



ΔΗΜΟΣ
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ



1^ο Παραδοτέο

Περιεχόμενα

1. Θεσμικό πλαίσιο εκπόνησης ΣΒΑΚ	3
2. Μεθοδολογία Υλοποίησης	21
3. Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας	24
4. Συγκρότηση Δικτύου Φορέων - Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων	28
5. Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης	35
6. Περιεχόμενα Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ Περάματος	40
6.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΒΑΚ.....	40
6.2 ΟΦΕΛΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ.....	48
6.3 ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ ΕΝΕΡΓΑ	50
6.4 ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ	51
6.5 ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ	52

1. Θεσμικό πλαίσιο εκπόνησης ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με το Νόμο 4784/2021 - ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα» θεσπίζεται πλαίσιο κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Ακολουθεί ο νομός.

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Με τον παρόντα θεσπίζεται πλαίσιο κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

2. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται από τους φορείς εκπόνησης και από τις αρμόδιες υπηρεσίες εξέτασης και αναθεώρησης των σχεδίων.

3. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. εντός ενός (1) έτους από τη δημοσίευση του παρόντος. Η απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5 συνιστά την έναρξη της κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για την εφαρμογή του νόμου ορίζονται ως:

1. «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομειακών πολιτικών,

συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

2. «Περιοχή παρέμβασης», η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού με χωρική αρμοδιότητα στην περιοχή παρέμβασης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2.

3. «Φορέας εκπόνησης», ο αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης ΟΤΑ α' ή β' βαθμού. Για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ. σε περιοχή παρέμβασης εντός των διοικητικών ορίων περισσότερων του ενός ΟΤΑ, ως φορέας εκπόνησης ορίζεται κατά περίπτωση είτε ο διαδημοτικός ή ο διαβαθμιδικός υφιστάμενος ή νέος σύνδεσμος που συστήνεται κατά το άρθρο 245 του ν. 3463/2006 (Α' 114) και το άρθρο 105 του ν. 3852/2010 (Α' 87), είτε μέσω σύναψης σύμβασης διαδημοτικής ή διαβαθμιδικής συνεργασίας κατά το άρθρο 99 του ν. 3852/2010.

4. «Ομάδα εργασίας», η ομάδα που συγκροτείται με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

5. «Δίκτυο φορέων», οι ΟΤΑ α' και β' βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, εκπρόσωποι υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις, εκπρόσωποι της εκπαιδευτικής κοινότητας που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Στο δίκτυο φορέων δύναται να συμμετέχουν σωματεία, αστικές εταιρείες, σύλλογοι και οργανώσεις ή άλλοι φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, καθώς και φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία.

6. «Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.», οι φάσεις και τα στάδια που αποτυπώνουν την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ.

7. «Σύμφωνο συμμετοχής», το σύμφωνο που καταρτίζεται από τον φορέα εκπόνησης και αποτυπώνει τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων για την εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ.

8. «Σχέδιο δράσης», το κείμενο το οποίο περιλαμβάνει κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ.,

όπου κρίνει η ομάδα εργασίας ότι απαιτούνται για την καλύτερη αποτύπωση αυτών, τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και έγκρισης τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια, καθώς και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

9. «Μέτρο Σ.Β.Α.Κ.», η δράση που συμβάλλει στην επίτευξη ενός ή περισσότερων στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του Σ.Β.Α.Κ. ή στην αντιμετώπιση ενός ή περισσότερων προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί στην περιοχή παρέμβασης.

10. «Πακέτο μέτρων», ο συνδυασμός συμπληρωματικών μέτρων, η υλοποίηση των οποίων γίνεται συντονισμένα.

11. «Έκθεση προόδου», η έκθεση που συντάσσεται και περιλαμβάνει την πορεία εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους, με βάση τους δείκτες παρακολούθησης και σύμφωνα με τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης.

12. «Στόχοι», οι μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι συνδέονται με τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 3 και με τις προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. Οι στόχοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

13. «Προτεραιότητες», τα θεματικά πεδία στα οποία εστιάζει το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. Οι προτεραιότητες ιεραρχούν τις κατευθύνσεις βελτίωσης για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να καταστεί το σύστημα μεταφορών βιώσιμο σύμφωνα με τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 3.

14. «Δείκτες παρακολούθησης», οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.

15. «Αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ.», η έκθεση που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας με βάση το Παράρτημα Ι και η οποία υποβάλλεται από τον φορέα εκπόνησης προς εξέταση.

Άρθρο 3

Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων

Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

1. Σκοπός των Σ.Β.Α.Κ. είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω:

- α) της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
 - β) της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),
 - γ) της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
 - δ) της προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων,
 - ε) της μείωσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
 - στ) της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
 - ζ) της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
 - η) της οργάνωσης της στάθμευσης,
 - θ) της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.
2. Το Σ.Β.Α.Κ. καταρτίζεται με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας εξισορροπώντας τις ανάγκες κοινωνικής ισότητας, οικονομικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής ποιότητας, στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου.

Ειδικότερα:

- α) βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων θεσμικών αρχών, της συμμετοχής των πολιτών και όλων των ενδιαφερόμενων μερών,
- β) εμπεριέχει αξιολόγηση των επιδόσεων, μακροπρόθεσμους στόχους και σαφές σχέδιο δράσης για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη συστήματος μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των

μέσων μεταφοράς και

τρόπων μετακίνησης,

γ) περιλαμβάνει μηχανισμό παρακολούθησης και αξιολόγησης, διασφαλίζοντας την ποιότητα του σχεδίου,

δ) συνεκτιμά στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν στον σχεδιασμό των μεταφορών σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών (Ε.Σ.Σ.Μ.) λαμβάνοντας υπόψη τον χωρικό σχεδιασμό, την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την

υλοποίηση δράσεων και έργων του Εθνικού Σχεδίου

Δράσης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία,

καθώς και την προαγωγή της οδικής ασφάλειας,

ε) συμβάλλει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τη μείωση των αερίων ρύπων στα αστικά κέντρα, την εξοικονόμηση ενέργειας στις μετακινήσεις, την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και την αξιοποίηση ευφυών συστημάτων μεταφορών,

στ) εμπεριέχει αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή παρέμβασης και προτείνει μέτρα για τη βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη το ισχύον Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια,

ζ) λαμβάνει υπόψη τον υφιστάμενο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» κατά την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. από τους φορείς εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών, ο φορέας εκπόνησης είναι αρμόδιος για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. και ειδικότερα για:

α) τη συγκρότηση της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,

β) τη δημόσια πρόσκληση, εγγράφως και μέσω της ιστοσελίδας του, των ενδιαφερόμενων

για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων,

- γ) τη σύνθεση του δικτύου φορέων,
- δ) την κατάρτιση και την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
- ε) τη δημιουργία ιστοσελίδας για το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ., στην οποία και υποβάλλονται οι απόψεις των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών,
- στ) την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. με τα απαιτούμενα ηλεκτρονικά αρχεία της στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς εξέτασή της,
- ζ) την υλοποίηση των μέτρων αρμοδιότητάς του και την παρακολούθηση εφαρμογής του συνόλου των μέτρων που προτείνονται στο Σ.Β.Α.Κ.,
- η) την περιοδική αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., τη σύνταξη της διετούς έκθεσης προόδου και την ανάρτηση αυτής στην ιστοσελίδα του,
- θ) την κατάρτιση και επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης,
- ι) την αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ.,
- ια) την υποβολή των σχεδίων δράσης και των εκθέσεων προόδου, στους αναφερόμενους στο στάδιο 5 του άρθρου 7 φορείς και στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,
- ιβ) τη γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας και την παροχή του υλικοτεχνικού εξοπλισμού σε αυτήν,
- ιγ) την ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 5

Σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο

την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

1. Με απόφαση του φορέα εκπόνησης συστήνεται ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Η ομάδα εργασίας αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη τμημάτων και υπηρεσιών του φορέα εκπόνησης. Σε αυτήν δύναται να συμμετέχουν αιρετά στελέχη των ΟΤΑ α' ή β' βαθμού. Η ομάδα εργασίας δύναται να επικουρείται στο έργο της από στελέχη του δικτύου φορέων ή εξωτερικούς συνεργάτες, ιδίως συγκοινωνιολόγους μηχανικούς και πολεοδόμους - χωροτάκτες μηχανικούς, εάν ο φορέας εκπόνησης με την απόφασή του

διαπιστώνει ότι είναι αναγκαίο. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας, ο οποίος είναι και υπεύθυνος για τον συντονισμό του έργου της.

2. Σε περιοχές παρέμβασης νησιωτικών περιοχών, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας, προς τη Διεύθυνση Νησιωτικής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και την κατά τόπον αρμόδια λιμενική αρχή. Στις περιοχές παρέμβασης, οι οποίες περιλαμβάνουν ζώνες λιμένα ή γειτνιάζουν με αυτές, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας προς τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

3. Στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης που αφορούν στις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.», ο φορέας εκπόνησης απευθύνει προς τις διοικήσεις των φορέων πρόσκληση για συμμετοχή και ορισμό εκπροσώπων τους στην ομάδα εργασίας. Η συμμετοχή εκπροσώπων των φορέων του πρώτου εδαφίου στην ομάδα εργασίας είναι υποχρεωτική.

