

**ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1:

Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα, Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της ΟΕΔ και Δημιουργία Ιστοσελίδας.

ΕΡΓΟ:

«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας»

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	2
Πρόλογος.....	4
Αντικείμενο.....	4
Εισαγωγή.....	5
1. Αξιολόγηση του αντίκτυπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα.....	8
1.1 Αξιολόγηση του αντίκτυπου των εθνικών/περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών, καθώς και των αντίστοιχων τοπικών σε θέματα κινητικότητας στο Δήμο	8
1.1.1 Ανάλυση υπερκείμενου σχεδιασμού	9
1.1.2 Σχεδιασμός σε επίπεδο Δήμου	17
1.2 Ανάλυση και εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης ΣΒΑΚ	24
1.2.1 Μεθοδολογία Ανάλυσης και Εναρμόνισης των Τοπικών Πολιτικών	24
1.2.2 Εξέταση συνεκτικότητας των προτάσεων των κειμένων πολιτικής με την βιώσιμη αστική κινητικότητα και μεταξύ τους	27
1.3 Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης: προσδιορισμός των υπερτοπικών και τοπικών πόλων έλξης και αποτύπωση σε χάρτη, οριοθέτηση της περιοχής παρέμβασης και της δειγματοληπτικής περιοχής πραγματοποίησης των αυτοψιών και αποτύπωση σε χάρτη.	29
1.4 Αναγνώριση των ενδιαφερομένων φορέων και του ρόλου τους στην εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.....	32
1.4.1 Μέθοδος αναγνώρισης εμπλεκόμενων φορέων	32
1.4.2 Μέθοδος ανάλυσης εμπλεκόμενων φορέων στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ.....	34
1.4.3 Αναγνώριση και ανάλυση δικτύου φορέων για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας	35
1.5 Στρατηγική Διαβούλευσης: Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, προσχέδιο συμφώνου συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων, σύνταξη ερωτηματολογίων πολιτών και φορέων εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο, ενδεικτικό πρόγραμμα ανοιχτών συναντήσεων στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων	39
1.5.1 Διαδικασία ανάπτυξης μιας στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού.....	39
1.5.2 Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Παιονίας.....	44
1.6 Κατανομή και αξιολόγηση ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος.....	52
1.6.1 Χρονοδιάγραμμα.....	52
1.6.2 Οικονομικοί πόροι.....	53
1.6.3 Ανθρώπινοι πόροι	54
2. Εργαστήριο βελτίωσης τεχνογνωσίας της Ομάδας Έργου του Δήμου (ΟΕΔ).....	62

2.1	Εκπαίδευση ομάδας έργου	62
2.2	Διαδικασία αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού.....	64
3.	Διαμόρφωση Ιστοσελίδας για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας.....	67
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α	72
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....	103
	(ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΥΤΟ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ).....	103

Πρόλογος

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παιονίας περιλαμβάνει στο σύνολό του 6 παραδοτέα, καθένα εκ των οποίων περιλαμβάνει επιμέρους τμήματα.

- **Παραδοτέο 1:** Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα, Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της ΟΕΔ και Δημιουργία Ιστοσελίδας / Πλατφόρμας
- **Παραδοτέο 2:** Έκθεση Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και 1η Διαβούλευση – Πρακτικά
- **Παραδοτέο 3:** Έκθεση Ανάλυσης Σεναρίων Κινητικότητας
- **Παραδοτέο 4:** Όραμα και Προτεραιότητες για την κινητικότητα του Δήμου και 2^η Διαβούλευση - Πρακτικά
- **Παραδοτέο 5:** Στόχοι και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ
- **Παραδοτέο 6:** Οριστικό ΣΒΑΚ και 3η Διαβούλευση - Πρακτικά

Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί το πρώτο εκ των 6 Παραδοτέων του έργου **«Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας»**. Σε αυτό περιγράφονται οι προκαταρκτικές διεργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ και είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας της Ομάδας Έργου του Δήμου Παιονίας και της Ομάδας Υποστήριξης από την πλευρά της Αναδόχου εταιρίας «LEVER ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Α.Ε.» και της ομάδας του κυρίου Ηλίου.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Παιονίας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Παιονίας έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του τοπικού σχεδιασμού που συμβαδίζουν με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Παιονίας πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες του κύριου παρατηρητηρίου Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα αστικής κινητικότητας (παρατηρητήριο Eltis), τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Νόμου 4784/21.

Αντικείμενο

Το παρόν παραδοτέο χωρίζεται σε τρεις δραστηριότητες. Η πρώτη δραστηριότητα έχει ως αντικείμενο την αξιολόγηση του αντικτύπου των τοπικών, εθνικών / περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών που αφορούν την κινητικότητα στο Δήμο, την ανάλυση και εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ΣΒΑΚ, τον προσδιορισμό της περιοχής παρέμβασης, την αναγνώριση των ενδιαφερόμενων φορέων και τους ρόλους τους στην εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ, τη στρατηγική διαβούλευσης και την κατανομή και αξιολόγηση ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών πόρων, και τον καθορισμό χρονοδιαγράμματος. Η δεύτερη δραστηριότητα «Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της ΟΕΔ» αφορά το σεμινάριο που θα πραγματοποιήσει ο ανάδοχος με σκοπό την κατάρτιση της ΟΕΔ σχετικά με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και των επόμενων ενεργειών-φάσεων εκπόνησης. Η τρίτη δραστηριότητα αφορά την δημιουργία ιστοσελίδας - πλατφόρμας αναφορικά με το ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας, στην οποία αναρτάται κάθε σχετική πληροφορία,

συμπεριλαμβανομένου του συμφώνου συμμετοχής, καθώς και απόψεις των πολιτών ή/και όλων των εμπλεκόμενων μερών.

Εισαγωγή

Το πλαίσιο ανάπτυξης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια που θέτουν τους στρατηγικούς στόχους και τις απαιτούμενες δράσεις αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη και οργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών και του δικτύου μεταφορών/διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές. Η θεμελιώδης αρχή των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση και ευρύτερη διάδοση των μορφών κινητικότητας, οι οποίες εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αειφόρου) ανάπτυξης. Απώτερος στόχος των ΣΒΑΚ, όπως και η ειδοποιός διαφορά τους με τις προσεγγίσεις που ακολουθούν οι "παραδοσιακές" κυκλοφοριακές μελέτες, είναι η εστίαση τους στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ατόμων, αντί της εξυπηρέτησης των (ως επί το πλείστον μηχανοκινήτων) οχημάτων, στο διαθέσιμο αστικό χώρο.

Ως Στρατηγικό Σχέδιο, ένα ΣΒΑΚ, προσδιορίζεται από μία πλατφόρμα στρατηγικών στόχων και αντίστοιχων μέτρων, τα οποία αποσκοπούν στη μελλοντική βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, στην αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των μετακινουμένων και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα. Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ θα πρέπει να θεωρείται η άριστη κατανόηση των εννοιών της βιωσιμότητας και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας ειδικότερα.

Σε αντίθεση με τα άλλου τύπου Στρατηγικά Σχέδια, τα οποία εκπονούνται από ομάδες εξειδικευμένων επιστημόνων ή/και μηχανικών, ένα ΣΒΑΚ εκπονείται απαραίτητα και με τη συμμετοχή εκπροσώπων (φορέων, οργανώσεων, απλών πολιτών κ.ά.) της υπόψη τοπικής κοινωνίας. Το ιδιαίτερο αυτό χαρακτηριστικό των ΣΒΑΚ απαιτεί την ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας για την εκπόνησή τους, η οποία θα περιλαμβάνει ένα σύνολο διαβουλεύσεων και συμμετοχικών διαδικασιών. Με αυτόν τον τρόπο, τόσο οι φορείς/οργανισμοί σχετικοί με τις μεταφορές, όσο και οι πολίτες της περιοχής, θα μπορούν να συμβάλουν με την εμπειρία τους σαν διαχειριστές και χρήστες των εξεταζόμενων συστημάτων μεταφορών. Παράλληλα, μέσα από τη συμμετοχή τους επιτυγχάνεται η επιθυμητή συναίνεση όσον αφορά στην επιλογή των αποτελεσματικών πακέτων μέτρων που θα πρέπει να υλοποιηθούν σε βάθος ενός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος όπως αυτό θα προσδιοριστεί μέσα από τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Φορείς και πολίτες γίνονται συμμετέχοντες στο σχεδιασμό και μοιράζονται εξίσου την ευθύνη με την τοπική αυτοδιοίκηση της επιτυχίας ή όχι από την εφαρμογή ενός μέτρου.

Η Ε.Ε, για να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων. Η συγκεκριμένη αλληλουχία παρουσιάζεται με τη μορφή κύκλου και αναφέρεται συχνά ως «Κύκλος του ΣΒΑΚ».

Ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών:

- Εξυπηρετεί τις **βασικές ανάγκες πρόσβασης** και ανάπτυξης των ατόμων, των επιχειρήσεων και των κοινωνιών κατά τρόπο **ασφαλή και σύμφωνο με την υγεία** του ανθρώπου και των οικοσυστημάτων και προάγει την **ισονομία** μέσα σε κάθε γενιά και μεταξύ των διαδοχικών γενεών.

- Είναι **οικονομικά προσιτό**, λειτουργεί δίκαια και αποδοτικά, προσφέρει τη **δυνατότητα επιλογής τρόπου μετακίνησης** και υποστηρίζει μια ανταγωνιστική οικονομία, καθώς και την **ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη**.

- **Περιορίζει τις εκπομπές ρύπων** στα όρια της ικανότητας του περιβάλλοντος.

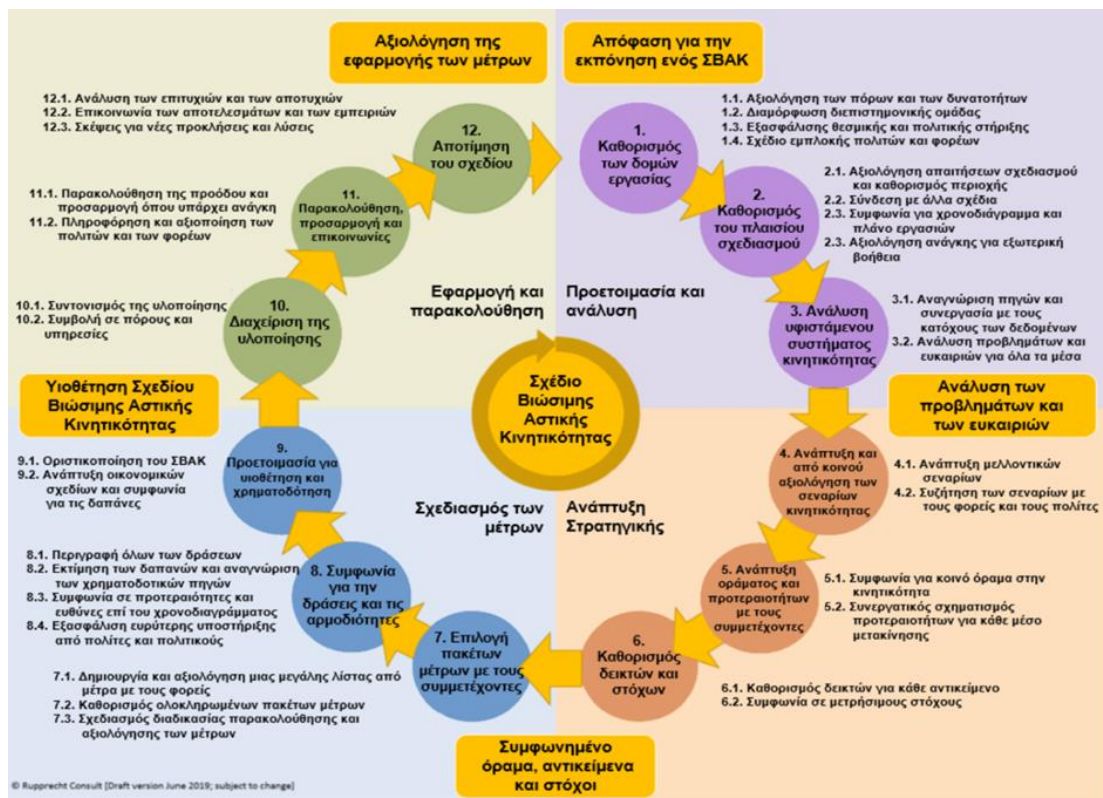
- Χρησιμοποιεί **ανανεώσιμους πόρους ενέργειας** σε ποσοστό ίσο ή μικρότερο από τον ρυθμό παραγωγής τους και μη ανανεώσιμους σε ποσοστό ίσο ή μικρότερο από τον ρυθμό ανάπτυξης ανανεώσιμων υποκατάστατων,

- **Ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις στις χρήσεις γης** και στην παραγωγή **θορύβου**.

Η βιώσιμη κινητικότητα έχει ως στόχο:

- Την ενθάρρυνση της αλλαγής νοοτροπίας και συμπεριφοράς των μετακινουμένων με στόχο **την αύξηση της χρήσης πιο βιώσιμων μέσων μεταφοράς** (π.χ. δημόσιες συγκοινωνίες, συλλογική μετακίνηση, μετακινήσεις με ποδήλατο και πεζή και συνδυασμένες μετακινήσεις).
- Τη **βελτίωση της προσβασιμότητας** για το σύνολο των μετακινουμένων στα βιώσιμα μέσα μεταφοράς.
- Την ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης μέσω της **αποδοτικότερης χρήσης των (υφιστάμενων) συγκοινωνιακών υποδομών** αλλά και της βελτιστοποίησης των χρήσεων γης.
- Τη **μείωση της κυκλοφορίας** (ή καλύτερα τη σταθεροποίηση της αύξησής της), μέσω του περιορισμού του πλήθους, των διανυόμενων αποστάσεων και της συχνότητας πραγματοποίησης **των μηχανοκίνητων μετακινήσεων**.
- Τη **βελτίωση της συνεργασίας** ανάμεσα στα συγκοινωνιακά μέσα και τη διευκόλυνση της «μεταξύ τους σύνδεσης» (interconnection) και **διαλειτουργικότητας** με στόχο την αύξηση της αποδοτικότητας του υφιστάμενου συγκοινωνιακού συστήματος.

