνητων μέσων ή τρόπων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο...)	μερίδιο (%) διαδρομών με περπάτημα και ποδήλατο	ενδιάμεσος δείκτης/ δείκτης δραστηριότητας μεταφορών
ΜΕΤΡΑ	ανάπτυξη διαδρόμων ποδηλάτου	χλμ διαδρόμων ποδηλάτου	δείκτης εκροών
	πεζοδρόμηση κεντρικού εμπορικού δρόμου	% ολοκλήρωσης πεζοδρομήσεων	δείκτης εκροών
ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	επενδύσεις και έξοδα συντήρησης	επενδύσεις στις μεταφορές και έξοδα συντήρησης νέων υποδομών	δείκτης εισροών

Πίνακας 1. Πίνακας με παραδείγματα δεικτών που αναλογούν σε μέτρα ΣΒΑΚ (προσαρμογή από CHALLENGE Manual 2016, σελ. 28)

Ένας εξαντλητικός πίνακας κύριων και συμπληρωματικών δεικτών ανά κατηγορία δείκτη (συμπεριλαμβανομένων των βασικών και συμπληρωματικών δεικτών) παρουσιάζεται στις σελίδες 30-32 του εγχειριδίου του προγράμματος CHALLENGE (2016), διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

Πως επιλέγουμε τους κατάλληλους δείκτες

Σύμφωνα με το εγχειρίδιο χρήσης του προγράμματος CHALLENGE για την παρακολούθηση και αξιολόγηση ενός ΣΒΑΚ (2016) θα πρέπει να ακολουθούνται τα παρακάτω βήματα:

1. Ξεκινήστε με τον καθορισμό των στόχων (ή των κύριων προβλημάτων προς επίλυση).
2. Προσδιορίστε ποιες στρατηγικές και ποια μέτρα χρειάζονται παρακολούθηση/ αξιολόγηση.
3. Βρείτε ποιοι είναι οι δυνητικοί δείκτες;
 - εξετάστε τον αναλυτικό πίνακα κύριων και συμπληρωματικών δεικτών ανά κατηγορία δείκτη (σελ. 30-32, εγχειρίδιο CHALLENGE (2016),
 - δείτε τους βασικούς δείκτες που δίνονται για κάθε στόχο ή μέτρο,
 - βρείτε τους πιο κατάλληλους από τους συμπληρωματικούς δείκτες

Για τα παραπάνω συνδυάστε τις γνώσεις σχετικά με το τι στοιχεία έχετε για την περιοχή και τι στοιχεία χρειάζεστε.

4. Εξετάστε ποια από τα μέτρα που μελετήσατε είναι καταλληλότερα.
 - 'περικόψτε' την εξαντλητική λίστα ανάλογα με τις ανάγκες της πόλης σας,



- εξετάστε τους δείκτες που θα επιλέξετε σύμφωνα με τη διαθεσιμότητα των πόρων, των εργαλείων μέτρησης, τις νομικές και λειτουργικές απαιτήσεις της παρακολούθησης κ.λπ.
- κρατήστε λίγους βασικούς δείκτες, εύκολα αντιληπτούς και άμεσα συνδεδεμένους με τους στόχους και τα μέτρα του ΣΒΑΚ,
- προσδιορίστε πόσο συχνά θα πρέπει να ελέγχεται η πρόοδος του δείκτη και ποια είναι η τιμή βάσης του.

Παρουσίαση – ανάλυση- αξιολόγηση

Ένα από τα κρισιμότερα στάδια, το οποίο θα πρέπει να καθορίζεται αναλυτικά στο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ, είναι η παρουσίαση και ανάλυση των δεδομένων και η εκπόνηση της αξιολόγησης σχετικά με την αποτελεσματικότητα των μέτρων/ στόχων. Με δεδομένο ότι τόσο το στάδιο της παρακολούθησης όσο και της αξιολόγησης πραγματοποιούνται και κατά την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ θα πρέπει ο φορέας να ανανεώνει συστηματικά τα στοιχεία του, να επικαιροποιεί τα δεδομένα του άρα και να κάνει συστηματική αξιολόγηση.