4. Οι υπηρεσίες και οι οργανισμοί των παρ. 2 και 3, στις οποίες ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση συμμετοχής στην ομάδα εργασίας, ορίζουν την εκπροσώπησή τους εντός εύλογης προθεσμίας που προβλέπει ο φορέας εκπόνησης. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας, η ομάδα εργασίας στελεχώνεται χωρίς τη συμμετοχή εκπροσώπων, από τις υπηρεσίες και τους οργανισμούς της παρ. 2.

5. Στις περιοχές παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, στην ομάδα εργασίας υποχρεωτικά μετέχει υπηρεσιακό στέλεχος ή στέλεχος του δικτύου φορέων ή εμπειρογνώμονας με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας.

6. Έργο της ομάδας εργασίας είναι:

α) η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,

β) η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,

γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την

κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,

δ) η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,

ε) η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,

στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,

ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,

η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 6

Λειτουργία του δικτύου φορέων -

Σύμφωνο συμμετοχής

1. Ο φορέας εκπόνησης, πλέον της δημόσιας πρόσκλησης της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 7 απευθύνει και έγγραφη πρόσκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο δίκτυο φορέων στους παρακάτω φορείς και υπηρεσίες:

α) στους όμορους ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και σε όσους έχουν χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής και οι οποίοι δεν συμμετέχουν στον φορέα εκπόνησης για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ.,

β) στην Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης της οικείας αστυνομικής διεύθυνσης της Ελληνικής Αστυνομίας, για τη συνδρομή της, κατά λόγο αρμοδιότητας.

2. Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός.

Ειδικότερα, το δίκτυο φορέων:

α) παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,

β) συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. του άρθρου 7 με έναν εκπρόσωπο ή τον αναπληρωτή του ανά εμπλεκόμενο μέρος, γ) υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

3. Το σύμφωνο συμμετοχής καταρτίζεται με ευθύνη του φορέα εκπόνησης σε συνεργασία

με το δίκτυο φορέων και συνυπογράφεται από τους εκπροσώπους των μερών, στη φάση της προετοιμασίας, εντός προθεσμίας που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης. Τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων λαμβάνουν χώρα έως το πέρας της ολοκλήρωσης του σταδίου 3 της φάσης Β' του άρθρου 7. Τα εμπλεκόμενα μέρη του δικτύου φορέων υποβάλλουν απόψεις για το στάδιο του κύκλου Σ.Β.Α.Κ. κατά το οποίο εγγράφονται στο δίκτυο φορέων και για τα επόμενα στάδια αυτού.

4. Στο σύμφωνο συμμετοχής προβλέπονται η δυνατότητα προσχώρησης νέων ή αποχώρησης εγγεγραμμένων εμπλεκόμενων μερών στο δίκτυο φορέων και κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία του.

5. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παρ. 3, εφόσον το σύμφωνο συμμετοχής δεν έχει συνυπογραφεί από κανέναν ενδιαφερόμενο, ο φορέας εκπόνησης καταρτίζει το Σ.Β.Α.Κ. χωρίς τη συγκρότηση του δικτύου φορέων. Τα εμπλεκόμενα μέρη συμμετέχουν στην κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. μέσω των διαβουλεύσεων της φάσης Β'.

Άρθρο 7

Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.

Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, ανά φάση, τα εξής:

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

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

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

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

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

περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους.

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

α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

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

αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

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

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

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών.

Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων.

Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το

επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

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

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

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

δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων.

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

δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγμένων σχολίων και,

δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.

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

ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης.

Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα.

Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

ι. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,

ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.

Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.

εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

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

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

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες

αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,

αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

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

Άρθρο 8

Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού

Σ.Β.Α.Κ.

1. Η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.

2. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.

3. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

4. Η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που αφορούν στην οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου

Οδικής Ασφάλειας, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους.

5. Μετά την έκδοση της απόφασης της παρ. 3, ο ΟΑΣΑ Α.Ε., ο ΟΣΕΘ Α.Ε. και η «Αττικό Μετρό Α.Ε.» λαμβάνουν υπόψη, κατά την κατάρτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού τους, τα μέτρα των Σ.Β.Α.Κ. φορέων εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 9

Επικαιροποίηση σχεδίου δράσης -

Αναθεώρηση Σ.Β.Α.Κ.

1. Το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, ο φορέας εκπόνησης:

α. αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον έναν (1) μήνα στην ιστοσελίδα της περ. ε' του άρθρου 4 για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών,

β. εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, κατά περίπτωση, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 για τη διατύπωση γνώμης και ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την «Αττικό Μετρό Α.Ε.»,

γ. μετά την ολοκλήρωση των περ. α' και β' της παρ. 1, ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 και στην υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα Σ.Β.Α.Κ.

2. Το Σ.Β.Α.Κ. αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 8. Η αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. ακολουθεί τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8.

Άρθρο 10

Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.

Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ., καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησής τους, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11

Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης

Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ., η οποία είναι προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr-ΕΨΠ) του άρθρου 22 του ν. 4727/2020 (Α' 184). Αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ. είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

2. Μετά τη θέση σε λειτουργία της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης καταχωρίζουν σε αυτή την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το Σ.Β.Α.Κ. που έχει καταρτιστεί, τις εκθέσεις προόδου, το επικαιροποιημένο κάθε φορά σχέδιο δράσης και κάθε είδους πληροφορία ή στοιχεία σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ., όπως αυτά προσδιορίζονται με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 12. Η υποχρέωση επικαιροποίησης των αρχείων του Σ.Β.Α.Κ. βαρύνει τον φορέα εκπόνησης.

Άρθρο 12

Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α'

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να επανακαθορίζονται η δομή και το περιεχόμενο των σταδίων του κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το περιεχόμενο της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού δύναται να καθοριστούν οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την έγκριση, από τις αρμόδιες υπηρεσίες, μέτρων που

εμπεριέχονται στο σχέδιο δράσης του Σ.Β.Α.Κ.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορισθεί από το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, ενδεικτικός κατάλογος προτεινόμενων μέτρων για την εξυπηρέτηση των σκοπών του Σ.Β.Α.Κ. και σύστημα στόχων και δεικτών παρακολούθησης της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων Σ.Β.Α.Κ.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης που εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται η διαδικασία δημιουργίας, ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ. και κάθε άλλο σχετικό με αυτή θέμα.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων δύναται να καταρτίζονται ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα, σύμφωνα με το άρθρο 130 του ν. 4635/2019 (Α' 167), για την υλοποίηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ. και να καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία έγκρισης και χρηματοδότησής τους.

Άρθρο 13

Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α'

1. Οι φορείς εκπόνησης οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) είχαν εγκρίνει την παραλαβή του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με τον ν. 4412/2016 (Α' 147) ή άλλο εφαρμοστέο θεσμικό πλαίσιο για τη διαδικασία σύναψης σύμβασης:

α) κοινοποιούν το Σ.Β.Α.Κ. στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος και υποχρεούνται στην αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. εντός πέντε (5) ετών από την ημερομηνία έγκρισής του από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης,

β) δύναται να υποβάλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3 του παρόντος για την εξέταση και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου, σύμφωνα με το άρθρο 8. Στην περίπτωση αυτή, πριν την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης κοινοποιούν, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7, για διατύπωση γνώμης εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Οι φορείς εκπόνησης λαμβάνουν υπόψη τις

τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και αναδιατυπώνουν κατάλληλα το σχέδιο δράσης. Εφόσον αναδιατυπωθεί, το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τους φορείς εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. Μετά την εξέταση της αναφοράς και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

2. Οι φορείς εκπόνησης οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, κατ' εφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 4599/2019:

α) έχουν κοινοποιήσει το Σ.Β.Α.Κ. τους στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του, υποβάλλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3 του παρόντος, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του νόμου. Η αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με παραπομπή στα παραδοτέα κείμενα που έχουν ήδη υποβληθεί, εφόσον καλύπτουν τις απαιτήσεις αυτής και, όπου απαιτείται, επισυνάπτονται συμπληρωματικά στοιχεία,

β) έχουν καταρτίσει το σχέδιο δράσης και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των περ. γ' και δ' της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019, κοινοποιούν, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7, για διατύπωση γνώμης εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Οι φορείς εκπόνησης λαμβάνουν υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και αναδιατυπώνουν κατάλληλα το σχέδιο δράσης. Εφόσον αναδιατυπωθεί, το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τους φορείς εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. Οι φορείς εκπόνησης υποβάλλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3,

γ) έχουν αναθέσει την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και δεν εμπίπτουν στις περ. α' και β', εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος.

3. Για τους φορείς εκπόνησης της περ. β' της παρ. 1 και των περ. α' και β' της παρ. 2 δεν απαιτείται η συμπλήρωση πληροφοριών στην αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. για τις εξής υποενότητες του Παραρτήματος Ι: Φάση Α': 2.2, 3.2, 4.2, 5.2 και 6.2 και Φάση Β': 1.1, 1.3, 2.1, 2.6, 3.1, 3.2, 3.5, 4.2 και 4.3. 4. Για τους φορείς εκπόνησης της παρ. 1, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. δεν κωλύεται από την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

Άρθρο 14

Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργείται το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (Α΄ 40).