Εικόνα 1 Οι Θεμελιώδεις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας



Εικόνα 2 Ο "κύκλος" εκπόνησης των ΣΒΑΚ

1. Αξιολόγηση του αντίκτυπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα

1.1 Αξιολόγηση του αντίκτυπου των εθνικών/περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών, καθώς και των αντίστοιχων τοπικών σε θέματα κινητικότητας στο Δήμο

Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης δραστηριότητας αξιολογείται ο υφιστάμενος σχεδιασμός του Δήμου, όσον αφορά ζητήματα κινητικότητας. Σκοπός της ενέργειας είναι να συγκεντρωθούν και εν συνέχεια να αξιολογηθούν το σύνολο των σχετικών μελετών και κειμένων. Η συγκέντρωση των στοιχείων αποσκοπεί στην αρχική καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες/εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν εξ' αρχής υπόψη για την εκπόνηση του Σχεδίου.

Η αξιολόγηση γίνεται αφενός μέσω της ανάλυσης εγγράφων πολιτικής (στρατηγικά - επιχειρησιακά σχέδια, τεχνικές μελέτες, αποφάσεις Δ.Σ. κ.ά.), τα οποία διαμόρφωσαν την πολιτική του Δήμου τα περασμένα έτη με σκοπό την καταγραφή στρατηγικών κειμένων και εθνικών πολιτικών και αποτύπωση των ενδεχόμενων επιπτώσεων για την περιοχή παρέμβασης

Η θεματική των εγγράφων που θα αξιολογηθούν κατά αυτή τη δραστηριότητα δεν περιορίζεται μόνο σε θέματα κυκλοφορίας, αλλά μπορεί να αναφέρεται και σε άλλα αντικείμενα (μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ΣΔΑΕ, Σχέδια Προστασίας της Φύσης και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς, Ζώνες Ειδικών Περιβαλλοντικών Ενισχύσεων, έργα με αναμενόμενη σημαντική επίπτωση για την περιοχή παρέμβασης κ.ά.), καθώς η έννοια του βιώσιμου συστήματος αστικής κινητικότητας έχει αρκετές προεκτάσεις τόσο περιβαλλοντικές όσο και κοινωνικές.

Η αξιολόγηση των συλλεχθέντων εγγράφων-μελετών γίνεται με χρήση των «Εργαλείων αποτίμησης των υφιστάμενων πολιτικών αστικής κινητικότητας», τα οποία έχουν προκύψει από ευρωπαϊκή έρευνα και έχουν προσαρμοστεί από την Lever για τις ανάγκες του Δήμου Παιονίας.

Στο πλαίσιο του σταδίου προετοιμασίας και σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές (Κύκλος του ΣΒΑΚ), η ομάδα έργου του Δήμου σε συνεργασία με τον ανάδοχο, πραγματοποιούν μια αξιολόγηση των υφιστάμενων κείμενων πολιτικής, μελετών και αποφάσεων, με στόχο:

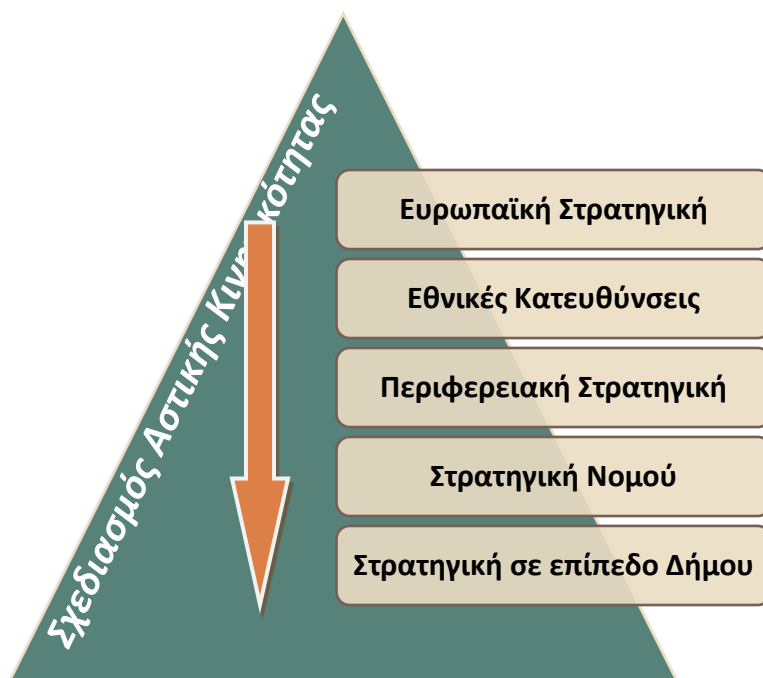
- I. Την εξοικονόμηση πόρων από διαδικασίες, συμπεράσματα και δεδομένα τα οποία υπάρχουν για τον υφιστάμενο σχεδιασμό του Δήμου και εφόσον είναι αξιόπιστα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ
- II. Την εξασφάλιση της συνέχειας του σχεδιασμού, προκειμένου να μην υπάρχουν συγκρούσεις ή επικαλύψεις μεταξύ των κειμένων
- III. Τον σχηματισμό μιας σύνοψης των υφιστάμενων κειμένων στην οποία οι επόμενοι μελετητές θα μπορούν να ανατρέξουν για πληροφορίες.

Για τα κείμενα του Πίνακα 1. πραγματοποιείται ανάλυση του ευρύτερου περιεχομένου τους και εντοπίζονται τα στοιχεία που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο ΣΒΑΚ. Ταυτόχρονα, εξετάζεται σε γενικές γραμμές η συμφωνία /ασυμφωνία των προτεινόμενων στόχων ή μέτρων του εξεταζόμενου κειμένου με τις αρχές και τις κατευθύνσεις της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Κείμενο Υφιστάμενου Σχεδιασμού
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
ΓΠΣ Πολυκάστρου - Προεδρικό Διάταγμα 28-09-1989: Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμημάτων των πολεοδομικών ενοτήτων 1, 2 και 3 του δήμου Πολυκάστρου

1.1.1 Ανάλυση υπερκείμενου σχεδιασμού

Η στρατηγική και οι στόχοι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονείται στα όρια μια αστικής περιοχής, αλλά και γενικότερα ενός οποιοδήποτε σχεδίου που έχει ως αντικείμενο τη διαχείριση της κινητικότητας και το συγκοινωνιακό σχεδιασμό, θα πρέπει να συμμορφώνεται και να επηρεάζεται από τις αντίστοιχες στρατηγικές που προτείνονται και εφαρμόζονται σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Πρόκειται δηλαδή για κείμενα στρατηγικής – πολιτικής τα οποία έχουν προετοιμαστεί σε διάφορα διοικητικά επίπεδα, όπως ο Δήμος, η Περιφέρεια, το Υπουργείο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ικανοποίηση και ευρύτερων εθνικών και διεθνών απαιτήσεων για ζητήματα αστικής κινητικότητας.



Εικόνα 3 Συνιστώσες διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας

Κατά συνέπεια οι βασικές αρχές στις οποίες μπορεί και πρέπει να στηρίζεται η διαμόρφωση του περιεχομένου και των στόχων ενός σχεδίου που βασίζεται στην κινητικότητα καθορίζονται σε έναν βαθμό από τα περιεχόμενα του υπερκείμενου σχεδιασμού.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

- Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011]: Αποσκοπεί σε καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας, ώστε να επιτευχθεί μείωση κατά 50% της χρήσης Ι.Χ. συμβατικών καυσίμων στις αστικές συγκοινωνίες μέχρι το 2030 με απώτερο σκοπό την οριστική τους κατάργηση το έτος στόχο 2050. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει παράλληλα να υπάρξει στροφή των μετακινούμενων προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία θα αξιοποιούν φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας αλλά και προς τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως το ποδήλατο και η πεζή

μετακίνηση. Επιπρόσθετα, η Λευκή Βίβλος πραγματεύεται και τη βελτίωση των διαδικασιών παράδοσης των εμπορευμάτων, ειδικότερα στο στάδιο της τελικής παράδοσης (last mile)

- **Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Urbact:** Αφορά τη **δημιουργία ενός δικτύου (σχεδιασμού δράσης, εφαρμογής δράσεων κ μεταφοράς πρακτικών) μεταξύ των πόλεων** που θα επιτρέπει την ανταλλαγή εμπειριών μέσα από προβλήματα και δυσκολίες που έχουν προκύψει και αντιμετωπιστεί καθώς και από επιτυχημένα παραδείγματα λύσεων και πρακτικών εφαρμογών. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχυθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των τοπικών αρμοδίων ως προς την εκπόνηση ολοκληρωμένων και συμμετοχικών **προσεγγίσεων στην αστική ανάπτυξη**. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός είναι πλέον άλλωστε απαραίτητη συνιστώσα οποιουδήποτε στρατηγικού σχεδιασμού. Τελικός στόχος είναι επομένως η κεφαλαιοποίηση του συνόλου των γνώσεων, για τη συγκέντρωση και διάδοση εμπειριών, πρακτικών σε ένα ευρύ κοινό τοπικών φορέων.
- **Πρόγραμμα HORIZON 2020:** Το πρόγραμμα αυτό αποσκοπεί στη **δημιουργία ενός αιεφόρου συστήματος μεταφορών** που αρμόζει σε μια σύγχρονη και ανταγωνιστική Ευρώπη.
- **CIVITAS:** είναι ένα Ευρωπαϊκό πρόγραμμα που έχει σαν σκοπό την δημιουργία ενός δικτύου απαρτιζόμενο από πόλεις που προσδοκούν καθαρότερες, καλύτερες μεταφορές στην Ευρώπη και πέραν αυτής. Από τότε που ξεκίνησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2002, το CIVITAS έχει δοκιμάσει και εφαρμόσει πάνω από 800 μέτρα και λύσεις αστικών μεταφορών ως μέρος δοκιμαστικών έργων σε περισσότερες από 80 πόλεις σε όλη την Ευρώπη.

UITP (Διεθνής Ένωση Δημοσίων Συγκοινωνιών)

- **Διεθνής διάσκεψη της Βιέννης [2009]:** Αντικείμενο της συγκεκριμένης διάσκεψης ήταν η **αύξηση του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών στο σύνολο των μετακινήσεων**. Πιο συγκεκριμένα τέθηκε ο στόχος της αύξηση κατά 200% του συγκεκριμένου μεριδίου έως το 2025, με την υποστήριξη μιας σειράς μέτρων και ενεργειών για την αναβάθμισή τους.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας [2019]

- **Πυλώνας 1: Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών**
 - **Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου) (RT-Soft 5):**
 - Σύστημα πριμοδότησης-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/παλαιά και καθαρά/ ρυπογόνα οχήματα (παντός τύπου)
 - Καθορισμός μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών αερίων για όλα τα οχήματα
 - **Ενίσχυση της προβολής ζητημάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (RT-Soft 7)**
- **Πυλώνας 7: Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών**
 - **Πρωώθηση πολυτροπικότητας (ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης χερσαίων μεταφορών, εισαγωγή τιμολογιακής πολιτικής με ενιαία εισιτήρια πολλαπλών μέσων, κ.ά.) (RA-Soft 3 – μέρος 1ο)**

- Ανάπτυξη πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (H-Soft 2), για τον προσδιορισμό επενδυτικών σχεδίων σε αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων:
 - Ανανέωσης των στόλων αστικών λεωφορείων με περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες χαμηλής εκπομπής ρύπων
- Πυλώνες 9: Διερεύνηση Μελλοντικών Ευκαιριών
 - Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5):
 - Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση.

Εθνική στρατηγική ευφυών συστημάτων μεταφορών 2015-2025 [2015]

- Εθνικές και τοπικές δράσεις εφαρμογής ΕΣΜ για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- Παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης μετακινούμενων με όλα τα μέσα σε πραγματικό χρόνο με έμφαση στις πολυτροπικές μετακινήσεις
- Ανάπτυξη και χρήση δεικτών απόδοσης για συστήματα πληροφόρησης επί τη βάση κοινών ευρωπαϊκών προτύπων/ δεικτών
- Ανάπτυξη και διάδοση εφαρμογών σχεδιασμού μετακινήσεων με πολλαπλά μέσα μεταφοράς (intermodal journey planner), σε εθνικό επίπεδο
- Ανάπτυξη ΕΣΜ σε κέντρα πληροφόρησης και επικοινωνίας διατροπικών κόμβων
- Κέντρα Διαχείρισης πολυτροπικής Κυκλοφορίας Περιφερειών & Αστικής Κινητικότητας
- Συστήματα διαχείρισης πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών
- Συστήματα για την διαχείριση κίνησης, ασφάλειας και προστασίας λιμένος και της ευρύτερης περιοχής του λιμένος
- Ενοποιημένο σύστημα πληρωμής εισιτηρίων για μέσα μαζικής μεταφοράς (MMM) σε μητροπολιτικές περιοχές
- Ανάπτυξη συστημάτων και υπηρεσιών συνεργατικών συστημάτων κινητικότητας
- Ανάπτυξη έξυπνου δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- Παροχή διαλειτουργικού e-Call σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]
 - **Άξονας Προτεραιότητας 4, Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς:**
 - 4c: Στήριξη της ενεργειακής απόδοσης, της έξυπνης διαχείρισης της ενέργειας και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις δημόσιες υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων κτηρίων, και στον τομέα της στέγασης:
 - Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης με ανακαίνιση των δημοσίων κτιρίων, εφαρμογές κριτηρίων βιοκλιματικού σχεδιασμού σε νέα και υφιστάμενα κτίρια, επεμβάσεις στο κέλυφος, και στα λειτουργικά χαρακτηριστικά του κτιρίου, με προτεραιότητα σε μεγάλα ενεργοβόρα κτίρια όπως: κτίρια σχολείων, γυμναστήρια, κολυμβητήρια κα.
 - Προώθηση έργων επίδειξης
 - Προώθηση κεντρικών θερμικών ηλιακών συστημάτων σε δημόσια κτίρια και δημόσιες υποδομές