Παρουσίαση των δεδομένων – αποτελεσμάτων που παρακολουθούνται και καταγράφονται

Τα δεδομένα- αποτελέσματα της παρακολούθησης θα πρέπει να καταγράφονται με τρόπο ξεκάθαρο και συνεκτικό και να παρουσιάζονται τόσο σε περιληπτική όσο και αναλυτική μορφή. Ο τρόπος παρουσίασης μπορεί να περιέχει πίνακες, διαγράμματα, αλλά είναι σημαντικό να συνοδεύεται και από χάρτες, οπτικοακουστικό υλικό και ποιοτικές περιγραφές. Η παρουσίαση των αποτελεσμάτων θα πρέπει να συνδέεται με τρόπο άμεσο και εύληπτο με τους στόχους και τα μέτρα του ΣΒΑΚ.

Ανάλυση των δεδομένων – αποτελεσμάτων

Σύμφωνα με το εγχειρίδιο του προγράμματος CHALLENGE (2016) απαιτείται περιγραφική στατιστική ανάλυση για την καταγραφή των μεταβολών των δεικτών ανά το χρόνο, ενώ ανάλυση παλινδρόμησης χρησιμοποιείται για να γίνουν εκτιμήσεις μελλοντικών τάσεων. Ωστόσο, για την άντληση αξιόπιστων συμπερασμάτων κρίνεται σκόπιμο να διεξάγεται και επαγωγική στατιστική ανάλυση για την αξιολόγηση των δεδομένων (όχι για την παρακολούθηση).

Είναι σημαντικό να συμπεριληφθούν σχόλια στη στατιστική ανάλυση των δεδομένων, τα οποία θα αναφέρουν τυχόν ζητήματα σχετικά με τις αστοχίες των μετρήσεων κ.α.

Αξιολόγηση αποτελεσμάτων

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. Θα ήταν καλό να συνοδεύεται και από οπτικό υλικό και ποιοτικές περιγραφές.



10. Έγκριση και Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Για την ολοκλήρωση ενός ΣΒΑΚ απαιτείται ο «Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου» δηλαδή μία διεργασία του ελέγχου ποιότητας και αποτελεσματικότητας των δράσεων όλου του σχεδίου, σε συνεργασία με τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς.

Σύμφωνα με το Ν. 4599/2019 | ΦΕΚ 40τ.Α/2019:

Αρ. 22 παρ. 9

Διαδικασία έγκρισης ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του: α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3, β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης, γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12. Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων.

Αρ. 22 παρ. 10

Αναθεώρηση ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι αργότερα από την πάροδο δεκαετίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, ιδίως ως προς τα θέματα της παραγράφου 2. Η διαδικασία αναθεώρησης ακολουθεί όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο για την έγκρισή του.

Αρ. 22 παρ. 11

Τα προτεινόμενα μέτρα της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 και το σχέδιο δράσης της περίπτωσης γ' της ίδιας παραγράφου ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των Ο.Τ.Α.. Αν για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ που είναι ανεξάρτητα από αυτές δεν παρεμποδίζεται. Τα προτεινόμενα μέτρα ή έργα των ολοκληρωμένων ΣΒΑΚ δύνανται να χρηματοδοτούνται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή/και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Βιβλιογραφικές Πηγές

Βλαστός, Θ. και Μπακογιάννης, Ε., (2017). *Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις – Προτάσεις προς της Δημοτικές Αρχές*. ΜΚΟ Πόλεις για ποδήλατο και Ίδρυμα Ανάση. Αθήνα

Μπακογιάννης Ε. και Βλαστός Θ., (2017). ΣΒΑΚ και Πολεοδομικός σχεδιασμός. Η θεσμική πρόκληση. Διαθέσιμο σε <https://bit.ly/2Gznrhi>.