2. Μεθοδολογία Υλοποίησης

Το σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα εκτελεστεί σε 4 φάσεις και περιλαμβάνει έντεκα (11) βήματα και τριάντα δύο (32) δραστηριότητες. Ειδικότερα:

ΦΑΣΗ Α: Σωστή Προετοιμασία

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

- Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας
- Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων
- Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης
- Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων
- Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος
- Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

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

- Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από τα 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 κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

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

ΦΑΣΗ Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

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

ΦΑΣΗ Γ: Εκπόνηση Σχεδίου

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

ΦΑΣΗ Δ: Εφαρμογή του σχεδίου

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



Εικόνα 1. Μεθοδολογία υλοποίησης ΣΒΑΚ

3. Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας

Οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες της Ομάδας Εργασίας, εκτείνονται σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, καθώς και μετά τη λήξη, από το στάδιο προετοιμασίας και ανάπτυξης, μέχρι και την παρακολούθηση του σχεδίου, με στόχο την αναθεώρησή του σε τακτά χρονικά διαστήματα. Για αυτό το λόγο, κρίνεται σκόπιμο - μεταξύ άλλων- το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ να συν-διαμορφώνεται από τον ανάδοχο και την Ομάδα Εργασίας.

Η Ομάδα Εργασίας είναι αυτή που έχει ουσιαστικά την ανάπτυξη και επίβλεψη προόδου του ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το γενικό συντονισμό και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των μέτρων και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων.

Σύμφωνα με το νέο νόμο για τα ΣΒΑΚ Ν. 4784/2021 έργο της ομάδας εργασίας είναι:

- α) η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
- β) η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,
- γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,
- δ) η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,
- ε) η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,
- στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,
- ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,

η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ομάδα Εργασίας του Δήμου είναι υπεύθυνη για τη συμμετοχή σε οποιαδήποτε δραστηριότητα απαιτείται για την οργάνωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, μέσα στις αρμοδιότητες της ομάδας αυτής είναι η αξιολόγηση των διαθέσιμων πόρων, η διασφάλιση συνεργασίας του ΟΤΑ με τους φορείς, η κατάρτιση χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού και το σύνολο του συντονισμού του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Κρίσιμος θεωρείται και ο ρόλος της Ο.Ε. στη διαδικασία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο, καθώς και στο στάδιο της παρακολούθησης, με τη διαμόρφωση ειδικού Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.

Ακολουθεί το πρότυπο της απόφασης για τη Συγκρότηση ομάδας εργασίας.

ΘΕΜΑ: « Συγκρότηση ομάδας εργασίας με αρμοδιότητες που αφορούν στην προετοιμασία, στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος»

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡ.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87Α'/07-06-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης».
2. Το Ν.3681/2010 (ΦΕΚ 112Α'/13-7-2010) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των Κυβερνητικών, Διοικητικών και Αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο - Πρόγραμμα Διαύγεια - και άλλες διατάξεις».
3. Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου Περάματος (ΦΕΚ 3257/6-12-2012).
4. Τις διατάξεις του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 5091/16-3-21) με θέμα *Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις*.
5. Την ανάγκη συγκρότησης ομάδας εργασίας με αρμοδιότητες που αφορούν στην προετοιμασία, στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

Τη συγκρότηση ομάδας εργασίας, με αρμοδιότητες που αφορούν στην προετοιμασία, στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος, με την παρακάτω σύνθεση:

1. **Δημήτριος Παπαθανασίου**, ειδικότητας ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών – Προϊστάμενος Τμήματος Κατασκευών Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
2. **Κωνσταντίνα Σερεμετάκη**, ειδικότητας ΠΕ Αρχιτεκτόνων Μηχανικών – Υπάλληλος Τμήματος Κατασκευών Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
3. **Θεμιστοκλής Τζιγκουνάκης**, ειδικότητας ΠΕ Χημικών Μηχανικών – Υπάλληλος Τμήματος Μελετών Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών

Έργο της παραπάνω ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την άρθρο. 5 του Ν.4784/2021 είναι:

1. η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,

2. η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,
3. η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,
4. η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,
5. η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,
6. η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,
7. η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,
8. η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.

Συντονιστής στην ομάδα εργασίας ορίζεται ο Δημήτριος Παπαθανασίου, ο οποίος έχει την εποπτεία και την ευθύνη για την ολοκλήρωση της εργασίας.

Οι συνεδριάσεις καθώς και η λειτουργία της Ομάδας ΣΒΑΚ θα ορίζεται από τον Συντονιστή αυτής.

Από τα ανωτέρω δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού του Δήμου.

Η παρούσα απόφαση είναι εκτελεστέα μετά την ανάρτηση της στο διαδικτυακό τόπο της πλατφόρμας «Διαύγεια», και την κοινοποίησή της στα μέλη.

Στην ομάδα εργασίας δύναται με μεταγενέστερη απόφαση να προστεθούν τα ορισμένα στελέχη του δικτύου φορέων της παρ. 7 του άρθρου 22 του Ν. 4599/2019 καθώς και, κατά την διάρκεια της υπ' αριθμόν σύμβασης 8779/31-05-2021, τα ορισμένα στελέχη του αναδόχου εκπόνηση της σχετικής μελέτης.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

ΛΑΓΟΥΔΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

4. Συγκρότηση Δικτύου Φορέων - Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων

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

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

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

Μια κύρια δραστηριότητα της ομάδας εργασίας και πρώτο βήμα για τον συμμετοχικό σχεδιασμό, είναι η αναγνώριση και η επιλογή των φορέων που εμπλέκονται με οποιονδήποτε άμεσο ή έμμεσο τρόπο στο σύστημα μεταφορών και δραστηριοτήτων της εξεταζόμενης αστικής περιοχής για το Δήμο Περάματος.

Ακολουθεί η Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ Περάματος.

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Περάματος στα πλαίσια της προσπάθειας επίλυσης χρόνιων κυκλοφοριακών προβλημάτων της πόλης μας, εκπονεί μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Η δημιουργία ΣΒΑΚ είναι μια μακροχρόνια, κυκλική διαδικασία που περιλαμβάνει:

1. Διαμόρφωση Οράματος για τα κυκλοφοριακά στην πόλη με ορίζοντα 10ετίας;
2. Δημιουργία σεναρίων και επιλογή δέσμης μέτρων

3. Δημιουργία κοστολογημένου σχεδίου δράσης για την υλοποίηση των παραπάνω μέτρων
4. Αξιολόγηση της επιτυχίας των μέτρων με παρακολούθηση συγκεκριμένων παραμέτρων
5. Αναθεώρηση και επικαιροποίηση

Στο νόμο 4784/2021, θεσμοθετήθηκε το πλαίσιο εθνικών προδιαγραφών για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) καθώς και η διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού του ως ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες Υπηρεσίες. Η ύπαρξη χαρακτηρισμένου ΣΒΑΚ στους Δήμους συνδέεται στο εξής με τη χρηματοδότηση έργων και δράσεων.

Απαραίτητη προϋπόθεση τόσο για την εκπόνηση ενός αποτελεσματικού ΣΒΑΚ όσο και για τον χαρακτηρισμό του ως ολοκληρωμένου είναι η συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων σε όλες τις φάσεις της μελέτης, δομημένα και συστηματικά, μέσω της διαβούλευσης. Η συμμετοχή αυτή επιτυγχάνεται γενικά τόσο μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας του ΣΒΑΚ (η οποία θα τεθεί σε λειτουργία σύντομα) όσο και μέσω της δημιουργίας μια στενότερης ομάδας άμεσα εμπλεκόμενων φορέων της πόλης που θα συμμετέχουν πιο συστηματικά στη συν-διαμόρφωση της τελικής πρότασης.

Η ομάδα αυτή, που καλείται “Δίκτυο Φορέων”, αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, όπου κάθε εμπλεκόμενο μέρος συμμετέχει με έναν εκπρόσωπο και τον αναπληρωτή του. Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Με το παρόν, απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση, σύμφωνα με το άρθρο 7, παρ. 1B του ν.4784/2021, προς όλα τα σωματεία, αστικές εταιρείες, συλλόγους και οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία, οι οποίοι επιθυμούν τη συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων, να το γνωρίσουν στο Δήμο Περάματος με απόφαση τους στην οποία να

ορίζεται ένας εκπρόσωπος και ο αναπληρωτής του, με τα αντίστοιχα στοιχεία επικοινωνίας, το αργότερο έως και την /...../2021.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με τον/ην υπάλληλο του Δήμου Περάματος,, τηλ., email:

Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων

Ακολουθεί το σύμφωνο συμμετοχής και υποστήριξης φορέων για το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Περάματος.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΦΟΡΕΩΝ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Περάματος θα αποτελέσει ένα μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο, το οποίο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις των κατοίκων, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού συστήματος. Ενός συστήματος που στο επίκεντρο θέτει

τον μετακινούμενο πολίτη ως πεζό, χρήστη ποδηλάτου και χρήστη μέσων μαζικής μεταφοράς και τέλος ως οδηγό/ επιβάτη οποιουδήποτε μέσου μεταφοράς και μετακίνησης.