- Προώθηση χρήσης άλλων ΑΠΕ, όπως αβαθούς γεωθερμίας χαμηλής ενθαλπίας σε δημόσια κτίρια κά.
- Προώθηση της ΣΗΘ Υψηλής Απόδοσης (π.χ. σε νοσοκομεία).
- 4ε: Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων
 - Διαχείριση της κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα μεταφορών (π.χ. Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας) - Προώθηση διαλειτουργικότητας μεταξύ Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM) αλλά και διασύνδεση των MMM με ήπιους τρόπους μεταφοράς και υποδομές της πόλης (στάθμευση, πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμοι κλπ)
 - Επιλεκτική καταλυτική αναγωγή και φίλτρα σωματιδίων σε δημόσια πετρελαιοκίνητα οχήματα
 - Εισαγωγή φυσικού αερίου σε περισσότερα λεωφορεία, διερεύνηση αξιοποίησής του και σε άλλα δημόσια βαρέα οχήματα – Περαιτέρω ενθάρρυνση της χρήσης υβριδικών οχημάτων στα MMM
 - Τεχνολογίες περιορισμού εκπομπών στα καύσιμα, με προώθηση «Καθαρών» καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο όπως Βιοντήζελ και Βιοαιθανόλη
 - Δημιουργία υποδομών για την ανάπτυξη και την επέκταση της αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό κόλπο
 - Δημιουργία ποδηλατόδρομων, πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας
 - Δράσεις ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης των κατοίκων των αστικών κέντρων περί πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.
- **Άξονας Προτεραιότητας 6, Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων:**
 - 6ε: Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου
 - Προώθηση σχεδίων αναπλάσεων, ανάκτησης και αξιοποίησης ελευθέρων χώρων σε ειδικές αστικές περιοχές
 - Ενίσχυση σχεδίων για αποκατάσταση ή αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών εντός των αστικών κέντρων
 - Εγκατάσταση συστημάτων μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης, εκπόνηση Σχεδίων Δράσης για την ποιότητα της ατμόσφαιρας, την χαρτογράφηση και την κατάρτιση Σχεδίων Δράσης για την αντιμετώπιση του Θορύβου σε αστικά κέντρα (στο πλαίσιο εφαρμογής των σχετικών υποχρεώσεων που απορρέουν από την νομοθεσία)
 - Υλοποίηση έργων προτεραιότητας / παρεμβάσεις εντός αστικού ιστού για την εφαρμογή μέτρων των εγκεκριμένων Σχεδίων Δράσης για την Ποιότητα της Ατμόσφαιρας και την Καταπολέμηση του Θορύβου
 - Σύνταξη ΓΧΣ για την κάλυψη ευρύτερων ενοτήτων ως απόρροια της μετάβασης από το Σχέδιο «Καποδίστριας» στο Σχέδιο «Καλλικράτης» και σύνταξη Πλαισίων

Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων (ΠΕΧΠ) όπως θα προκύψουν από το Περιφερειακό Χωροταξικό Σχέδιο για την Κεντρική Μακεδονία.

- **Άξονας Προτεραιότητας 7, Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων:**
 - 7a: Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔΜ
 - Ολοκλήρωση οδικών συνδέσεων ΔΕΔ-Μ
 - Αναβάθμιση σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα Θεσσαλονίκης με το οδικό δίκτυο, ώστε να ενισχυθεί η εμπορευματική κίνηση
 - 7b: Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων
 - Βελτίωση ή επέκταση των ενδοπεριφερειακών μεταφορικών δικτύων

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ – Υποδομών Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]
 - Άξονας 08 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές: Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας
 - Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές & Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ): Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον. Βελτίωση συστημάτων αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, ασφάλειας πεζών (υποδομές σταθερής τροχιάς, διαχείριση καυσίμων, συστήματα ελέγχου λεωφορειολωρίδων)"
 - Άξονας 10 – Εφαρμογή Στρατηγικών Επίτευξης Χαμηλών Εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα με Έμφαση στις Αστικές Περιοχές: Προώθηση βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης:
 - Δράσεις αστικής αναζωογόνησης που μπορούν να συνδυάζονται με Ολοκληρωμένη Χρήση Ενέργειας
 - Ο.Χ.Ε. που προτείνονται από ΠΕΠ"
 - Άξονας 12 – Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου: Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω αστικού / πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, προστασία της ποιότητας της ατμόσφαιρας και αντιμετώπιση του θορύβου. Δράσεις για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα (διασφάλιση ποιότητας μετρήσεων ατμοσφαιρικής ρύπανσης, απογραφή και έλεγχος Μεσαίων Πηγών Καύσης, ανανέωση υφιστάμενων Επιχειρησιακών Σχεδίων και εκπόνηση νέων για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές).

Πίνακας 2 Περιφερειακά και εθνικά σχέδια και στρατηγικές

ΦΟΡΕΑΣ / ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	ΚΕΙΜΕΝΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ-ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	ΣΤΟΧΟΙ/ΑΞΙΟΝΕΣ/ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ
Ευρωπαϊκή Επιτροπή	Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011]	<ul style="list-style-type: none"> Καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας <ul style="list-style-type: none"> Μείωση κατά 50% της χρήσης Ι.Χ. "που κινούνται με συμβατικά καύσιμα" στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030-σταδιακή κατάργησή τους έως το 2050. Υψηλότερο ποσοστό μετακινήσεων με ΜΜΜ Βελτιστοποίηση οργάνωσης παραδόσεων εμπορευμάτων "του τελευταίου χιλιομέτρου" Ενθάρρυνση χρήσης μικρότερων, ελαφρύτερων και πιο εξειδικευμένων οχημάτων οδικής μεταφοράς επιβατών. Ενθάρρυνση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών και της σταδιακής καθιέρωσης της εναλλακτικής πρόωσης.
	Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα URBACT	Δημιουργία Δικτύων (σχεδιασμού δράσης, εφαρμογής δράσεων κ μεταφοράς πρακτικών), που επιτρέπουν στις πόλεις να μοιράζονται μεταξύ τους εμπειρίες, δυσκολίες, λύσεις και να χρησιμοποιούν καλές πρακτικές στις ολοκληρωμένες αστικές πολιτικές
		Ενδυνάμωση δεξιοτήτων για την ενίσχυση των δεξιοτήτων των τοπικών αρμοδίων ως προς την εκπόνηση ολοκληρωμένων συμμετοχικών προσεγγίσεων στην αστική ανάπτυξη
		Κεφαλαιοποίηση και διάδοση γνώσεων, για τη συγκέντρωση και διάδοση εμπειρών, πρακτικών, συστάσεων σ ένα ευρύ κοινό τοπικών φορέων
	Πρόγραμμα HORIZON 2020	Πράσινη, ολοκληρωμένη κινητικότητα Δημιουργία ενός αειφόρου συστήματος μεταφορών που αρμόζει σε μια σύγχρονη, ανταγωνιστική Ευρώπη
CIVITAS	Πρωώθηση περιβαλλοντικά και κοινωνικά φιλικών, αποτελεσματικών και καινοτόμων τρόπων μετακίνησης	
UITP (Διεθνής Ένωση Δημόσιων Συγκοινωνιών)	Διεθνής διάσκεψη της Βιέννης [2009]	Διπλασιασμός του μεριδίου μετακίνησης με δημόσιες συγκοινωνίες έως το 2025
Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας [2019]	<ul style="list-style-type: none"> Πυλώνας 1: Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών <ul style="list-style-type: none"> Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου) (RT-Soft 5): <ul style="list-style-type: none"> Σύστημα πρωμοδότησης-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/ παλαιά και καθαρά/ ρυπογόνα οχήματα (παντός τύπου) Καθορισμός μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών αερίων για όλα τα οχήματα Ενίσχυση της προβολής ζητημάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (RT-Soft 7)

		<ul style="list-style-type: none"> • Πυλώνας 7: Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών <ul style="list-style-type: none"> ▪ Προώθηση πολυτροπικότητας (ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης χειρσαίων μεταφορών, εισαγωγή τιμολογιακής πολιτικής με ενιαία εισιτήρια πολλαπλών μέσων, κ.ά.) (RA-Soft 3 – μέρος 1ο) ▪ Ανάπτυξη πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (H-Soft 2), για τον προσδιορισμό επενδυτικών σχεδίων σε αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ανανέωσης των στόλων αστικών λεωφορείων με περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες χαμηλής εκπομπής ρύπων • Πυλώνας 9: Διερεύνηση Μελλοντικών Ευκαιριών <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5): <ul style="list-style-type: none"> ○ Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση. 	
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΥΦΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	<ul style="list-style-type: none"> • Εθνικές και τοπικές δράσεις εφαρμογής ΕΣΜ για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας • Παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης μετακινούμενων με όλα τα μέσα σε πραγματικό χρόνο με έμφαση στις πολυτροπικές μετακινήσεις • Ανάπτυξη και χρήση δεικτών απόδοσης για συστήματα πληροφόρησης επί τη βάσει κοινών ευρωπαϊκών προτύπων/ δεικτών • Ανάπτυξη και διάδοση εφαρμογών σχεδιασμού μετακινήσεων με πολλαπλά μέσα μεταφοράς (intermodal journey planner), σε εθνικό επίπεδο • Ανάπτυξη ΕΣΜ σε κέντρα πληροφόρησης και επικοινωνίας διατροφικών κόμβων • Κέντρα Διαχείρισης πολυτροπικής Κυκλοφορίας Περιφερειών & Αστικής Κινητικότητας • Συστήματα διαχείρισης πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών • Συστήματα για την διαχείριση κίνησης, ασφάλειας και προστασίας λιμένος και της ευρύτερης περιοχής του λιμένος • Ενοποιημένο σύστημα πληρωμής εισιτηρίων για μέσα μαζικής μεταφοράς (MMM) σε μητροπολιτικές περιοχές • Ανάπτυξη συστημάτων και υπηρεσιών συνεργατικών συστημάτων κινητικότητας • Ανάπτυξη έξυπνου δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων • Παροχή διαλειτουργικού e-Call σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης 	
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	Άξονας 04 - Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών	<ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης

		διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς	της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων
		Άξονας Προτεραιότητας 6: Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων	<ul style="list-style-type: none"> Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου
		Άξονας Προτεραιότητας 7: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	<ul style="list-style-type: none"> Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔΜ Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων
Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Υποδομές Μεταφορών	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]	Άξονας 08 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές	<ul style="list-style-type: none"> Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας
		Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές & Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)	<ul style="list-style-type: none"> Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον Βελτίωση συστημάτων αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, ασφάλειας πεζών (υποδομές σταθερής τροχιάς, διαχείριση καυσίμων, συστήματα ελέγχου λεωφορειολωρίδων)
		Άξονας 10 – Εφαρμογή Στρατηγικών Επίτευξης Χαμηλών Εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα με Έμφαση στις Αστικές Περιοχές	<ul style="list-style-type: none"> Προώθηση βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης:- Δράσεις αστικής αναζωογόνησης που μπορούν να συνδυάζονται με Ολοκληρωμένη Χρήση Ενέργειας - Ο.Χ.Ε. που προτείνονται από ΠΕΠ
		Άξονας 12 – Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου	<ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω αστικού / πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, προστασία της ποιότητας της ατμόσφαιρας και αντιμετώπιση του θορύβου Δράσεις για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα (διασφάλιση ποιότητας μετρήσεων ατμοσφαιρικής ρύπανσης, απογραφή και έλεγχος Μεσαίων Πηγών Καύσης, ανανέωση

			υφιστάμενων Επιχειρησιακών Σχεδίων και εκπόνηση νέων για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές)
--	--	--	---

1.1.2 Σχεδιασμός σε επίπεδο Δήμου

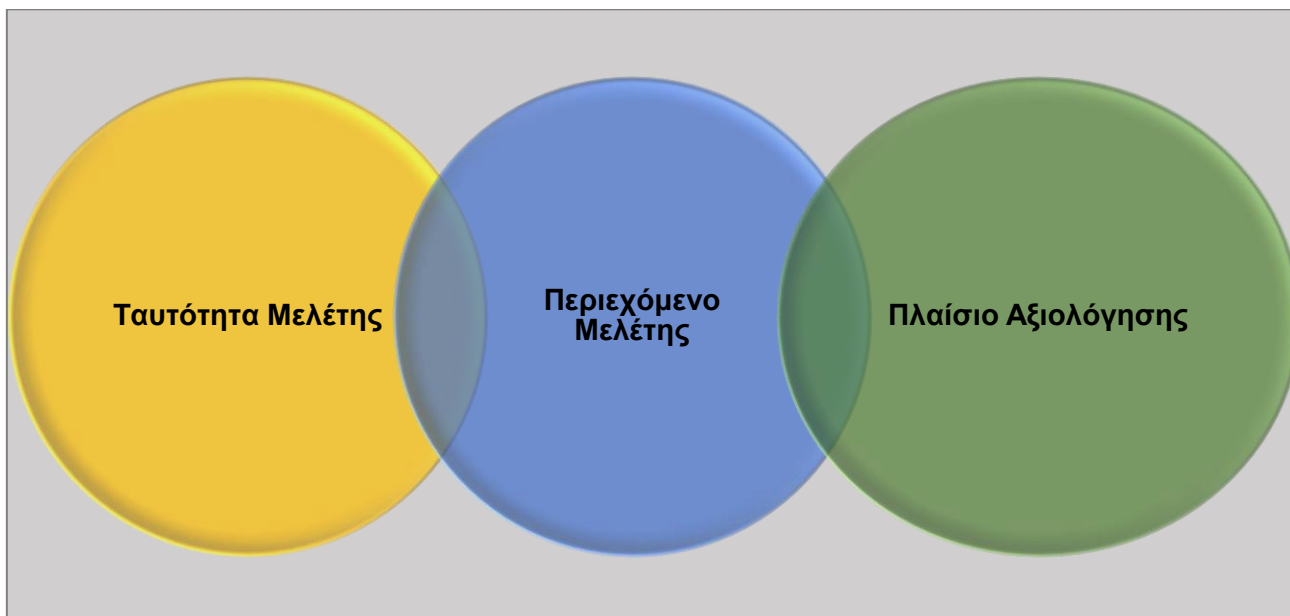
Ο σχεδιασμός σε επίπεδο Δήμου αποτελεί την σημαντικότερη πηγή άντλησης πληροφοριών και κατανόησης των λειτουργιών και των αναγκών του Δήμου. Οι τοπικές ιδιαιτερότητες μπορούν να αναδειχθούν μόνο από τον εξειδικευμένο σχεδιασμό στο χαμηλότερο δυνατό επίπεδο, δηλαδή σε επίπεδο Καλλικρατικού Δήμου ή /και Δημοτικών ενοτήτων

Μεθοδολογία ανάλυσης των κειμένων του Δήμου

Ο Πίνακας 3 συντάχθηκε από τη LEVER A.E. και αποτελεί ένα πρότυπο το οποίο συγκεντρώνει και οργανώνει τις εξαγόμενες πληροφορίες από κάθε εξεταζόμενο σχέδιο, μελέτη κ.λπ. για τις ανάγκες της αξιολόγησης του υφιστάμενου σχεδιασμού.