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, (2016). Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Report SMU: A.1/B.Κ./Σ.Ο1/2016/6.7. Διαθέσιμο σε <https://www.smu.gr/2017/08/22/odigies-svak-greece/>

Μπαρμπόπουλος, Ν., (2002). Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πόλη - Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών. Διδακτορική Διατριβή. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

ΥΠΕΚΑ, (2016). Χρηματοδότηση 150 Δήμων από το Πράσινο Ταμείο - Δελτίο Τύπου ΥΠΕΚΑ. Διαθέσιμο σε: [http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=389&snid=524\]=4552&language=el-GR](http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=389&snid=524]=4552&language=el-GR)

CIVITAS, (2018). Innovate for advanced cities. Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP. Available at: http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Manuals/SUMPs-Up_-_Measure_Selection_Manual_-_Advanced_Cities.pdf

CIVITAS, (2018). Policy brief: Car-independent lifestyles. Available at: https://civitas.eu/sites/default/files/policy_brief_satellite_car_independent_lifestyles_feb_2018.pdf

CIVITAS, (2018). Policy brief: Clean fuels and vehicles. Available at: https://civitas.eu/sites/default/files/policy_brief_satellite_clean_fuels_vehicles_feb_2018.pdf

CIVITAS, (2018). Policy brief: Demand management strategies. Available at: https://civitas.eu/sites/default/files/policy_brief_satellite_demand_management_feb_2018.pdf

CIVITAS, (2018). Policy brief: Integrated planning. Available at: https://civitas.eu/sites/default/files/policy_brief_satellite_feb_2018_integrated_planning.pdf

CIVITAS, (2018). Policy brief: Transport telematics. Available at: https://civitas.eu/sites/default/files/policy_brief_satellite_transport_telematics_feb_2018.pdf

CIVITAS, (2018). Start for beginner cities. Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP. Available at: http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Manuals/SUMPs-Up_-_Measure_Selection_Manual_-_Beginner_Cities.pdf

CIVITAS, (2018). Step-up for intermediate cities. Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP. Available at: http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Manuals/SUMPs-Up_-_Measure_Selection_Manual_-_Intermediate_Cities.pdf

CIVITAS ECCENTRIC, (2017). MaaS Readiness Level Indicators for local authorities. CIVITAS ECCENTRIC deliverable no. 3.1. Available at: http://civitas.eu/sites/default/files/maas_readiness_level_indicators_for_local_authorities_web.pdf [Accessed at 11.10.2017]



CIVITAS INSIGHT, (2016). Engaging the citizens of today to build the sustainable cities of tomorrow. Available at: <https://civitas.eu/content/civitas-insight-11-long-term-evaluation-civitas>

CIVITAS INSIGHT, (2016). Long-Term Evaluation in CIVITAS. Available at: <https://civitas.eu/content/civitas-insight-11-long-term-evaluation-civitas>

Covenant of Mayors, (2016). Quick reference guide. Financing opportunities for local Climate and Energy Actions (2014-2020). Available at: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/quick_reference_guide_-_financing_opportunities_2016.pdf

EC (European Commission), (2001). European transport policy for 2010: time to decide. White paper from the Office for Official Publications of the European Communities.

EC (European Commission), (2007). Towards a New Culture for Urban Mobility. Green Paper from the Office for Official Publications of the European Communities.

EC (European Commission), (2009). Action Plan on Urban Mobility COM(2009) 490 final. Opinion of the European Economic and Social Committee on the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Office for Official Publications of the European Communities.

EC (European Commission), (2011). Roadmap to a single European Transport Area, Towards a competitive and resource efficient transport system. White paper from the Office for Official Publications of the European Communities.

EC (European Commission). (2013). Urban Mobility Package. Office for Official Publications of the European Communities.

ELTIS, (2016). CHALLENGE Monitoring and Evaluation Manual: Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes. CHALLENGE: Addressing Key Challenges of Sustainable Urban Mobility Planning.

ELTIS, (2016). Quick facts on measure selection. Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans

ELTIS, (2016). Quick facts on institutional cooperation. Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans

ELTIS, (2016). Quick facts on monitoring and evaluation. Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes

ELTIS, (2016). Quick facts on participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans

Godard, X. and Fatonzoum, I., (2002). Urban Mobility for All. CRC Press, Balkema, Rotterdam.

Poly-SUMP, (2012) Benefit from the Poly-SUMP Methodology A proven methodology for planning sustainable mobility in complex regions. Available at: <http://www.poly-sump.eu/home/>

Sustainable Mobility for All, (2017). Global Mobility Report 2017: Tracking Sector Performance. Washington DC, License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28542/120500.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [Accessed at 11.10.2017]

Zeitler, U., (1997). Transportation Ethics, Dissertation, CESAM, Aarhus University, Denmark.