Το προτεινόμενο ΣΒΑΚ έχει σκοπό την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς με ιδιαίτερη έμφαση στις ήπιες μορφές κινητικότητας, με στόχους που εφάπτονται στις αρχές της βιωσιμότητας και της ασφάλειας στις μετακινήσεις. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι παρακάτω στόχοι:

- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών (ενδοδημοτικών και διαδημοτικών), μέσω της βελτίωσης της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και της ενίσχυσης των μέσων ήπιας κυκλοφορίας.
- Μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση κ.λπ.) εξαιτίας της αύξησης της χρήσης περισσότερο περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μετακίνησης.
- Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής και εργασίας.
- Αύξηση επισκεψιμότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής εργασίας.
- Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής αγοράς.
- Ασφάλεια των αστικών οδών με μέτρα όπως αστυνόμευση και βελτίωση του οδικού δικτύου μετά από επισήμανση των επικίνδυνων σημείων.

Όλα τα παραπάνω θα βασιστούν σε αποφάσεις υποστηριζόμενες από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών είναι θεμελιώδες στοιχείο του ΣΒΑΚ και ορίζεται σαφώς από την εθνική νομοθεσία (Νόμος 4599/19, ΦΕΚ 40 Α/2019 Άρθρο 22). Είναι απαραίτητο οι διαδικασίες συμμετοχής και ενημέρωσης να εξασφαλιστούν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού. Τα επιμέρους στοιχεία της συμμετοχής αυτής μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

1. Ανταλλαγή πληροφοριών και στοιχείων
2. Ενημέρωση συμμετεχόντων
3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ
4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

Προκειμένου να εφαρμοστούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, θεσμοθετείται Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ Δήμου Περάματος. Οι εμπλεκόμενοι φορείς καθώς και ο Δήμος Περάματος υπογράφουν το παρακάτω κείμενο συμφωνίας συμμετοχής.

Οι κάτωθι υπογράφοντες φορείς, εμπλεκόμενοι ή ενδιαφερόμενοι σχετικά με την αστική κινητικότητα του Δήμου Περάματος και ειδικά με τις μετακινήσεις κατοίκων και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϊόντων και αγαθών στο Δήμο Περάματος, δηλώνουμε τα παρακάτω:

1. **Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργατικά**, κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Περάματος και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες

και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, προκειμένου το ΣΒΑΚ του Δήμου Περάματος να εξασφαλίσει και να ικανοποιήσει παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις γενικούς άξονες - στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, πάντα σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου μας και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:

- Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
 - Εφαρμογή των βέλτιστων περιβαλλοντικά λύσεων
 - Εφαρμογή των βέλτιστων οικονομικά λύσεων
2. **Συντονιστής** ορίζεται ο επικεφαλής της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ
 3. **Κάθε ένας από τους υπογράφοντες φορείς ορίζει εκπρόσωπο** ως φαίνεται στον συνημμένο πίνακα και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ
 4. Ο συντονιστής μπορεί, κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει **συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς** με τους οποίους θα ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων, επικαιροποιώντας τον πίνακα του Παραρτήματος Α. Περαιτέρω, μπορεί και οφείλει να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.
 5. Ειδικότερα, ο σχεδιασμός τον οποίο οι υπογράφοντες φορείς καλούνται να υποστηρίξουν, αποβλέπει σε ένα σύστημα κινητικότητας που θα:
 - Είναι φιλικό στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη, απρόσκοπτη πρόσβαση για όλους και για τις επόμενες γενεές.
 - Συμβάλλει παράλληλα και με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Δήμου, τονώνοντας την ελκυστικότητά του και την ποιότητα του οικιστικού του περιβάλλοντος.
 - Οδηγεί στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων, αξιοποιώντας τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και ελαχιστοποιώντας τις κάθε είδους επιπτώσεις στις χρήσεις γης και στα επίπεδα θορύβου.
 - Ενισχύει την κοινωνική συνοχή και την οδική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.
 - Συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη και θα ενισχύει την τοπική οικονομία, εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
 - Βελτιστοποιεί τη σχέση κόστους-οφέλους των διαφόρων υπηρεσιών και υποδομών.
 - Είναι οικονομικά προσιτό και θα στοχεύει σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης κάθε είδους σχετικών υπηρεσιών εφόσον αυτό απαιτείται για την βιωσιμότητά τους (πχ. δημόσια συγκοινωνία), λειτουργώντας δίκαια και αποδοτικά.
 - Προωθεί μορφές ήπιας κινητικότητας και λύσεις συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.

- Αξιοποιεί κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους προς όφελος του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών τους.

ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΕΣ ΦΟΡΕΙΣ

ΣΥΜΜΕΤΕΧΩΝ ΦΟΡΕΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΦΟΡΕΑ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
Δήμος Περάματος		

Υποχρεώσεις Ομάδας Εργασίας

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ:

- Θα ενημερώσει το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων σχετικά με τις Αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τη διαδικασία εκπόνησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την αξία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού στην εκπόνηση ανάλογων στρατηγικών σχεδίων.
- αναλαμβάνει να επικοινωνεί με το δίκτυο συμμετεχόντων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ και να τους ενημερώνει για τις δράσεις κάθε σταδίου υλοποίησης.

- είναι υπεύθυνη για την απάντηση των ερωτημάτων, την παροχή διευκρινήσεων και την καθοδήγηση των συμμετεχόντων, όταν αυτό χρειασθεί.
- είναι υπεύθυνη για τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων κάθε δράσης συμμετοχικού σχεδιασμού.
- θα παρέχει ανάλογες ευκαιρίες και δυνατότητες τοποθέτησης και συμμετοχής σε κάθε μέλος του δικτύου των συμμετεχόντων του ΣΒΑΚ.
- θα σέβεται και θα ενσωματώνει στο βαθμό του εφικτού κάθε άποψη / πρόταση / προτροπή των συμμετεχόντων, αρκεί αυτή να συμβάλει ουσιαστικά στην βιώσιμη λειτουργία του συστήματος κινητικότητας και να μην αντικρούει σε «στέρεα» (αποδεδειγμένα μέσω υπολογισμών ή/και μετρήσεων) συμπεράσματα.

Υποχρεώσεις Συμμετεχόντων

Το κάθε μέλος του δικτύου των συμμετεχόντων για το ΣΒΑΚ:

- θα ορίσει τον εκπρόσωπο (και έναν αναπληρωτή του), ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα έργου.
- θα συμμετέχει στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες διαβούλευσης και συνδιαμόρφωσης που προβλέπονται.
- θα παρέχει τα δεδομένα και τις πληροφορίες που του ζητούνται, όταν αυτές είναι διαθέσιμες.
- πρέπει να λειτουργεί και να αποφασίζει με γνώμονα την συνεργασία αντί για τον ανταγωνισμό.

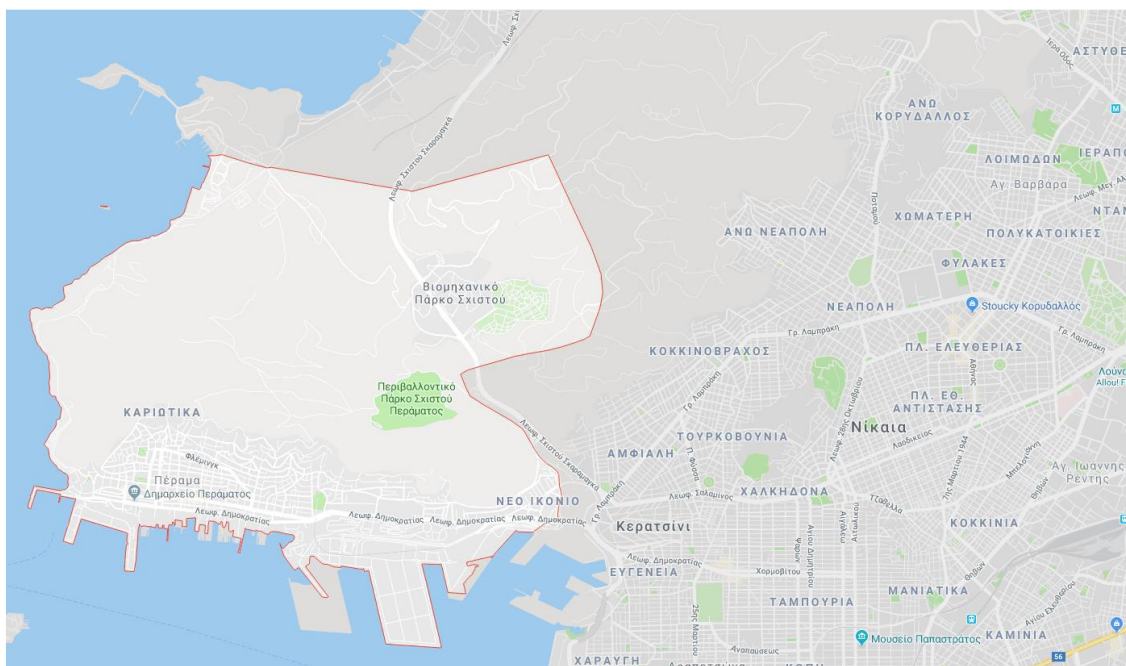
Πλαίσιο επικοινωνίας

- Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ είναι υπεύθυνη για την οργάνωση και την διαχείριση των επικοινωνιών.
- Λόγω της πανδημίας, η επικοινωνία και η ανταλλαγή στοιχείων, όπως επίσης οι διαβουλεύσεις θα γίνονται απομακρυσμένα και με ηλεκτρονικά μέσα. Από τη στιγμή που οι υγειονομικές συνθήκες το επιτρέψουν, οι προγραμματισμένες διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ Δήμου Περάματος θα λάβουν τη μορφή εκδήλωσης σε κατάλληλο χώρο.
- Κάθε εκπρόσωπος του Δικτύου Φορέων οφείλει να συμπεριφέρεται με φιλικό και συνεργατικό τρόπο σε όλες τις δραστηριότητες του συμμετοχικού σχεδιασμού.
- Οι θέσεις και οι τοποθετήσεις των συμμετεχόντων θα πρέπει να εκφράζουν την άποψη του φορέα και όχι προσωπικές απόψεις.

5. Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης

Ο Δήμος Περάματος βρίσκεται στο Νοτιοδυτικό άκρο του Λεκανοπεδίου Αττικής, αποτελεί το δυτικότερο άκρο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας και έχει έκταση 14.000 στρεμμάτων. Αποτελείται από τους συνοικισμούς Πέραμα, Καριώτικα και Νέο Ικόνιο. Ο Δήμος Περάματος ανήκει στο διαμέρισμα του Πειραιά. Βρίσκεται στο δυτικότερο άκρο της Αθήνας (απέχει από το κέντρο της Πόλης 14,7 χλμ.) και συνορεύει με τους Δήμους Χαϊδαρίου (βόρεια) και Κερατσινίου (ανατολικά). Η νότια πλευρά του Περάματος βρέχεται από τον όρμο του Κερατσινίου, ενώ η δυτική του πλευρά συναντά τα νερά του στενού της Σαλαμίνας.

Στη βόρεια πλευρά του Δήμου εκτείνεται το όρος Αιγάλεω, ενώ απέναντι του βρίσκεται η Σαλαμίνα. Το οικιστικό κομμάτι του Δήμου αναπτύσσεται γραμμικά κατά μήκος της παραλίας στο δυτικό άκρο του και στις υπώρειες του όρους Αιγάλεω με κλίσεις που σε μερικά σημεία είναι αρκετά έντονες (μέσος όρος 30-35%). Σχετικά με τον ορεινό όγκο του Αιγάλεω θεωρούμε ότι δεν χρειάζεται να θεωρηθεί υπόψιν.



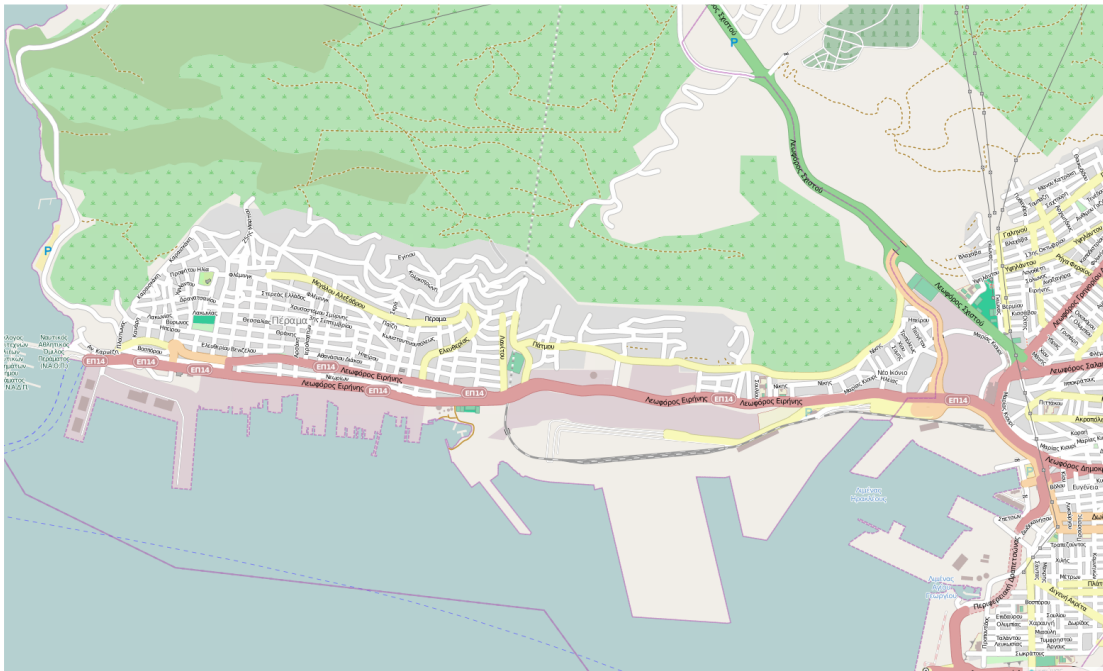
Εικόνα 2. Χάρτης Περιοχής Έργου

Σήμερα το Πέραμα αποτελεί περιοχή έντασης βιομηχανικής απασχόλησης με βάση τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής ο οποίος τα τελευταία χρόνια μαστίζεται από δραματική

μείωση των εργασιών του και επακόλουθα υψηλή ανεργία τόσο στο Πέραμα όσο και στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Σε ότι αφορά το περιβάλλον, την οικιστική ανάπτυξη και την κοινωνικοοικονομική κατάσταση του πληθυσμού τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα αυτά της οικονομικής κρίσης παρατηρούνται σοβαρά προβλήματα. Το φυσικό περιβάλλον της πόλης επιβαρύνεται από υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης ενώ η παρουσία των δεξαμενών πετρελαιοειδών εγκυμονεί κινδύνους τεχνολογικών ατυχημάτων. Για την ευρύτερη κατανόηση της περιοχής στην οποία εκτείνεται ο Δήμος Περάματος, παρουσιάζεται ακολούθως η απεικόνιση του συνόλου της ΠΕ Πειραιά.

Οι χρήσεις γης στο Πέραμα αναπτύσσονται γραμμικά παράλληλα με τη γραμμή της παραλίας. Την παραλιακή ζώνη καταλαμβάνουν βιομηχανικές χρήσεις και εγκαταστάσεις μεταφορών (λιμενική). Η αμέσως επόμενη ζώνη μεταξύ Λεωφ. Ειρήνης και Λεωφ. Δημοκρατίας («κάτω των γραμμών»), κυριαρχείται από μικτές χρήσεις βιοτεχνίας εμπορίου και κατοικίας, ενώ βόρεια της Λεωφ. Ειρήνης κυριαρχεί η «γενική κατοικία». Το Πέραμα έχει εγκεκριμένο ΓΠΣ (ΦΕΚ 498/Δ/1993) και επίσης διαθέτει εγκεκριμένες Πολεοδομικές Μελέτες και Πράξη Εφαρμογής για το παλαιότερο τμήμα του οικισμού («κάτω των γραμμών») και για το Άνω Πέραμα.

Ο οικισμός είχε αρχικά περιοχή 168Ha ενταγμένη στο Σχέδιο Πόλης, βόρεια της οποίας αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια των δεκαετιών 1960 και 1970 οικισμός αυθαιρέτων, τα οποία κατέλαβαν έκταση ιδιοκτησίας του ΟΔΔΕΠ. Τα αυθαίρετα αυτά κτίσματα, τα οποία αρχικά ήταν παράγκες και παραπήγματα προσωρινής κατασκευής, μετατράπηκαν σε κανονικές μόνιμες κατασκευές και εντάχθηκαν υλικά στο σχέδιο Πόλης με περιοχή 68,3Ha.



Εικόνα 3. Σύνορα Δήμου Περάματος

Η έντονη αστικοποίηση έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στον Δήμο Περάματος, και ειδικότερα απαράδεκτη κυκλοφοριακή κατάσταση επικρατεί ειδικά στη Λεωφόρο Σχιστού, στον κόμβο Ικονίου και τη νέα οδό που ενώνει τη λεωφόρο με το λιμάνι. Στην περιοχή γύρω από τη Λεωφόρο Σχιστού υπάρχουν μικρές παράνομες χωματερές, όπου οι απορρίψεις μπαζών, σκουπιδιών και άλλων άχρηστων αντικειμένων είναι συνηθισμένο φαινόμενο. Η Λεωφ. Δημοκρατίας και Ειρήνης χαρακτηρίζονται ως πλέον επικίνδυνοι, αφού η συχνότητα των ατυχημάτων είναι μεγάλη. Ενώ προβλήματα στη κυκλοφορία δημιουργούνται με την κίνηση των βυτιοφόρων και των βαρέων οχημάτων από το νέο δρόμο του λιμανιού. Η διακίνηση των καυσίμων ημερησίως γίνεται μέσω του μοναδικού δρόμου που διαθέτει το Πέραμα ο οποίος είναι και ο δρόμος που εξυπηρετεί ολόκληρο το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά. Σε περίπτωση ατυχήματος στις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών δύναται να μην υπάρξει διέξοδος διαφυγής από την πόλη, δεδομένου ότι ο δρόμος διέρχεται μέσα από τον κύριο όγκο των εγκαταστάσεων (ο σταθμός της πυροσβεστικής βρίσκεται στην άλλη μεριά των εγκαταστάσεων). Τέλος η στάθμευση των φορτηγών, στην είσοδο της Λεωφ. Δημοκρατίας τις βραδινές ώρες θέτουν σε κίνδυνο τους χρήστες της διάβασης.