Θεμιτή κρίνεται η ανάλυση για κάθε διαθέσιμο σχέδιο ή μελέτη ανεξάρτητα από το περιεχόμενό τους. Η ολοκληρωμένη συλλογή και καταγραφή κάθε είδους σχεδιασμού που αφορά σε μια περιοχή συνήθως απουσιάζει στην τοπική αυτοδιοίκηση με τον κίνδυνο τα νέα σχέδια να έρχονται σε σύγκρουση ή/και αλληλοεπικάλυψη με μέτρα των παλαιότερων. Με αυτή τη διαδικασία επιτυγχάνεται μια συγκεντρωτική καταγραφή όλων των διαθέσιμων σχεδίων και μελετών για μια περιοχή.

Μετά από προσεκτική ανάγνωση και κατανόηση του περιεχομένου του (κάθε) εξεταζόμενου σχεδίου, συμπληρώνεται το συγκεκριμένο πρότυπο με την καλύτερη δυνατή λεπτομέρεια. Το πρότυπο αναλύει και ομαδοποιεί το περιεχόμενο κάθε σχεδίου στις εξής τρεις (3) ενότητες: (1) Ταυτότητα Μελέτης, (2) Περιεχόμενο Μελέτης και (3) Πλαίσιο Αξιολόγησης (Εικόνα 4). Με τη χρήση του υπόψη εργαλείου επιτυγχάνεται η συνοπτική απεικόνιση του περιεχομένου κάθε μελέτης που εξετάζεται και ταυτόχρονα διαπιστώνονται τόσο οι στρατηγικές και πολιτικές αρχές που υιοθετεί όσο και οι δυνατότητες αξιοποίησης των δεδομένων ή/και των πορισμάτων της στο υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ.



Εικόνα 4 Τα τρία (3) προτεινόμενα επίπεδα ανάλυσης του περιεχόμενου των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων και μελετών με αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα.

Πίνακας 3 Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	
2	Τίτλος	
3	Αντικείμενο	
4	Έτος εκπόνησης	
5	Περιοχή Εφαρμογής	
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	
7	Επισπεύδον Φορέας	
8	ΦΕΚ	
B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	

Για κάθε ένα από τα πεδία του Πίνακα 3 ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- Ταυτότητα Κειμένου:
 - Κατηγορία: Η γενική κατηγορία στην οποία εντάσσεται το έγγραφο (π.χ. στρατηγικό σχέδιο, τεχνική μελέτη, δημοτική απόφαση κ.λπ.).
 - Τίτλος: Ο τίτλος της μελέτης (αναλυτικά).

- Αντικείμενο: Το αντικείμενο το οποίο εξετάζει το έγγραφο (π.χ. μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, περιβάλλον κ.λπ.).
- Έτος εκπόνησης: Έτος εκπόνησης και διάρκεια υλοποίησης.
- Περιοχή Εφαρμογής: Ο Δήμος που εξετάζεται
- Επίπεδο Θεσμοθέτησης: Θεσμοθετημένο ή μη θεσμοθετημένο
- Επισπεύδον Φορέας: Ο φορέας που αναλαμβάνει και χρηματοδοτεί τη μελέτη
- ΦΕΚ: Φύλλα Εφημερίδας της Κυβέρνησης μέσω των οποίων θεσμοθετείται και δημοσιοποιείται ένα κείμενο
- Περιεχόμενο Κειμένου:
 - Καταγράφεται το πλαίσιο εκπόνησης, ο σκοπός της μελέτης και οι προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις/στόχοι/μέτρα που θέτει.
- Πλαίσιο Αξιολόγησης:
 - Γίνεται αξιολόγηση των δράσεων/παρεμβάσεων/στόχων/μέτρων της μελέτης για να διαπιστωθεί ποια από αυτά συμφωνούν με τις αρχές του σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ και μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του.

Στην συνέχεια παρουσιάζονται τα εξεταζόμενα κείμενα υφιστάμενου σχεδιασμού με την μορφή των δελτίων επισκόπησης.

Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Παιονίας

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Στρατηγικός-Επιχειρησιακός Σχεδιασμός
2	Τίτλος	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
3	Αντικείμενο	Η προώθηση της τοπικής και εσωτερικής ανάπτυξης του Δήμου, σε εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις του αναπτυξιακού σχεδιασμού σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.
4	Έτος εκπόνησης	2019-2023
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Παιονίας
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Παιονίας
8	ΦΕΚ	
B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
<p>Στόχος του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Παιονίας είναι η προώθηση της τοπικής και εσωτερικής ανάπτυξης του Δήμου, σε εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις του αναπτυξιακού σχεδιασμού σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Στα πλαίσια της εκπλήρωσης του στόχου αυτού, η μεθοδολογία εκπόνησης του ολοκληρωμένου Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Παιονίας περιλαμβάνει την ολοκλήρωση τριών διακριτών σταδίων:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Προετοιμασία και Οργάνωση 2. Στρατηγικός Σχεδιασμός (Α' ΦΑΣΗ του Επιχειρησιακού Προγράμματος) 3. Επιχειρησιακός και Οικονομικός Προγραμματισμός (Β' ΦΑΣΗ του Επιχειρησιακού Προγράμματος) 		
Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής		

Κοινόχρηστοι χώροι, εσωτερική οδοποιία

Στον πίνακα που ακολουθεί αναφέρονται όλοι οι οικισμοί του Δήμου και η κατάσταση τους, όσον αφορά την εσωτερική οδοποιία. Επίσης, εντοπίζεται αν υπάρχει ασφαλτόστρωση και δημιουργούνται τρεις κατηγορίες ύπαρξης οργανικής εσωτερικής οδοποιίας με διακριτικό α) ελαχίστη Β) αρκετή και γ) εξ' ολοκλήρου.

ΟΙΚΙΣΜΟΙ	ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΗ	ΟΡΓΑΝΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ
Πολύκαστρο	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Κουλινέικα	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΕΞ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ
Λατομείο	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΕΞ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ
Αξιοχώρι	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Νέο Σιράκιο	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Άσπρος	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Βαφιοχώρι	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Βαλτούδιο	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Κοτύλη	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Ξηρόλακος	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Χερσοτόπιο	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Ειρηνικό	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Εύζωνοι	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Μεταμόρφωση	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Πλατανιά	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Τσολιάδες	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Κορώνια	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Λιμνότοπος	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Νέα Καβάλα	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Σιταριά	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Χρυσόκαμπος	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΕΞ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ
Μικρόδασος	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Πευκόδασος	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ

Ποντοράκλεια	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Κάστρο	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΕΞ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ
Γουμένισσα	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Γρίβα	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Κάρπη	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Καστανερή	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Πεντάλοφος	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Ομαλός	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Στάθη	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Φιλυριά	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Γερακώνα	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Αξιούπολη	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Πηγή	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Γοργόπη	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Ειδομένη	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Δογάνη	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Χαμηλό	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Πλάγια	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Ρύζια	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Βαλτοτόπι	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Καμποχώρι	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Σκρά	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Κούπα	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ
Φανός	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Ευρωπός	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Άγιος Πέτρος	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Πολύπετρο	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Τούμπα	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Μεσιά	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ
Λιβάδια	ΥΠΑΡΧΕΙ	ΑΡΚΕΤΟΙ

Οδικό Δίκτυο - Συγκοινωνίες

Η περιοχή εξυπηρετείται μόνον οδικά και προσεγγίζεται από το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και την FYROM:

α) με την ΠΑΘΕ και

β) με την παλαιά

- Εθνική οδό Ευζώνων – Θεσσαλονίκης.
- Με τα Κουφάλια με την επαρχιακή οδό Ειδομένη – Κουφάλια
- Με το Κιλκίς α) με την επαρχιακή οδό Ειδομένη – Εύζωνοι – Κιλκίς και β) με την επαρχιακή οδό Κιλκίς – Γουμένισσα – Λιβάδια.
- Με τα Γιαννισά με την επαρχιακή οδό Γουμένισσα – Φιλυριά – Γιαννισά.
- Υπάρχουν επίσης οι οδικοί άξονες α) Κορώνια – Πολύκαστρο και β) Σκρά – Φανός, καθώς και διάφοροι συμπληρωματικοί οδικοί άξονες που ενώνουν τους οικισμούς μεταξύ τους.
- Ο Δήμος Παιονίας έχει επίσης εκτεταμένη αγροτική οδοποιία.
- Από το Δήμο Παιονίας διέρχεται η Εμπορική Σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Πολύκαστρο – Ειδομένη – FYROM.

- Υπάρχουν δυο Επιβατικοί σταθμοί α) Πολυκάστρου και β) Ειδομένης
- Δεν γίνεται πλέον διακίνηση επιβατών μεταξύ Πολυκάστρου και Θεσσαλονίκης και δεν λειτουργεί γραμμή Προαστιακού. Η γραμμή έχει ρευματοδότηση.
- Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Δήμου Παιονίας σε σχέση με το Π.Σ.Θ. αντιμετωπίζεται με το ΚΤΕΛ του Ν. Κιλκίς, αστική συγκοινωνία δεν υπάρχει, παρά μόνο μερικά τοπικά δρομολόγια που εκτελεί το ΚΤΕΛ Κιλκίς και τα οποία μειώνονται συνεχώς λόγω κόστους.
- Υφιστάμενα δρομολόγια ΚΤΕΛ Κιλκίς
 - Γουμένισσα – Αξιούπολη – Θεσσαλονίκη.
 - Πολύκαστρο – Θεσσαλονίκη
 - Θεσσαλονίκη – Άγιος Πέτρος – Εύρωπος – Τούμπα.
 - Θεσσαλονίκη – Αξιοχώρι – Άσπρος – Πολύκαστρο
 - Γουμένισσα - Κιλκίς
 - Τοπικά δρομολόγια
 - Πολύκαστρο – Εύζωνοι
 - Δήμος Παιονίας
 - Πολύκαστρο – Κορώννα
 - Αξιούπολη – Χαμηλό
 - Αξιούπολη – Ρύζια
 - Αξιούπολη – Κούπα – Σκρά

Καθορισμός της Στρατηγικής του Δήμου

Καθορισμός των γενικών στόχων Τοπικής Ανάπτυξης

- Η ελκυστικότητα της περιοχής για τους διερχόμενους και τους επισκέπτες με βελτίωση των υποδομών τουρισμού, πολιτισμού και κυκλοφορίας.
- Η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και διαβίωσης των πολιτών μέσα από τη βελτίωση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.
- Παρεμβάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας.
- Ενέργειες για την αποτροπή και τη διαχείριση των επιπτώσεων που προκαλούνται από την κλιματική αλλαγή.

Καθορισμός Προτεραιοτήτων του Δήμου Παιονίας

Άξονας 1: Περιβάλλον και ποιότητα ζωής

Στρατηγικός Στόχος: Δήμος παρών στην καθημερινότητα, στο περιβάλλον, στην ποιότητα ζωής

Προτεινόμενα Μέτρα

ΑΞΟΝΑΣ 1: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Μέτρο 1.1: Διαχείριση περιβαλλοντικών θεμάτων

Μέτρο 1.2: Οικιστική και Πολεοδομική Ανάπτυξη

Μέτρο 1.3: Βελτίωση Υποδομών, Μεταφορών, Κυκλοφορίας & Στάθμευσης

Καθορισμός Στόχων ανά Άξονα Προτεραιότητας και Μέτρων

Μέτρο 1.1 Διαχείριση Περιβαλλοντικών Θεμάτων

1.1.1 Προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, το οποίο αποτελεί και το συγκριτικό πλεονέκτημα του Δήμου.

1.1.2 Αναβάθμιση χώρων πρασίνου & εισόδων πόλεων.

1.1.3 Προστασία και ανάδειξη σημαντικών ιστορικών χώρων και μνημείων.

1.1.4 Προστασία και ανάδειξη περιοχών φυσικού περιβάλλοντος («Natura») ιδιαίτερης σημασίας.

Μέτρο 1.2 Οικιστική και Πολεοδομική Ανάπτυξη

1.2.1 Προώθηση θεμάτων πολεοδομικού σχεδιασμού και επεκτάσεων.

1.2.2 Οργάνωση και αναβάθμιση κοινοχρήστων χώρων (πεζόδρομοι, πλατείες αναπλάσεις κλπ.)

Μέτρο 1.3 Βελτίωση Υποδομών Μεταφορών, Κυκλοφορίας & Στάθμευσης

1.3.1 Βελτίωση υποδομών μεταφορών και προσπελασιμότητας (ευφυείς μεταφορές).

1.3.2 Αντιμετώπιση των προβλημάτων και βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας (είσοδοι πόλεων, κόμβοι, στάθμευση κ.λπ.).

1.3.3 Προώθηση εναλλακτικών παρεμβάσεων (ανάπτυξη δικτύου Ποδηλατοδρόμων, βαδισιμότητα)

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Πολλά από τα μέτρα που προτείνονται στο επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου αποσκοπούν στην βελτίωση των οδικών υποδομών, της κυκλοφορίας, της στάθμευσης, της οδικής ασφάλειας και του περιβάλλοντος και συνεπώς συμβαδίζουν με το σκοπό ενός ΣΒΑΚ.
----------	-----------------------	--

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

1	Κατηγορία	Πολεοδομικός Σχεδιασμός
2	Τίτλος	- ΓΠΣ Πολυκάστρου - Προεδρικό Διάταγμα 28-09-1989: Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμημάτων των πολεοδομικών ενοτήτων 1, 2 και 3 του δήμου Πολυκάστρου
3	Αντικείμενο	Πολεοδομικός Σχεδιασμός Παιονίας
4	Έτος εκπόνησης	1987
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Παιονίας
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδων Φορέας	Δήμος Παιονίας
8	ΦΕΚ	166 Δ/ 6-8-1987

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το ΓΠΣ Πολυκάστρου είναι βασισμένο στο ΦΕΚ 166Δ/6-8-1987 κατά το οποίο ορίζονται οι κατηγορίες και το περιεχόμενο των χρήσεων γης.

Επίσης, σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 28-09-1989: Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμημάτων των πολεοδομικών ενοτήτων 1, 2 και 3 του δήμου Πολυκάστρου, εγκρίνεται το πολεοδομικό σχέδιο τμημάτων των πολεοδομικών ενοτήτων 1, 2 και 3 της κοινότητας Πολυκάστρου (Νομού Κιλκίς) με τον καθορισμό οικοδομήσιμων χώρων, οδών, πεζοδρόμων, κοινοχρήστων χώρων, πλατειών, παιδικών χαρών, χώρων εκπαίδευσης, πάρκου, πρόνοιας, νηπιαγωγείου, σταθμού Λεωφορείων, κλειστού γυμναστηρίου, στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων.

Τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου καθώς και οι λοιποί όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων ορίζονται ως εξής:

- Ελάχιστο πρόσωπο: 13 m.
Ελάχιστο εμβαδόν: 250 m².

2. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα.
- α. Τα οικόπεδα τα οποία κατά τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος έχουν ελάχιστον πρόσωπο 10 m, ελάχιστο εμβαδόν 200 m².
- β. Τα οικόπεδα που προκύπτουν από την οριστική πράξη εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης ή προέρχονται από τις εισφορές σε γη σύμφωνα με το άρθρο 8 του νόμου 1337/1983 εφόσον έχουν ελάχιστο πρόσωπο 8 m, ελάχιστο εμβαδόν 150 m².
3. Επιπλέον των προϋποθέσεων των προηγούμενων παραγράφων 1 και 2 τα οικόπεδα θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα εφόσον στο οικοδομήσιμο τμήμα αυτών εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50 m² και ελάχιστη πλευρά 5 m.
4. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων: 70% της επιφανείας τους.
5. Συντελεστής δόμησης: 0,8.
6. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων: 11 m.

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Τα παραπάνω κείμενα λόγω παλαιότητας δεν περιέχουν στοιχεία τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν άμεσα από το ΣΒΑΚ.
---	-----------------------	---

1.2 Ανάλυση και εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης ΣΒΑΚ

1.2.1 Μεθοδολογία Ανάλυσης και Εναρμόνισης των Τοπικών Πολιτικών

Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι η περαιτέρω αποσαφήνιση και αξιολόγηση των τοπικών κειμένων πολιτικής του Δήμου που σχετίζονται άμεσα είτε έμμεσα με το σύστημα αστικής κινητικότητας της περιοχής και τα οποία έχουν περιγραφεί στο στάδιο αποτίμησης του υφιστάμενου σχεδιασμού. Κυριότερη επιδίωξη είναι να μπορέσουν, σε πρώτη φάση, να αλιευτούν τα εξειδικευμένα εκείνα στοιχεία που δύνανται να αξιοποιηθούν στην πορεία εκπόνησης του ΣΒΑΚ προς την κατεύθυνση της εξοικονόμησης πόρων (ανθρώπινων και οικονομικών) και χρόνου.

Τα στοιχεία που αναζητούνται σχετίζονται με δεδομένα που μπορούν να αξιοποιηθούν στο στάδιο συλλογής πρωτογενών δεδομένων και με προτάσεις μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου, είτε οριζόντια σε όλη την έκταση της περιοχής ευθύνης του Δήμου. Πέρα όμως από τον εντοπισμό των συγκεκριμένων στοιχείων επιδιώκεται και η διερεύνηση της συνέχειας και επικοινωνίας που υπάρχει στην προετοιμασία τέτοιου είδους Στρατηγικών Σχεδίων, αλλά και εξειδικευμένων μελετών, ώστε να εντοπιστεί αν υπάρχει πρόβλεψη για ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ τους για την επίτευξη του απαιτούμενου συλλογικού και ολιστικού σχεδιασμού σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Επιπρόσθετα, εντοπίζονται οι ενδεχόμενες αστοχίες του ως τώρα σχεδιασμού και αναλύονται οι ευκαιρίες που μπορεί να εμφανιστούν με βάση τις οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος.

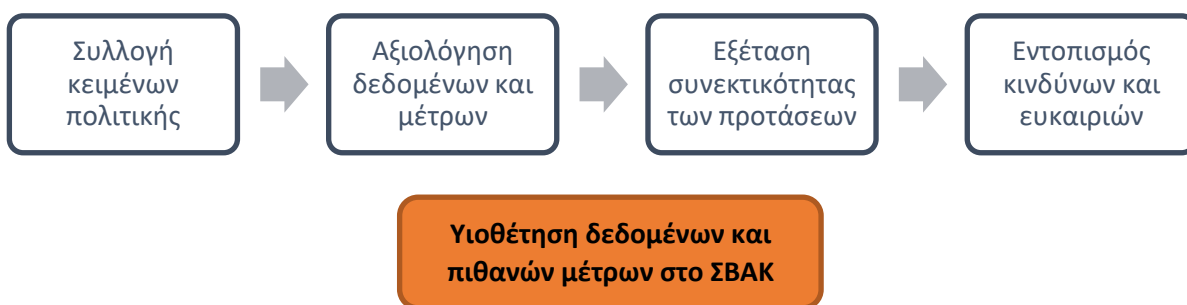
Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνονται δύο πράγματα:

- Η εξασφάλιση κοινών μεθόδων παρακολούθησης της εξέλιξης προτεινόμενων μέτρων και η κοινοποίησή τους στα εμπλεκόμενα μέρη

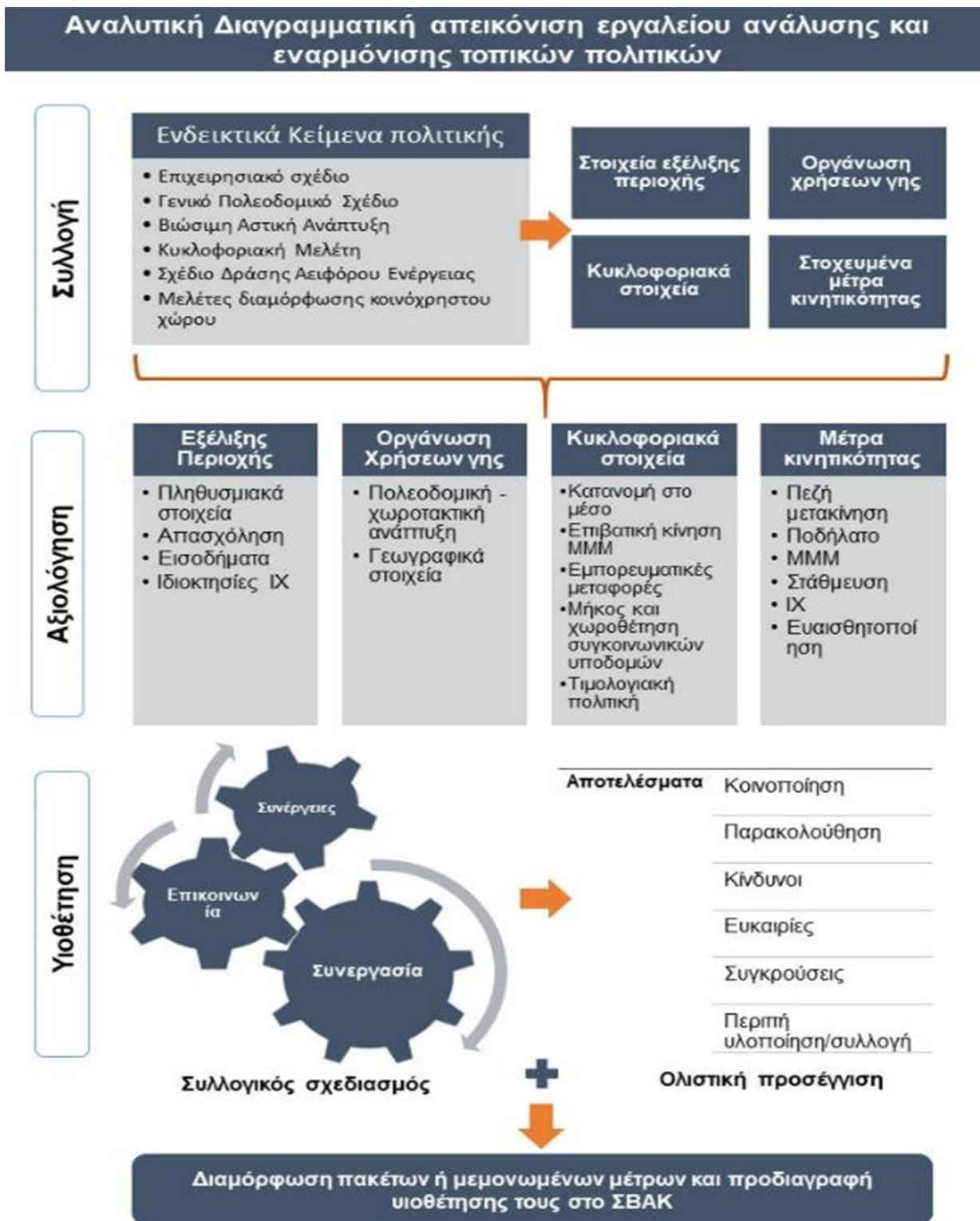
- Η αποφυγή της υιοθέτησης αποσπασματικών προτάσεων που οδηγούν σε ασυνέχειες του δικτύου, στην εμφάνιση αλληλοσυγκρουόμενων συμφερόντων και στην περιττή χρήση πόρων για υλοποίηση στόχων που έχουν προδιαγραφεί σε άλλα σχέδια.

Με την ολοκλήρωση της παραπάνω διαδικασίας και την ανάλυση των συγκεκριμένων πολιτικών, ξεκαθαρίζει το τοπίο αναφορικά με τα μέτρα που πρόκειται να επιλεγούν από το υπό διαμόρφωση ΣΒΑΚ και το πως θα πρέπει να προδιαγραφούν στο κείμενο του σχεδίου δράσης.

Οι διαδικασίες διεξαγωγής της συγκεκριμένης ανάλυσης και εναρμόνισης απεικονίζεται σχηματικά στην εικόνα 5:



Εικόνα 5: Μεθοδολογία Ανάλυσης και Εναρμόνισης των Τοπικών Πολιτικών στο ΣΒΑΚ



Εικόνα 6 Διαδικασία ανάλυσης και εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών

Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι η περαιτέρω αποσαφήνιση και αξιολόγηση των τοπικών κειμένων πολιτικής του Δήμου, που σχετίζονται είτε άμεσα είτε έμμεσα με το σύστημα αστικής κινητικότητας της περιοχής και τα οποία έχουν αποδελτιωθεί κατά την αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού.

Τα στοιχεία που αναζητούνται στα κείμενα πολιτικής του Δήμου σχετίζονται καταρχάς με δεδομένα που μπορούν αξιοποιηθούν στο στάδιο συλλογής πρωτογενών δεδομένων. Αυτά μπορεί να είναι πολεοδομικά, πληθυσμιακά, κυκλοφοριακά κ.λπ. Κατά δεύτερον, αναζητούνται προτάσεις των κειμένων πολιτικής σχετικές με μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή κινητικότητας γενικότερα, είτε σε συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου είτε οριζόντια σε όλη την έκταση της περιοχής ευθύνης του Δήμου.

Από τον εντοπισμό των παραπάνω στοιχείων επιδιώκεται και η διερεύνηση της συνέχειας και επικοινωνίας που υπάρχει στην προετοιμασία τέτοιου είδους Στρατηγικών Σχεδίων, αλλά και εξειδικευμένων μελετών, ώστε να εντοπιστεί αν υπάρχει πρόβλεψη για ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ τους για την επίτευξη του απαιτούμενου συλλογικού και ολιστικού σχεδιασμού σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Επιπρόσθετα, εντοπίζονται οι ενδεχόμενες αστοχίες του ως τώρα σχεδιασμού και αναλύονται οι ευκαιρίες και κίνδυνοι που μπορεί να εμφανιστούν με βάση τις οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος.

1.2.2 Εξέταση συνεκτικότητας των προτάσεων των κειμένων πολιτικής με την βιώσιμη αστική κινητικότητα και μεταξύ τους

Στους επόμενους πίνακες γίνεται αντιπαραβολή των μέτρων που προτείνονται από κάθε κείμενο πολιτικής ανά θεματική ενότητα για τον εντοπισμό συγκρούσεων και συνεργειών.

Πίνακας 4 Μέτρα που αφορούν τις μετακινήσεις πεζή

Κείμενο πολιτικής	Πεζή μετακίνηση
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση εναλλακτικών παρεμβάσεων (ανάπτυξη δικτύου Ποδηλατοδρόμων, βαδισιμότητα) • Οργάνωση και αναβάθμιση κοινοχρήστων χώρων (πεζόδρομοι, πλατείες αναπλάσεις κλπ.)
ΓΠΣ Πολυκάστρου	-

Πίνακας 5 Μέτρα που αφορούν τις μετακινήσεις με ποδήλατο

Κείμενο πολιτικής	Ποδήλατο
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση εναλλακτικών παρεμβάσεων (ανάπτυξη δικτύου Ποδηλατοδρόμων, βαδισιμότητα) • Οργάνωση και αναβάθμιση κοινοχρήστων χώρων (πεζόδρομοι, πλατείες αναπλάσεις κλπ.)
ΓΠΣ Πολυκάστρου	-

Πίνακας 6 Μέτρα που αφορούν τις Δημόσιες Συγκοινωνίες

Κείμενο πολιτικής	Δημόσιες Συγκοινωνίες
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση υποδομών μεταφορών και προσπελασιμότητας (ευφείς μεταφορές). • Αντιμετώπιση των προβλημάτων και βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας (είσοδοι πόλεων, κόμβοι, στάθμευση κ.λπ.).
ΓΠΣ Πολυκάστρου	-

Πίνακας 7 Μέτρα που αφορούν την οδική ασφάλεια

Κείμενο πολιτικής	Οδική Ασφάλεια
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	<ul style="list-style-type: none"> Αντιμετώπιση των προβλημάτων και βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας (είσοδοι πόλεων, κόμβοι, στάθμευση κ.λπ.).
ΓΠΣ Πολυκάστρου	-

Πίνακας 8 Μέτρα που αφορούν την διαχείριση της κυκλοφορίας

Κείμενο πολιτικής	Διαχείριση της Κυκλοφορίας
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	<ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση υποδομών μεταφορών και προσπελασιμότητας (ευφείς μεταφορές). Αντιμετώπιση των προβλημάτων και βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας (είσοδοι πόλεων, κόμβοι, στάθμευση κ.λπ.).
ΓΠΣ Πολυκάστρου	-

Πίνακας 9 Μέτρα που αφορούν τη στάθμευση

Κείμενο πολιτικής	Στάθμευση
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	<ul style="list-style-type: none"> Αντιμετώπιση των προβλημάτων και βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας (είσοδοι πόλεων, κόμβοι, στάθμευση κ.λπ.)
ΓΠΣ Πολυκάστρου	-

Πίνακας 10 Μέτρα που αφορούν τις αναπλάσεις

Κείμενο πολιτικής	Αναπλάσεις
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	<ul style="list-style-type: none"> Αναβάθμιση χώρων πρασίνου & εισόδων πόλεων. Προστασία και ανάδειξη σημαντικών ιστορικών χώρων και μνημείων. Προώθηση θεμάτων πολεοδομικού σχεδιασμού και επεκτάσεων. Οργάνωση και αναβάθμιση κοινοχρήστων χώρων (πεζόδρομοι, πλατείες αναπλάσεις κλπ.) Βελτίωση υποδομών μεταφορών και προσπελασιμότητας (ευφείς μεταφορές). Αντιμετώπιση των προβλημάτων και βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας (είσοδοι πόλεων, κόμβοι, στάθμευση κ.λπ.). Προώθηση εναλλακτικών παρεμβάσεων (ανάπτυξη δικτύου Ποδηλατοδρόμων, βαδισιμότητα
ΓΠΣ Πολυκάστρου	-

Συνοπτικά η αξιολόγηση της συνεκτικότητας των μέτρων παρουσιάζεται στον πίνακα 11 που ακολουθεί. Στον πίνακα φαίνεται η ένταση των μέτρων, ανάλογα με το μέγεθος του τριγώνου, κάθε κειμένου πολιτικής ανά θεματική ενότητα.