Η έλλειψη χώρων στάθμευσης και τα διπλοπαρκαρισμένα οχήματα στη Λεωφ. Ειρήνης δημιουργούν προβλήματα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και στα οχήματα του Δήμου. Είναι

επιτακτική η άμεση δημιουργία κεντρικών χώρων στάθμευσης που θα είναι ικανοί να φιλοξενήσουν και τα οχήματα που θα προστεθούν από την λειτουργία των νέων στάσεων του Αττικό Μετρό.

Λόγω των γεωμορφολογικών διαφοροποιήσεων που δεν επιτρέπουν την ευχερή πρόσβαση και την λειτουργική ενοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών από το Δημόσιο Τομέα, την Αυτοδιοίκηση, αλλά και από τις επιχειρήσεις, η καθημερινά μετακίνηση πεζών και γενικότερα των κατοίκων δυσχεραίνεται από την απουσία ενός οργανωμένου και ασφαλούς δικτύου για όλους τους χρήστες.

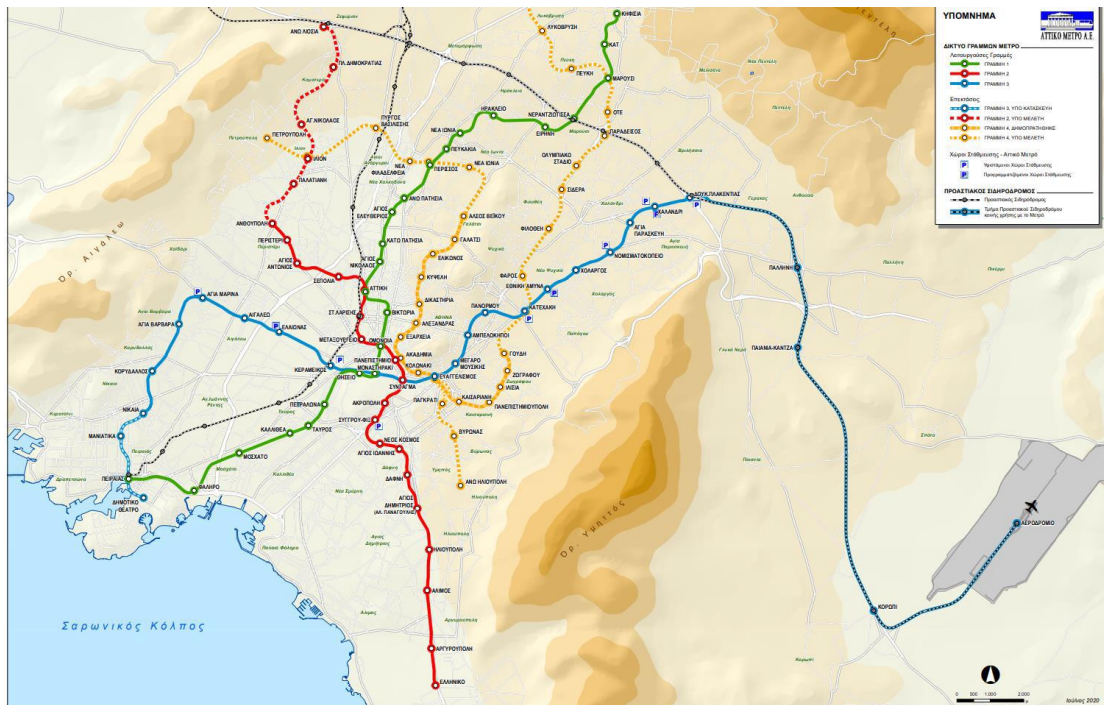


Εικόνα 4. Δημόσια κτίρια Δήμου Περάματος

Ο Δήμος Περάματος συνδέεται άμεσα με την ευρύτερη περιοχή Πειραιά και Αθήνας μέσω των συγκοινωνιών του ΟΑΣΑ, ενώ έμμεσα συνδέεται με το σύνολο των περιοχών της Αττικής δεδομένης της δυνατότητας διαμετακόμισης μέσω του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου. Αναλυτικότερα οι γραμμές του ΟΑΣΑ είναι οι ακόλουθες:

- 818 ΛΙΜ. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ – ΑΝΩ ΠΕΡΑΜΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 819 ΠΕΡΑΜΑ – ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ ΣΧΙΣΤΟΥ
- 841 ΠΕΡΑΜΑ - ΣΤ. ΝΙΚΑΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 842 ΠΕΡΑΜΑ - ΣΤ. ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 843 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΕΡΑΜΑ

Η πρόσβαση των δημοτών προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς γίνεται πεζή ή με ιδιωτικά οχήματα. Η ύπαρξη αστικών λεωφορείων στο Δήμο καλύπτει εν μέρη τις ανάγκες του συνόλου των περιοχών της. Η σύνδεση του Μετρό γίνεται με αστικά λεωφορεία και για την ολοκλήρωση της διαδρομής χρειάζονται τουλάχιστον μία επιβίβαση.



Εικόνα 5. Δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς Αθήνας

6. Περιεχόμενα Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ Περάματος

Τα περιεχόμενα της Ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ Περάματος τα οποία θα ανανεώνονται κατά τακτικά χρονικά διαστήματα είναι τα ακόλουθα:

- ΑΡΧΙΚΗ
- ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΒΑΚ
- ΟΦΕΛΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ
- ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ ΕΝΕΡΓΑ
- ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ
- ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ

Σημειώνεται ότι η σελίδα αυτή είναι σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 - ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ από Άτομα με Αναπηρίες – και έχουν γίνει οι αναγκαίες παραμετροποιήσεις.

6.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΒΑΚ

Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί για την Ευρώπη την εκ των πραγμάτων προσέγγιση σχεδιασμού των αστικών μεταφορών.

Η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα υποστηρίζει μια σταδιακή αλλαγή στη θεώρηση της αστικής κινητικότητας, ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι αστικές περιοχές της Ευρώπης θα αναπτυχθούν με πιο βιώσιμο τρόπο και θα επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ για ένα ευρωπαϊκό ανταγωνιστικό και αποδοτικό από άποψη πόρων σύστημα μεταφορών. Σκιαγραφεί τις κατευθυντήριες αρχές της διαδικασίας σχεδιασμού και τα θέματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που δημιουργήθηκε για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται σε υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει δεόντως υπόψη αρχές όπως η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βασίζεται σε οκτώ κοινά αποδεκτές κατευθυντήριες αρχές:

1. Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή»



Οι πόλεις συνδέονται με τα περίχωρά τους με καθημερινές ροές ανθρώπων και αγαθών, γεγονός που σημαίνει ότι το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ πρέπει να καλύπτει αυτή τη «λειτουργική αστική περιοχή». Ανάλογα με το τοπικό πλαίσιο, η «λειτουργική αστική περιοχή» μπορεί να είναι μια πόλη και η περιβάλλουσα περιαστική περιοχή της, μια ολόκληρη πολυκεντρική περιοχή ή ένα σύμπλεγμα δήμων. Ο σχεδιασμός με βάση τις πραγματικές ροές ανθρώπων και αγαθών είναι ένα σημαντικό κριτήριο για να γίνει ένα σχέδιο αποτελεσματικό και ολοκληρωμένο, ακόμα και αν τα σύνορα του δήμου ακολουθούν μια διαφορετική λογική και αυτό δημιουργεί δυσκολίες στον σχεδιασμό.

Ο ορισμός της λειτουργικής αστικής περιοχής συμφωνήθηκε από τον ΟΟΣΑ, τη Στατιστική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Eurostat) και τη Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής και Αστικής Πολιτικής της ΕΕ. Βασίζεται στην «πυκνότητα του πληθυσμού για τον προσδιορισμό των αστικών πυρήνων και στις ροές μετακινήσεων προς την εργασία για τον εντοπισμό των περιοχών της ενδοχώρας των οποίων η αγορά εργασίας είναι ιδιαίτερα συνδεδεμένη με τους πυρήνες αυτούς.»

Ένα ΣΒΑΚ επιδιώκει ως γενικό σκοπό τη βελτίωση της προσβασιμότητας και τη παροχή υψηλής ποιότητας βιώσιμης κινητικότητας για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. Ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών:

- Είναι προσβάσιμο και ανταποκρίνεται στις βασικές ανάγκες κινητικότητας όλων των χρηστών.

- Εξισορροπεί και ανταποκρίνεται στις ποικίλες απαιτήσεις για υπηρεσίες κινητικότητας και μεταφορών των κατοίκων, των επιχειρήσεων και της βιομηχανίας.
 - Οδηγεί σε μια ισορροπημένη ανάπτυξη και καλύτερη ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς
 - Πληροί τις προδιαγραφές της βιωσιμότητας, εξισορροπώντας τις ανάγκες για οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική ισότητα, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος.
 - Βελτιστοποιεί την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα.
 - Αξιοποιεί αποτελεσματικά τον αστικό χώρο και τις υφιστάμενες υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών.
 - Ενισχύει την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος, την ποιότητα ζωής και τη δημόσια υγεία.
 - Βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία.
 - Μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας και
 - Συμβάλλει στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών στο σύνολό του.
- 2. Συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων θεσμών**



Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να βασίζεται σε υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβούλευσης μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και μεταξύ των θεσμών (και των τμημάτων τους) στην περιοχή σχεδιασμού.

Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα πρέπει να βασίζεται σε:

- Συνεργασία για τη διασφάλιση της συνέπειας και της συμπληρωματικότητας του

ΣΒΑΚ με πολιτικές και σχέδια στους τομείς που σχετίζονται με τις μεταφορές (π.χ. χρήσεις γης και χωροταξία, κοινωνικές υπηρεσίες, υγεία, ενέργεια, εκπαίδευση, έλεγχος για τήρηση του νόμου και αστυνόμευση).

- Στενή ανταλλαγή γνώσης με τις αρμόδιες αρχές σε άλλα επίπεδα διακυβέρνησης (π.χ. τοπική περιοχή, δήμος, πολεοδομικό συγκρότημα, περιφέρεια και κράτος).
- Συντονισμός με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς παροχής υπηρεσιών μεταφορών.

3. Συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων



Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επικεντρώνεται στην κάλυψη των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων στη λειτουργική αστική περιοχή, τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών, καθώς και των οργανισμών, φορέων και των εταιρειών που εδρεύουν εκεί. Ακολουθεί μια διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση, στην οποία συμμετέχουν ενεργά οι πολίτες και άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς καθ' όλη την ανάπτυξη και υλοποίηση του σχεδίου. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάληψη από τους πολίτες της κυριότητας του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και των πολιτικών που αυτό προωθεί. Η έγκαιρη και ενεργή συμμετοχή καθιστά πιο πιθανή τη δημόσια αποδοχή και την υποστήριξη, ελαχιστοποιώντας έτσι τους πολιτικούς κινδύνους και διευκολύνοντας την υλοποίηση.

4. Αξιολόγηση υφιστάμενων και μελλοντικών επιδόσεων



Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βασίζεται σε μια διεξοδική αξιολόγηση των τρεχουσών και μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών εντός της λειτουργικής αστικής περιοχής. Παρέχει μια συνολική ανασκόπηση της υπάρχουσας κατάστασης και θέτει μια βάση αναφοράς βάσει της οποίας μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος. Για το σκοπό αυτό, η διαδικασία Σχεδιασμού της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προσδιορίζει προτεραιότητες και φιλόδοξους αλλά ρεαλιστικούς μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι είναι σύμφωνοι με το καθορισμένο όραμα, και στη συνέχεια ορίζει δείκτες απόδοσης για καθέναν από αυτούς. Οι δείκτες αυτοί χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση των τρεχουσών και μελλοντικών συνθηκών. Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιλαμβάνει επίσης την εξέταση των σημερινών δυνατοτήτων και πόρων και της θεσμικής οργάνωσης για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση.

5. Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης



Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας για όλη τη λειτουργική αστική περιοχή και καλύπτει όλους τους τρόπους και τις μορφές μεταφορών: δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητων και μη μηχανοκίνητων μέσων, κινούμενων και

σταθμευμένων. Περιλαμβάνει επίσης την υποδομή και τις υπηρεσίες. Ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει ένα σχέδιο για βραχυπρόθεσμη επίτευξη των προτεραιοτήτων και των μετρήσιμων στόχων μέσω υλοποίησης συγκεκριμένων πακέτων μέτρων. Περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και προϋπολογισμό, καθώς και σαφή κατανομή αρμοδιοτήτων και περιγραφή των απαιτούμενων πόρων.

6. Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης



Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προωθεί την ισορροπημένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των συναφών μέσων μετακίνησης, δίνοντας προτεραιότητα στις βιώσιμες λύσεις κινητικότητας. Το ΣΒΑΚ προτείνει ένα ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων για τη βελτίωση της ποιότητας, της προστασίας, της ασφάλειας, της προσβασιμότητας και της αποδοτικότητας του συνολικού συστήματος κινητικότητας. Ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει υποδομές, τεχνικά, ρυθμιστικά, προωθητικά και οικονομικά μέτρα. Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καλύπτει όλες τις μορφές μαζικής κινητικότητας (παραδοσιακές δημόσιες συγκοινωνίες καθώς και νέες υπηρεσίες βασισμένες στην από κοινού χρήση, συμπεριλαμβανομένων νέων επιχειρηματικών μοντέλων) την ενεργητική κινητικότητα (περπάτημα και ποδηλασία) τη διατροφικότητα και την κινητικότητα από πόρτα σε πόρτα, την οδική ασφάλεια, τα κινούμενα και σταθμευμένα οχήματα, την παράδοση εμπορευμάτων και υπηρεσιών, τις υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, τη διαχείριση της κινητικότητας και τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS).

7. Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης



Η υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να παρακολουθείται στενά. Η πρόοδος προς την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του σχεδίου και η επίτευξη των μετρήσιμων στόχων αξιολογούνται τακτικά βάσει των επιλεγμένων δεικτών απόδοσης. Απαιτούνται κατάλληλες δράσεις για τη διασφάλιση της έγκαιρης πρόσβασης στα σχετικά δεδομένα και στα στατιστικά στοιχεία. Η συνεχής παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων μπορεί να καταδείξει την ανάγκη για αναθεώρηση των στόχων και, όπου απαιτείται, διορθωτική δράση κατά την υλοποίηση. Μια έκθεση παρακολούθησης, η οποία κοινοποιείται και επικοινωνείται στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς, ενημερώνει για την πρόοδο της ανάπτυξης και της υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

8. Διασφάλιση ποιότητας



Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί λοιπόν ένα θεμελιώδες κείμενο για την ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής. Αξίζει να γίνουν όλες οι απαραίτητες ενέργειες για τη θέσπιση μηχανισμών που θα διασφαλίσουν την τεχνική ποιότητα του Σχεδίου και θα επικυρώσουν τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζουν οι σχετικές οδηγίες υλοποίησης των ΣΒΑΚ (δηλαδή του παρόντος εγγράφου). Η διασφάλιση της ποιότητας των δεδομένων και η διαχείριση κινδύνου κατά τη διάρκεια της υλοποίησης απαιτεί ιδιαίτερη

προσοχή.

Τα ΣΒΑΚ διαφοροποιούνται από τις συνήθεις μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού αλλά και τις μελέτες διαχείρισης κυκλοφορίας και στάθμευσης. Οι σημαντικότερες διαφορές των ΣΒΑΚ από τις άλλες μελέτες είναι κατά βάση οι ακόλουθες:

1. Επικεντρώνονται στον άνθρωπο και όχι στην κυκλοφορία των οχημάτων
2. Ο βασικός τους στόχος είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας και ποιότητας ζωής αντί της βελτίωσης της χωρητικότητας του οδικού δικτύου για την διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής
3. Προϋποθέτουν προσεγγίσεις ενιαίου σχεδιασμού (μεταφορών, χρήσεων γης, περιβάλλοντος, κοινωνικής συνοχής, κλπ) και όχι μόνο θεματική προσέγγιση
4. Βασίζονται σε διεπιστημονική προσέγγιση με συμμετοχή επιστημόνων πολλών ειδικοτήτων
5. Δεν περιορίζονται από διοικητικά όρια περιοχών αλλά εκτείνονται γεωγραφικά με βάση λειτουργικά κριτήρια
6. Προϋποθέτουν την συνεχή αξιολόγηση των επιπτώσεων των διαφόρων παρεμβάσεων και τη διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης
7. Βασίζονται στη συμμετοχική διαδικασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων καθώς και άλλων άμεσα ενδιαφερομένων οργανισμών και όχι μόνο στη συμμετοχή του επισπεύδοντος φορέα.

Τα ΣΒΑΚ θα αποτελούν τόσο στην τρέχουσα περίοδο όσο και στο άμεσο μέλλον αναπόσπαστο εργαλείο των φορέων τοπικής και της περιφερειακής Αυτοδιοίκησης, καθώς και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων για την στρατηγική αντιμετώπιση των θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας και βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Τα ΣΒΑΚ είναι μια στοχευμένη προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επίτευξη του στόχου της Βιώσιμης Κινητικότητας και Ανάπτυξης εν γένει. Η Ευρωπαϊκή πολιτική υπέρ των ΣΒΑΚ απορρέει από τα εξής τρία γεγονότα (κατά χρονολογική σειρά):

- 2009: Το Σχέδιο Δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αστική κινητικότητα, πρότεινε την επιτάχυνση των ενεργειών ανάπτυξης ΣΒΑΚ
- 2010: Το συμβούλιο της Ευρωπαϊκής ένωσης, ρητά υποστήριξε την ανάπτυξη ΣΒΑΚ
- 2011: Η Λευκή Βίβλος των Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφέρει ότι

«οι πόλεις πάνω από ένα συγκεκριμένο πληθυσμιακό όριο θα πρέπει να ενθαρρύνονται να αναπτύσσουν ΣΒΑΚ»

Ειδικά η Λευκή Βίβλος του 2011, προτείνει την εξέταση της δυνατότητας θέσπισης των ΣΒΑΚ ως υποχρεωτική προσέγγιση για πόλεις ενός ορισμένου μεγέθους (> 100.000 κατοίκους), σύμφωνα με τα εθνικά πρότυπα και με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ.