Σχολιάζοντας τα αποτελέσματα της ανάλυσης εναρμόνισης των κειμένων και συγκεκριμένα το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου (το Γ.Π.Σ. πέρα από αποδελτίωση δεν αξιολογήθηκε λόγω παλαιότητας) γίνεται αντιληπτό πως ο Δήμος Πολυκάστρου βρίσκεται σε πρωτόλειο στάδιο όσον αφορά το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Από το επιχειρησιακό σχέδιο φαίνεται πως γίνεται αντιληπτή η ανάγκη αναβάθμισης των υποδομών πεζή μετακίνησης και δημιουργίας δικτύου ποδηλατοδρόμων, όπως και γενικά η βελτίωση των υποδομών μεταφορών και προσπελασιμότητας με όρους ασφάλειας και βιωσιμότητας. Συμπερασματικά, είναι μια καλή ευκαιρία για τον Δήμο Παιονίας, μέσα από το ΣΒΑΚ να προταθούν οι κατάλληλες παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας και μετακίνησης όλων των πολιτών τόσο των κατοίκων του Πολυκάστρου όσο και των υπόλοιπων περιοχών και να αξιοποιήσουν στο έπακρο τις υπάρχουσες υποδομές.

Πίνακας 11 Συνεκτικότητα μέτρων που προτείνονται στα κείμενα πολιτικής

Κείμενα πολιτικής/μελέτες	
Εξεταζόμενοι τομείς κινητικότητας	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
Πεζή	▲
Ποδήλατο	▲
Δημόσια Συγκοινωνία	▲
Οδική ασφάλεια	▲
Διαχείριση Κυκλοφορίας	▲
Στάθμευση	▲
Αναπλάσεις	▲

1.3 Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης: προσδιορισμός των υπερτοπικών και τοπικών πόλων έλξης και αποτύπωση σε χάρτη, οριοθέτηση της περιοχής παρέμβασης και της δειγματοληπτικής περιοχής πραγματοποίησης των αυτοψιών και αποτύπωση σε χάρτη.

Οι δραστηριότητες του συγκεκριμένου κεφαλαίου συμβαδίζουν με αυτές του 2ου βήματος της μεθοδολογίας του Eltis και συγκεκριμένα με τη δραστηριότητα 2.1 *Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας*.

Μια διαδικασία στην οποία δίδεται ιδιαίτερη προσοχή σε κάθε αντικείμενο σχεδιασμού, αποτελεί ο καθορισμός της περιοχής μελέτης. Ο καθορισμός των ορίων εντός των οποίων θα εξεταστεί το σύνολο των αντικειμένων προσδιορίζεται μέσα από ένα ευρύ σύνολο παραμέτρων. Οι κυριότερες παράμετροι επιλογής της περιοχής μελέτης είναι :

- Διοικητικοί
- Γεωγραφικοί
- Πληθυσμιακοί
- Λειτουργικοί

Η πολυπαραμετρική διάσταση στην επιλογή της περιοχής μελέτης δυσχεραίνει τον τελικό καθορισμό αυτής. Σε αρκετές περιπτώσεις παρουσιάζονται προβλήματα μερικής αξιολόγησης κινδύνων ή ευκαιριών, ή ελλιπούς αναγνώρισης αναγκών και διαμόρφωσης λύσεων, διότι η περιοχή μελέτης τα περιόριζε.

Αντίστοιχα, υπάρχουν περιπτώσεις που η επιλογή διευρυμένης περιοχής μελέτης μπορεί να οδηγήσει σε προτάσεις γενικότερης φύσης, χωρίς να επιτυγχάνεται η απαιτούμενη εξειδίκευση στην περιοχή μεγαλύτερης ανάγκης.

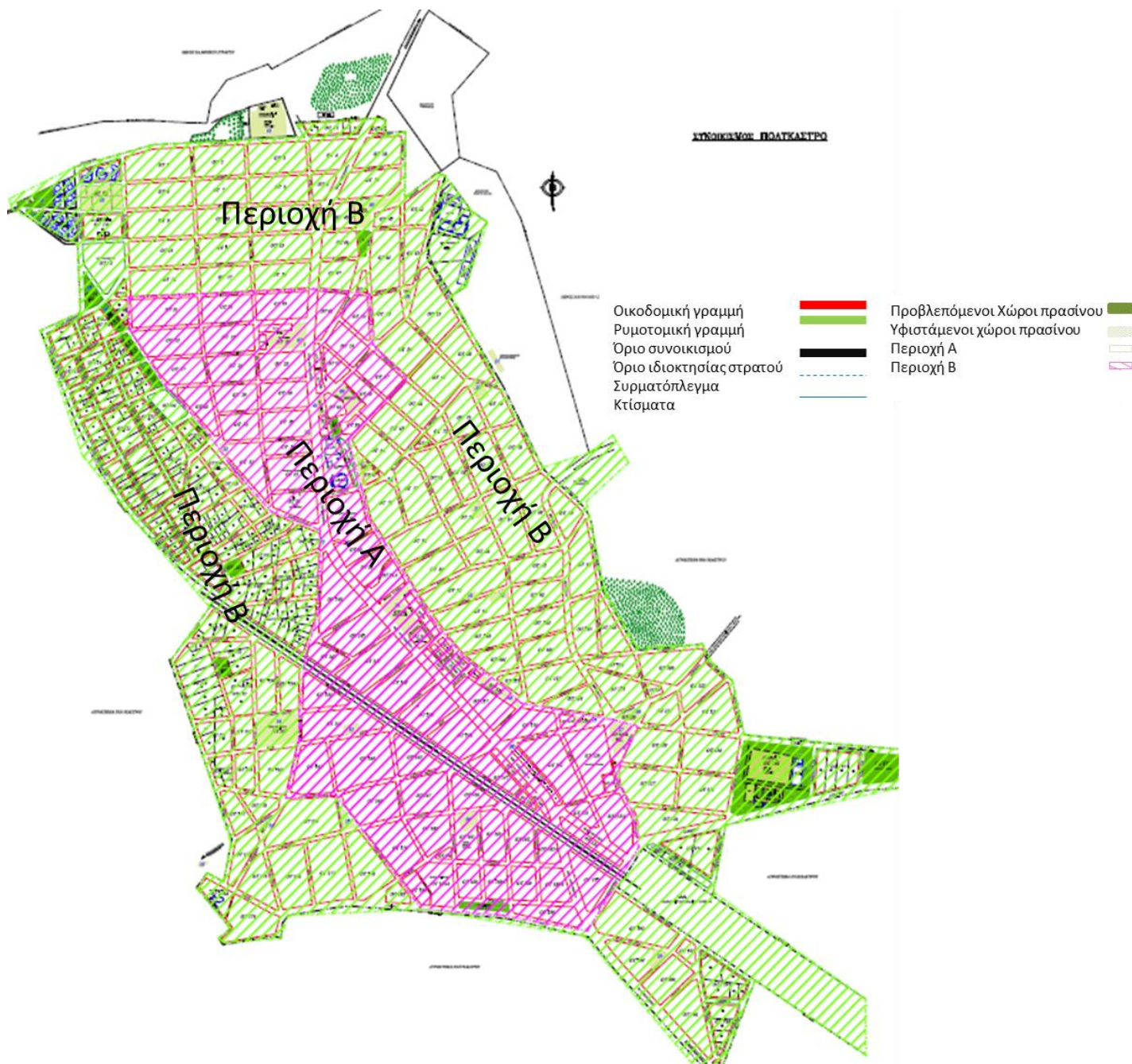
Για την αντιμετώπιση τέτοιου είδους προβλημάτων σε ένα αντικείμενο σχεδιασμού, χρησιμοποιούνται περισσότερες από μια περιοχές μελέτης. Τέτοιου είδους λύσεις αξιολογούν τις διαφορετικές λειτουργίες που μπορεί να περιλαμβάνει ένα αντικείμενο σχεδιασμού και σε περίπτωση ανάγκης αποδίδεται διαφορετική περιοχή μελέτης για κάθε λειτουργία.

Λαμβάνοντας υπόψη το σύνθετο αντικείμενο του ΣΒΑΚ και επιδιώκοντας το πληρέστερο αποτέλεσμα, επιλέχθηκε η λύση ορισμού πολλαπλών περιοχών μελέτης οι οποίες αντιστοιχίζονται σε συγκεκριμένες διαστάσεις των αντικειμένων προς ανάλυση.

Αναλυτικότερα, η περιοχή παρέμβασης συνοψίζεται ως εξής:

- ❖ **Περιοχή Α:** Η κυριότερη περιοχή παρέμβασης ορίζει τον **Αστικό Πυρήνα** της πόλης. Η συγκεκριμένη περιοχή παρουσιάζει το σύνολο των στοιχείων αστικής κινητικότητας που αποτελούν αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Πρόκειται για περιοχή με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, ολοκληρωμένο - υλοποιημένο οδικό δίκτυο και συγκέντρωση του συνόλου της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας.
- ❖ **Περιοχή Β:** Η περιοχή που έρχεται σε άμεση επαφή με την περιοχή Α. Η περιοχή τύπου Β περιλαμβάνει **τις οικιστικές ενότητες** που συνδέονται σχετικά άμεσα με τον **Αστικό Πυρήνα** χωρίς ωστόσο να παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες στις ανάγκες για κινητικότητα (π.χ. απουσία υπηρεσιών-εμπορικών πυρήνων, κυκλοφορικής συμφόρησης κ.ά.).
- ❖ **Περιοχές Γ:** Οι περιοχές Γ αντιπροσωπεύουν κοντινούς ή μακρινούς οικισμούς που εξαρτώνται άμεσα από τις λειτουργίες του Αστικού Πυρήνα με αποτέλεσμα να γενούν και να έλκουν μετακινήσεις από και προς αυτόν.

Ο χάρτης «περιοχή με συνθήκες αστικής κινητικότητας» δείχνει την περιοχή Α με μεγαλύτερη ακρίβεια μέσω κατάλληλου χρωματισμού και διαγράμμισης.



Εικόνα 7: Οριοθέτηση περιοχής παρέμβασης

1.4 Αναγνώριση των ενδιαφερομένων φορέων και του ρόλου τους στην εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Το Δίκτυο Φορέων έχει ενεργή συμμετοχή καθ' όλη τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Η σύνθεσή του αποσκοπεί στην εξασφάλιση ότι οι επιδιώξεις, οι προθέσεις και οι δυνατότες/αδυναμίες των μελών του Δικτύου εκπροσωπούνται επαρκώς από το αρχικό στάδιο της σύλληψης του σχεδίου μέχρι την ολοκλήρωση και έγκρισή του. Καθώς ένα στρατηγικό σχέδιο μεταφορών επηρεάζει με ποικίλους τρόπους μια αστική περιοχή, δεν προδιαγράφεται πως οι εμπλεκόμενοι φορείς θα δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στο σχεδιασμό και την παραγωγή επιβατικού έργου. Επιπλέον, καθώς οι αρχές της βιωσιμότητας, έχουν και κοινωνικές επεκτάσεις, στο δίκτυο των φορέων περιλαμβάνονται και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες επηρεάζονται από τις συνθήκες κινητικότητας σε μια περιοχή. Στο Δίκτυο Φορέων συμμετέχουν φορείς που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας, καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου.

Βασικός ρόλος του δικτύου φορέων είναι να διατυπώνει προβλήματα, ανάγκες και προσδοκίες ως προς την κατεύθυνση υλοποίησης του σχεδίου. Εκτός της συμμετοχής στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ με την παροχή χρήσιμων πληροφοριών, την αναγνώριση των ευκαιριών που μπορούν να προκύψουν στην περιοχή παρέμβασης και τη υποβολή συγκεκριμένων προτάσεων, οι συμμετέχοντες φορείς προτρέπονται, πέρα από τα παραπάνω, να υποστηρίξουν το Δήμο και στις διαδικασίες εφαρμογής των μέτρων του ΣΒΑΚ. Για την εξασφάλιση της συμμετοχής και συνεργασίας των μελών του Δικτύου Φορέων με τον ΟΤΑ, κρίνεται αναγκαία η υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Το προτεινόμενο σύμφωνο φορέων για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας παρουσιάζεται στο παρόν παραδοτέο στο αντίστοιχο κεφάλαιο.

1.4.1 Μέθοδος αναγνώρισης εμπλεκόμενων φορέων

Μια κύρια δραστηριότητα της ομάδας εργασίας είναι η αναγνώριση και η επιλογή των φορέων που εμπλέκονται με οποιονδήποτε άμεσο ή έμμεσο τρόπο στο σύστημα μεταφορών της εξεταζόμενης αστικής περιοχής. Το πλήθος των εμπλεκόμενων ενδέχεται να είναι μεγάλο, διότι πολλοί φορείς δραστηριοποιούνται στο σύστημα αστικών μετακινήσεων με διάφορους πιθανούς τρόπους. Ωστόσο, δεν είναι δεσμευτικό για κάθε φορέα να συμμετάσχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Βασικός στόχος της δραστηριότητας είναι να προσδιοριστούν όλοι οι φορείς και οι αντίστοιχες αρμοδιότητες/ευθύνες τους στο σύστημα μετακινήσεων της περιοχής μελέτης, αλλά και να διαπιστωθούν οι εμπλεκόμενοι που πρόκειται να επηρεαστούν σημαντικά από πιθανές αλλαγές/παρεμβάσεις που είναι δυνατό να προταθούν από ένα ΣΒΑΚ.

Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης δραστηριότητας χρησιμοποιείται ο παρακάτω πίνακας ως ένας οδηγός για την αρχική αναγνώριση και επιλογή φορέων που χρειάζεται να συμμετάσχουν στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ, είτε επειδή ασκούν συγκεκριμένες αρμοδιότητες στο σύστημα μετακινήσεων της περιοχής μελέτης, είτε/και επειδή οι δραστηριότητες τους επηρεάζονται ή προσδιορίζονται από την τροποποίηση του υφιστάμενου καθεστώτος μετακινήσεων. Ο Πίνακας 12 περιλαμβάνει τέσσερις (4) ομάδες γενικότερων και ειδικότερων κατηγοριών εμπλεκόμενων φορέων και καλύπτει τόσο τις επίσημες και θεσπισμένες Αρχές/Υπηρεσίες σε μία αστική περιοχή μελέτης, όσο και τις (ενδεχόμενες) ενώσεις/ομάδες πολιτών που δραστηριοποιούνται σε άμεση ή έμμεση συσχέτιση με το τοπικό σύστημα μεταφορών.

Πίνακας 12 Εργαλείο αναγνώρισης και επιλογής εμπλεκόμενων φορέων

Αρχές	Τοπικές Διοικητικές Αρχές	Κοινωνικές ομάδες	Περιβαλλοντικές ομάδες
	Όμοροι Δήμοι		Ενώσεις Ποδηλατιστών
	Αρχές Μεταφορών		Ενώσεις Πεζών
	Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση		Σύλλογοι Α.με.Α
	Κυβερνητικοί φορείς		Ομάδες πολιτών
	Άλλοι τοπικοί και εθνικοί φορείς		Ενώσεις γονέων
	Αστυνομικές Δ/σεις - Τροχαία		Εμπορικοί Σύλλογοι
Επιχειρήσεις	Πάροχοι συγκοινωνιακού έργου (Υπεραστικό και Αστικό ΚΤΕΛ)	Άλλοι φορείς	Ιδιοκτήτες μεγάλων ή σημαντικών εκτάσεων γης
	Εταιρίες διαχείρισης/ Κατασκευής συγκοινωνιακών έργων		Ερευνητικά Κέντρα
	Εταιρίες εκμετάλλευσης μεταφορικών μέσων (Car-Sharing, Ποδηλάτων κ.ά.)		Πανεπιστήμια
	Εταιρίες με μεγάλο πλήθος απασχολούμενων		Άλλα εκπαιδευτικά Ιδρύματα
	Εταιρίες Logistics		Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης (Πυροσβεστική, ΕΚΑΒ κλπ)

Οι κατηγορίες φορέων που περιέχει ο Πίνακας 12, είναι οι συνηθέστερες που εμπλέκονται σε έργα μεταφορών γενικότερα και σε ΣΒΑΚ ειδικότερα. Ανάλογα την περίπτωση εφαρμογής ενδέχεται να προστεθούν επιπλέον φορείς από τους αναγραφόμενους. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι η ομάδα έργου δεν μπορεί να υποχρεώσει τη συμμετοχή και τη συνεργασία κανενός φορέα αλλά αντίθετα θα πρέπει να εργαστεί ώστε να παρουσιάσει πειστικά επιχειρήματα για τη συμμετοχή όσο το δυνατόν περισσότερων από αυτούς.

Η ομάδα έργου με την καθοδήγηση του αναδόχου και με βάση την προκαταρκτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε για τον Δήμο, αξιοποιώντας πλήρως το εργαλείο αναγνώρισης εμπλεκόμενων φορέων, κατέληξε στους παρακάτω φορείς οι οποίοι θα ήταν σκόπιμο να συμμετάσχουν στις διαδικασίες των διαβουλεύσεων του ΣΒΑΚ. Η λίστα που εμφανίζεται στον παρακάτω πίνακα αποτελεί προϊόν ζύμωσης αφού παρουσιάστηκε σε πρωταρχικό στάδιο κατά την συνάντηση μεταξύ ομάδας μελέτης αναδόχου και Ομάδας Εργασίας του Δήμου στο πλαίσιο της διαδικασίας εκπαίδευσης και επικυρώθηκε στην συνέχεια σε επόμενη συνάντηση μετά την ολοκλήρωση της ανάλυσης των φορέων. Σε κάθε περίπτωση η λίστα μπορεί να εξειδικευτεί περισσότερο ή να εμπλουτιστεί με παραπάνω φορείς καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης του έργου.

Πίνακας 13: Δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας.

Διοικητικές Αρχές
Δήμος Κιλκίς
Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών Κιλκίς
Υποδιεύθυνση Τεχνικών Έργων ΠΕ Κιλκίς
Διεύθυνση Εμπορίου ΠΕ Κιλκίς
Φορείς ασφάλειας και υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης
ΕΚΑΒ Κιλκίς
Κέντρο Υγείας Πολυκάστρου

Πυροσβεστική Υπηρεσία Κιλκίς
Αστυνομικό Τμήμα Παιονίας-Τροχαία-Συνοριακή Φύλαξη
33 ΜΚ ΤΑΞ
Πάροχοι Συγκοινωνιακού Έργου
Σωματείο Εργαζομένων Ιδιοκτητών Ταξί Παιονίας
Υπεραστικό ΚΤΕΛ Κιλκίς Α.Ε.
Ενώσεις επαγγελματιών - επιμελητήρια
ΤΕΕ Κιλκίς
Εμποροεπαγγελματικός Σύλλογος Πολυκάστρου
Επιμελητήριο Κιλκίς
Κοινωνικές Ομάδες/ Σύλλογοι
Πολιτιστικοί Σύλλογοι: Ποντιακών, Ανατολικο Ρωμυλιωτών, Μικρασιατών, Σαρακατσάνων, Γυναικών
Αθλητικοί Σύλλογοι: ΑΕΠ, ΑΟΠ, Εύαθλον
Εκπρόσωποι εκπαιδευτικών / Πανεπιστημιακών ιδρυμάτων
Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Κιλκίς
Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης Κιλκίς
Σύλλογοι Γονέων: 1 ^{ου} , 2 ^{ου} , 3 ^{ου} , 4 ^{ου} Νηπιαγωγείου, 1 ^{ου} , 2 ^{ου} , 3 ^{ου} Δημοτικού Σχολείου, Γυμνασίου, Λυκείου,
Υπόλοιποι φορείς
Κοινωφελής Επιχείρηση Δήμου
ΝΠΔΔ Πρόνοιας, Αλληλεγγύης (Παιδικοί Σταθμοί, ΚΑΠΗ)

1.4.2 Μέθοδος ανάλυσης εμπλεκόμενων φορέων στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ

Η αποτελεσματική διαχείριση των εμπλεκόμενων μερών στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την εκ των προτέρων ανάλυση τους προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα συμφέροντα και η επιρροή των φορέων στο σύστημα αστικής κινητικότητας της πόλης.

Η διαδικασία αυτή μπορεί να αναδείξει τους φορείς με τη μεγαλύτερη δυναμική εμπλοκή, το είδος των δεδομένων που μπορεί να παρέχει ο κάθε φορέας, τους φορείς με μεγαλύτερη αρνητική ή θετική στάση απέναντι στις βιώσιμες μετακινήσεις, τους φορείς που έχουν τη δυνατότητα να προβούν σε αλλαγές και εκείνους που έχουν τη νομιμότητα να τις εφαρμόσουν. Για την ανάλυση του δικτύου εμπλεκόμενων στο ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας επιλέχθηκαν οι εξής παράμετροι:

- **Ενδιαφέρον για τον Σχεδιασμό:** Η συγκεκριμένη παράμετρος αξιολογεί τον βαθμό στον οποίο η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ ή/και το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ (και η μετέπειτα εφαρμογή του) πρόκειται να επηρεάσει τις δραστηριότητες του φορέα και κατά συνέπεια υπάρχει ενδιαφέρον για αυτόν να συμμετέχει. Η εκτίμηση γίνεται ποιοτικά σε κλίμακα από το 1 (καθόλου ενδιαφέρον) μέχρι 5 (άμεσα ενδιαφερόμενος που επηρεάζεται πλήρως).
- **Δικαιοδοσία / Νομιμότητα σχεδιασμού:** Περιγράφει τον εκτιμώμενο βαθμό συμμετοχής που θα έπρεπε να έχει ο φορέας στη διαδικασία σχεδιασμού, ως απόρροια της θεσμικής του ιδιότητας, των δραστηριοτήτων του και των χαρακτηριστικών της κοινωνικής ομάδας που εκπροσωπεί. Η εκτίμηση γίνεται ποιοτικά σε κλίμακα από το 1 (καμία δικαιοδοσία) μέχρι 5 (πλήρης δικαιοδοσία συμμετοχής στις συμμετοχικές διαδικασίες).

- **Προοπτικές αποδοχής σχεδιασμού:** Η παράμετρος αφορά την ελεύθερη συμπλήρωση μέτρων και ρυθμίσεων, των οποίων η ομάδα έργου θεωρεί πως υπάρχουν προοπτικές να εγκρίνει και να υποστηρίξει ο εκάστοτε φορέας και κατά συνέπεια θα προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο Δήμο στο στάδιο εφαρμογής του.
- **Ενδεχόμενοι κίνδυνοι:** Ελεύθερη συμπλήρωση δράσεων και μέτρων που θεωρεί η ομάδα έργου πως θα συναντήσει την αντίδραση των φορέων. Με τον τρόπο αυτό υπάρχει η δυνατότητα της έγκαιρης πρόβλεψης και επιστράτευσης της κατάλληλης επιχειρηματολογίας για την αντιμετώπιση των κινδύνων που θα προκύψουν και τον περιορισμό του αρνητικού αντικτύπου που γίνεται αντιληπτό από την κοινωνία.
- **Ένταξη σε πιθανή δραστηριότητα:** Στο σημείο αυτό επισημαίνονται οι ευκαιρίες από την εμπλοκή του εκάστοτε φορέα στο ΣΒΑΚ. Ο εξεταζόμενος φορέας αντιστοιχίζεται στις ομάδες δραστηριοτήτων συμμετοχικού σχεδιασμού. Με την εν λόγω διαδικασία, εκτιμώνται τα στάδια της διαδικασίας συμμετοχικού σχεδιασμού στα οποία ο εξεταζόμενος φορέας μπορεί να συνεισφέρει ουσιαστικά. Οι προτεινόμενες ομάδες δραστηριοτήτων είναι:
 1. Παροχή δεδομένων και υπηρεσιών
 2. Συμμετοχή στις έρευνες και στη διάδοση των αποτελεσμάτων του ΣΒΑΚ (εθελοντισμός)
 3. Αναγνώριση προβλημάτων και διαμόρφωση στόχων και οράματος
 4. Διαμόρφωση και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας
 5. Υποστήριξη στη διαδικασία διαμόρφωσης και αξιολόγησης μέτρων κινητικότητας
- **Χρήσιμα Δεδομένα:** Με την προϋπόθεση ότι ο εξεταζόμενος φορέας ενδέχεται να παρέχει χρήσιμα δεδομένα ή υπηρεσίες στην εκπόνηση της μελέτης του ΣΒΑΚ, στο πεδίο αυτό πραγματοποιείται εκτίμηση των δεδομένων αυτών και πως μπορούν να αξιοποιηθούν στον σχεδιασμό. Η εκτίμηση σε πρώτη φάση γίνεται από την ομάδα έργου και ενημερώνεται συνεχώς μέσα από την επικοινωνία που πραγματοποιείται με τον εκάστοτε φορέα με τον φορέα.