Σύμφωνα με τα παραπάνω και με βάση τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και τις επικρατούσες τάσεις που διαμορφώνονται στην Ε.Ε και στα κράτη μέλη της η ύπαρξη ΣΒΑΚ σε μια αστική ή μητροπολιτική περιοχή αλλά και σε μία περιφέρεια, θα είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση παρεμβάσεων και έργων με συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των διαφόρων ταμείων της. Στο πλαίσιο αυτό η εκπόνηση ΣΒΑΚ θα καταστεί στα αμέσως επόμενα χρόνια υποχρεωτική αλλά και αναγκαία προκειμένου οι ΟΤΑ να μπορούν να απορροφούν οικονομικούς πόρους για την υλοποίηση του προγράμματός τους. Θα απαιτείται δηλαδή η ύπαρξη ολοκληρωμένου και εγκεκριμένου σχεδίου που θα αντιμετωπίζει κατά ενιαίο τρόπο όλα τα ζητήματα που αφορούν την κινητικότητα των προσώπων, τη αλληλεπίδραση με τις χρήσεις γης και τον αστικό χώρο, τις επιπτώσεις στη οικονομία και την κοινωνία, την απασχόληση κλπ.

6.2 ΟΦΕΛΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ για μία πόλη αναμένεται να αποφέρει πολλαπλά οφέλη όπως: καλύτερες συνθήκες προσβασιμότητας στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, βελτίωση της ασφάλειας στις μετακινήσεις, μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας, αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας στη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών και ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Παρακάτω αναλύονται πιθανά πλεονεκτήματα από την ανάπτυξη και την εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας:

1. Συνεργασία για καλύτερη υγεία

Η ατμοσφαιρική ρύπανση συμβάλλει σε περισσότερους από 400.000 πρόωρους

θανάτους ετησίως στην ΕΕ, καθιστώντας προφανή τα κοινωνικά και οικονομικά πλεονεκτήματα της βελτίωσης της ποιότητας του αέρα. Επιπλέον, αναγνωρίζεται παγκοσμίως η ανάγκη μείωσης των εκπομπών ρύπων για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης και οι οδικές μεταφορές είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πηγή εκπομπών CO₂ στην ΕΕ. Μειώσεις επιτυγχάνονται πιο αποτελεσματικά με τη συνεργασία πολλών διαφορετικών κρατικών υπηρεσιών και διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης - κάτι που καθίσταται εφικτό με τον από κοινού σχεδιασμό.

2. Αποκομίζοντας τα οφέλη για την υγεία και την ασφάλεια

Η δημόσια υγεία και η οδική ασφάλεια επωφελούνται επίσης από την ενθάρρυνση της χρήσης των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης. Ο Σχεδιασμός της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στοχεύει στη συνοχή των πολιτικών και στοχεύει επίσης να συνδέσει τις μεταφορές με την υγεία.

Τα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικά στην αντιμετώπιση των προβλημάτων οδικής ασφάλειας μιας πόλης και στην επίτευξη του στόχου της ΕΕ για 50% λιγότερους θανάτους και σοβαρές σωματικές βλάβες από τροχαία ατυχήματα έως το 2030. Στην προσπάθεια εξασφάλισης αλλαγών στις συνήθειες αστικής κινητικότητας, η οδική ασφάλεια αποτελεί πρόκληση κρίσιμης σημασίας. Η πραγματική και αντιληπτή ασφάλεια έχει βαθιά επίδραση στην επιλογή του τρόπου μεταφοράς, ιδίως για τους πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης: το περπάτημα, το ποδήλατο και την πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες. Είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε ότι οι βιώσιμοι δρόμοι είναι επίσης ασφαλέστεροι δρόμοι. Ολοκληρωμένες πολιτικές, για παράδειγμα βελτιωμένη υποδομή ποδηλασίας, πλατύτερα πεζοδρόμια και επιβαλλόμενα όρια ταχύτητας, βελτιώνουν την οδική ασφάλεια της πόλης.

3. Φτάνοντας στον προορισμό πιο εύκολα, με λιγότερα αυτοκίνητα

Όταν οι υποδομές για τα ταξίδια και τις μεταφορές είναι καλά μελετημένες - και ειδικά όταν τα τμήματα κινητικότητας και πολεοδομίας συντονίζονται καλά - υπάρχει λιγότερος ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς για τη χρήση του δημόσιου χώρου. Τα ΣΒΑΚ συμβάλλουν στη δημιουργία συμπληρωματικότητας που ταιριάζει στις διαφορετικές ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων.

Η συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων αποτελεί εργαλείο για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής για να πείσουν τους πολίτες και τους λοιπούς

εμπλεκόμενους φορείς για φιλόδοξα μέτρα, να κατανοήσουν τι μπορεί να γίνει αποδεκτό και να μειώσουν τους πολιτικούς κινδύνους που συνδέονται με τη μη αποδοχή.

4. Κερδίζοντας δημόσια στήριξη

Αυτά τα αποτελέσματα έχουν επιτευχθεί και μπορούν να εκπληρωθούν μόνο με την ενεργό συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής, η οποία είναι απαραίτητη για τον Σχεδιασμό της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

5. Βιωσιμότητα, μια διπλή νίκη για τους ανθρώπους και τις επιχειρήσεις

Οι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς συχνά είναι επίσης πιο βολικοί από τη μεταφορά με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Η δημιουργία ασφαλών δρόμων για όλους, ανεξάρτητα από τον τρόπο μετακίνησης του καθενός, αυξάνει την αστική προσβασιμότητα και συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Ακόμη και αν πολλοί παράγοντες συμβάλλουν σε αυτό, δεν αποτελεί σύμπτωση ότι επτά από τις δέκα πρώτες σε βιωσιμότητα πόλεις στην ΕΕ είναι πόλεις που διαθέτουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η μείωση των επιπέδων χρήσης του αυτοκινήτου καθιστά τους δρόμους ελκυστικότερους, αλλάζοντάς τους από οδικές αρτηρίες σε χώρους αστικής ζωής και κοινωνικής συνοχής.

Η συνύπαρξη/συμπληρωματικότητα πολλών διαφορετικών μέσων μετακίνησης, προσδίδει στην πόλη χαρακτήρα (αίσθηση και ταυτότητα στο χώρο), γεγονός που συμβάλλει στη συνολική βελτίωση της εικόνας της περιοχής, βοηθά τα τοπικά καταστήματα και ενθαρρύνει την τοπική αναγέννηση και τις επενδύσεις.

6.3 ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ ΕΝΕΡΓΑ

Κρίσιμο κομμάτι του ΣΒΑΚ είναι η συμμετοχή των πολιτών του δήμου στην αξιολόγηση των προβλημάτων της πόλης και η κατάθεση ιδεών και σχολίων για τη βελτίωσή της σχετικά με τις μετακινήσεις. Βασικό χαρακτηριστικό κάθε κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι η βέλτιστη εξυπηρέτηση της μετακίνησης με το αυτοκίνητο, σε αντίθεση με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας τα οποία θέτουν στο επίκεντρο τον πολίτη ως πεζό, χρήστη ποδηλάτου, χρήστη μέσων μαζικής μεταφοράς και έπειτα ως οδηγό/επιβάτη Ι.Χ. Τα ΣΒΑΚ

έχουν ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα και στοχεύουν στην βελτίωση των δημόσιων χώρων και του αστικού περιβάλλοντος. Η εμπλοκή των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης στην διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ επισφραγίζει τη διαφάνεια και την κοινωνική συναίνεση μέσα από μια διαδικασία αλληλεπίδρασης και διαλόγου που έχει ως κύριο ρόλο την εκπλήρωση της επιθυμίας του κοινωνικού συνόλου, τον εμπλουτισμό της γνώσης και τη μεγιστοποίηση του οφέλους.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Περάματος διενεργείται έρευνα κινητικότητας και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων με σκοπό να αποτυπωθεί το προφίλ των καθημερινών μετακινήσεων των πολιτών. Τα συλλεγόμενα στοιχεία θα αξιοποιηθούν για τον καθορισμό των στόχων που αφορούν στη βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών με όλα τα μέσα μεταφοράς.

Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Ερωτηματολόγιο Έρευνας και Αξιολόγησης Κινητικότητας

6.4 ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να βασίζεται σε υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβούλευσης μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και μεταξύ των θεσμών (και των τμημάτων τους) στην περιοχή σχεδιασμού.

Η διαβούλευση με τον πληθυσμό και η συμμετοχή εμπειρογνομόνων και εμπλεκόμενων φορέων είναι καθοριστικής σημασίας για τα αποτελέσματα ενός ΣΒΑΚ.

6.5 ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ

[Πράσινο Ταμείο](#)

[Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας](#)

[ADVANCE – Better planning, better cities](#)

[BUMP – Boosting Urban Mobility Plans](#)

[CH4ALLENGE – Addressing the four key challenges of sustainable urban mobility](#)

[ELTIS – The urban mobility observatory](#)

[ENDURANCE - EU- wide establishment of enduring national and European support](#)

[European Mobility Week](#)

[Poly-SUMP – Polycentric Sustainable Urban Mobility Plans](#)

Για την ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ Α.Ε.