1.4.3 Αναγνώριση και ανάλυση δικτύου φορέων για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Ακολουθεί η ανάλυση του δίκτυο φορέων βάσει της μεθοδολογίας που παρουσιάστηκε παραπάνω στην παράγραφο 1.4.2., υπό μορφή πινάκων. Ως επανάληψη, αναφέρονται επιγραμματικά οι παράμετροι αξιολόγησης:

- **Ενδιαφέρον για τον Σχεδιασμό**
- **Δικαιοδοσία / Νομιμότητα σχεδιασμού**
- **Προοπτικές αποδοχής σχεδιασμού**
- **Ενδεχόμενοι κίνδυνοι**
- **Ευκαιρίες - Δραστηριότητες**
 1. Παροχή δεδομένων και υπηρεσιών
 2. Συμμετοχή στις έρευνες και στη διάδοση των αποτελεσμάτων του ΣΒΑΚ
 3. Αναγνώριση προβλημάτων και διαμόρφωση στόχων και οράματος
 4. Διαμόρφωση και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας
 5. Υποστήριξη στη διαδικασία διαμόρφωσης και αξιολόγησης μέτρων κινητικότητας
- **Χρήσιμα Δεδομένα**

Πίνακας 14: Ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων

Όνομα Φορέα	Ενδιαφέρον για το Σχεδιασμό	Δικαιοδοσία Νομιμότητα Σχεδιασμού	Προοπτικές αποδοχής σχεδιασμού	Ενδεχόμενοι Κίνδυνοι	Ενταξη σε δραστηριότητες (1,2,3,4,5)	Χρήσιμα δεδομένα
Διοικητικές Αρχές						
Δήμος Κιλκίς	2	2	-	-	1,5	Επισήμανση των κατευθύνσεων των κειμένων του υπερκείμενου σχεδιασμού
Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών Κιλκίς	3	5	Μέτρα / Παρεμβάσεις που εναρμονίζονται με το σχεδιασμό και τη διαχείριση κινητικότητας σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας	Μέτρα / Παρεμβάσεις που έρχονται σε σύγκρουση με τον περιφερειακό σχεδιασμό δεν θα υποστηριχθούν	1,3,4,5	Υποστήριξη της διαδικασίας με παροχή πληροφοριών στα πλαίσια νομοθεσίας και κανονισμών και προγραμματισμένων δράσεων και παρεμβάσεων σε επίπεδο περιφέρειας
Υποδιεύθυνση Τεχνικών Έργων ΠΕ Κιλκίς	3	5				
Διεύθυνση Εμπορίου Κιλκίς	4	1	Μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών Υποστήριξη μέτρων που βελτιώνουν την εμπορευματική κίνηση Θέσεις στάθμευσης εκτός οδού	Μέτρα πεζοδρομήσεων, περιορισμού της στάθμευσης		
Φορείς ασφάλειας και υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης						
ΕΚΑΒ Κιλκίς	3	2	Μέτρα που βελτιώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών.	Παρεμβάσεις που δυσκολεύουν την πρόσβαση οχημάτων του ΕΚΑΒ	3,5	-
Κέντρο Υγείας Πολυκάστρου	2	2	Μέτρα που βελτιώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών, άρα και την ταχύτητα προσπέλασης των οχημάτων σε περιπτώσεις ανάγκης	Παρεμβάσεις που δυσκολεύουν την πρόσβαση οχημάτων	3,5	Προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου, τμήματα με δυσκολίες προσπέλασης
Πυροσβεστική Υπηρεσία Κιλκίς	3	2	Μέτρα που βελτιώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών, άρα και την ταχύτητα προσπέλασης των οχημάτων σε περιπτώσεις ανάγκης	Παρεμβάσεις που δυσκολεύουν την πρόσβαση πυροσβεστικών οχημάτων και την προσέγγιση τους σε πυροσβεστικούς κρούς	3,5	-
Αστυνομικό Τμήμα Παιονίας-Τροχαία-Συνοριακή	3	2	Μέτρα που ενισχύουν το επίπεδο οδικής ασφάλειας και	-	1,3,5	Παράνομη στάθμευση Προβλήματα κυκλοφορίας.

Όνομα Φορέα	Ενδιαφέρον για το Σχεδιασμό	Δικαιοδοσία Νομιμότητα Σχεδιασμού	Προοπτικές αποδοχής σχεδιασμού	Ενδεχόμενοι Κίνδυνοι	Ενταξη σε δραστηριότητα (1,2,3,4,5)	Χρήσιμα δεδομένα
Φύλαξη			περιορίζουν την παραβατική συμπεριφορά			Χαρακτηριστικά ελεγχόμενης στάθμευσης
33 ΜΚ ΤΑΞ	2	2	Μέτρα / Ρυθμίσεις που διευκολύνουν την λειτουργία του φορέα και των μετακινούμενων	Μέτρα πεζοδρομήσεων, περιορισμού της στάθμευσης Θέσπιση ωραρίου ή απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων	1,3	Δρομολόγια στρατιωτικών οχημάτων
Πάροχοι Συγκοινωνιακού Έργου						
Σωματείο Εργαζομένων Ιδιοκτητών Ταξί Παιονίας	5	3	Μέτρα που βελτιώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών και δίνουν ώθηση στη λειτουργία των υπηρεσιών τους	Αντίδραση σε μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών, Μέτρα απαγόρευσης της διέλευσης Μηχανοκίνητων οχημάτων, Αλλαγή/ Κατάργηση /περιορισμός πιάτσας	1,2,3,4,5	Εντοπισμός ωρών αιχμής Σημεία που λειτουργούν άτυπες πιάτσες
Υπεραστικό ΚΤΕΛ Κιλκίς Α.Ε.	5	4	Μέτρα / Ρυθμίσεις που διευκολύνουν την λειτουργία του φορέα	Μέτρα που απαγορεύουν τη διέλευση βαρέων οχημάτων εντός του αστικού ιστού	1,3,4,5	Δρομολόγια-Στάσεις ΚΤΕΛ Παροχή δεδομένων επιβατικής κίνησης
Ενώσεις Επαγγελματιών-Επιμελητήρια						
Εμπορικό-επαγγελματικός Σύλλογος Πολυκάστρου κ	5	3	Μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών Υποστήριξη μέτρων που βελτιώνουν την εμπορευματική κίνηση Θέσεις στάθμευσης εκτός οδού	Μέτρα πεζοδρομήσεων, περιορισμού της στάθμευσης Θέσπιση ωραρίου φ/φ	1,2,3,4,5	Στοιχεία επιχειρήσεων / είδος δραστηριότητας Εικόνα της αγοράς σχετικά με την κινητικότητα της ώρες αιχμής, Προβλήματα-Επιθυμίες Πολιτών
Επιμελητήριο Κιλκίς	4	4	Μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών Υποστήριξη μέτρων που βελτιώνουν την εμπορευματική κίνηση Θέσεις στάθμευσης εκτός οδού	Μέτρα πεζοδρομήσεων, περιορισμού της στάθμευσης Θέσπιση ωραρίου φ/φ	1,2,3,4,5	Στοιχεία επιχειρήσεων / είδος δραστηριότητας Εικόνα της αγοράς σχετικά με την κινητικότητα της ώρες αιχμής Προβλήματα-Επιθυμίες Πολιτών
ΤΕΕ Κιλκίς	4	2	Μέτρα που προωθούν την βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα	-	2,3,4,5	Βαθμός αποδοχής παρεμβάσεων από την τοπική κοινωνία
Εκπρόσωποι εκπαιδευτικών/πανεπιστημιακών ιδρυμάτων						

Όνομα Φορέα	Ενδιαφέρον για το Σχεδιασμό	Δικαιοδοσία Νομιμότητα Σχεδιασμού	Προοπτικές αποδοχής σχεδιασμού	Ενδεχόμενοι Κίνδυνοι	Ενταξη σε δραστηριότητα (1,2,3,4,5)	Χρήσιμα δεδομένα
Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Κιλκίς	3	2	Μέτρα ενίσχυσης των ήπιων μορφών κινητικότητα, Μέτρα ασφάλειας και άνεσης μετακινουμένων ιδιαίτερα περιμετρικά των σχολείων, Δημιουργία σχολικών διαδρομών Δράσεις εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης	-	2,3,4	Ποιοτικά στοιχεία και πληροφορίες για τις συνθήκες οδικής ασφάλειας στην περίμετρο των σχολικών συγκροτημάτων
Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης Κιλκίς	3	2				
Σύλλογοι Γονέων: 1 ^{ου} , 2 ^{ου} , 3 ^{ου} , 4 ^{ου} Νηπιαγωγείου, 1 ^{ου} , 2 ^{ου} , 3 ^{ου} Δημοτικού Σχολείου, Γυμνασίου, Λυκείου	3	2				
Κοινωνικές Ομάδες/ Σύλλογοι						
Πολιτιστικοί Σύλλογοι: Ποντιακών, Ανατολικο Ρωμυλιωτών, Μικρασιατών, Σαρακατσάνων, Γυναικών	5	1	Μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών Μέτρα Βελτίωσης της προσβασιμότητας της πεζή μετακίνησης Μέτρα βελτίωσης της πεζή μετακίνησης Αστυνόμευση	Μέτρα προώθησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	2,3,4	Επικίνδυνα ή δυσπρόσιτα σημεία διέλευσης πεζών-ευαίσθητων ομάδων
Αθλητικοί Σύλλογοι: ΑΕΠ, ΑΟΠ, Εύαθλον	4	1	-	-	2,3	Προτιμήσεις μετακινήσεων των μελών τους
Υπόλοιποι Φορείς						
Κοινοφελής Επιχείρηση Δήμου	4	1	Μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών Μέτρα Βελτίωσης της προσβασιμότητας της πεζή μετακίνησης Αστυνόμευση	-	2,3	Επικίνδυνα ή δυσπρόσιτα σημεία διέλευσης πεζών-ευαίσθητων ομάδων
ΝΠΔΔ Πρόνοιας, Αλληλεγγύης (Παιδικοί Σταθμοί, ΚΑΠΗ)	4	2	Υποδομές και μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας και προσβασιμότητας ευαίσθητων ομάδων	Μέτρα προώθησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	2,3	Επικίνδυνα ή δυσπρόσιτα σημεία διέλευσης πεζών-ευαίσθητων ομάδων

1.5 Στρατηγική Διαβούλευσης: Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, προσχέδιο συμφώνου συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων, σύνταξη ερωτηματολογίων πολιτών και φορέων εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο, ενδεικτικό πρόγραμμα ανοιχτών συναντήσεων στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων

1.5.1 Διαδικασία ανάπτυξης μιας στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

1.5.1.1 Σκοπιμότητα στρατηγικής εμπλοκής των φορέων

Ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει μεγάλο πλήθος ατόμων, τα οποία χαρακτηρίζονται από διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα. Το συγκεκριμένο φαινόμενο οδηγεί σε περίπλοκες σχέσεις μεταξύ των τοπικών αρχών, των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Η έκβαση των σχέσεων αυτών μπορεί να επηρεάσει το αποτέλεσμα του σχεδιασμού. Συνεπώς, η διαχείριση των παραπάνω ομάδων στην πορεία του σχεδίου αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό για την αποτελεσματικότητα, την υιοθέτηση και την μετέπειτα εφαρμογή του σχεδιασμού.

Η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας είναι ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Η τοπική κοινωνία διακρίνεται σε φορείς που επηρεάζουν άμεσα το μεταφορικό έργο, ομάδες που αλληλοεπιδρούν με διαφορετικούς τρόπους με το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς και το ευρύτερο σύνολο των πολιτών με τις υποκειμενικές του ανάγκες και προτιμήσεις μετακίνησης.

Η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας έχει τέσσερις (4) βασικούς στόχους:

- Ανταλλαγή πληροφοριών
- Εκπαίδευση
- Υποστήριξη της διαδικασίας
- Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

Ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνει :

- Κοινωνική συνεργασία
- Πιο δημοκρατική λήψη αποφάσεων
- Αυξημένη δικαιοδοσία στην δημοτική αρχή να εφαρμόσει τον σχεδιασμό

Προκειμένου να εφαρμοστεί αποτελεσματικά η διαδικασία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού και να εξαχθούν συμπερασμάτων από την εμπειρία των συμμετεχόντων με δομημένο και ουσιαστικό τρόπο, δημιουργείται η ανάγκη σχηματισμού ενός οργανωμένου πλαισίου διεξαγωγής του. Για το σκοπό αυτό, αναπτύχθηκε από την ομάδα έργου η **Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας**.

1.5.1.2 Πλαίσιο διαμόρφωσης της στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

Μια στρατηγική για την προσέγγιση των εμπλεκόμενων μερών σε ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει ένα σύνολο στοιχείων και δραστηριοτήτων που διαφοροποιούνται σε συνάρτηση με το πλήθος των εμπλεκόμενων, τις δυνατότητες της ομάδας έργου και άλλων χαρακτηριστικών που εξαρτώνται από την γενικότερη «παράδοση» της τοπικής κοινωνίας στις συμμετοχικές διαδικασίες.

Ωστόσο, ανεξάρτητα με τις προσαρμογές για κάθε περίπτωση, η διαδικασίες συμμετοχής των εμπλεκόμενων θεσμών, οργανισμών, κοινωνικών ομάδων και πολιτών στον σχεδιασμό, διαμορφώνονται με βάση ένα σύνολο αρχών. Συγκεκριμένα, ο συμμετοχικός σχεδιασμό μπορεί να θεωρηθεί μια διαδικασία στην οποία:

- ❖ **προωθείται η αλληλεπίδραση** μεταξύ των κέντρων λήψης αποφάσεων και των εμπλεκόμενων ομάδων, με στόχο τη λήψη απόφασης και τη χάραξη πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της κοινωνίας μέσα από **συναινετικές διαδικασίες**,

- ❖ η αλληλεπίδραση αυτή γίνεται στη βάση ενός **συγκεκριμένου μεθοδολογικού πλαισίου** για την εφαρμογή των συμμετοχικών διαδικασιών **με συστηματικό και οργανωμένο τρόπο,**
- ❖ για τον σκοπό αυτό **επιστρατεύεται ένα φάσμα μεθόδων και εργαλείων συμμετοχής** (π.χ. πλατφόρμες επικοινωνίας, μέθοδοι, μοντέλα), τα οποία προσαρμόζονται στις συνθήκες που επικρατούν, για την επίτευξη μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας.
- ❖ Οι μέθοδοι αυτές, μπορούν να ολοκληρώνονται σε υποδείγματα τα οποία χρησιμοποιούνται για την πληροφόρηση των εμπλεκόμενων στη συμμετοχική διαδικασία και την αύξηση της γνώσης τους για τις διάφορες πτυχές του υπό εξέταση προβλήματος.

Αντίστοιχα, οι διαδικασίες αξιοποιούν ένα σύνολο μεθόδων και εργαλείων (πίνακας 15) που προσαρμόζονται ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε σχεδιασμού.

Πίνακας 15: Μέθοδοι και Εργαλεία Συμμετοχικού σχεδιασμού

Παροχή και Συλλογή Πληροφορίας	
Έντυπα ενημέρωσης κοινού	<ul style="list-style-type: none"> • Αλληλογραφία • Αφίσες, Σημειώματα και πινακίδες • Leaflets and brochures • Fact sheets – Χρήσιμοι Οδηγοί • Newsletters • Τεχνικές Αναφορές
Τηλεπικοινωνίες	<ul style="list-style-type: none"> • Τηλεφωνικές τεχνικές • Τοπικά ραδιοφωνικά • Τηλεοπτικά προγράμματα
Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Τεχνικές Internet • Διαδικτυακά forums • Διαδικτυακές Δημοσκοπήσεις
Έρευνες	<ul style="list-style-type: none"> • Ερωτηματολόγια • Συνεντεύξεις με ειδικούς
Προσέγγιση με αλληλεπίδραση των πολιτών	
Εκδηλώσεις Ενημέρωσης	<ul style="list-style-type: none"> • Μια έκθεση • Ένα κέντρο πληροφόρησης • Σημεία πληροφόρησης • Δημόσια Συνέδρια • Τοπικές εκδηλώσεις
Προσέγγιση επιλεγμένων ομάδων συμμετεχόντων	<ul style="list-style-type: none"> • Επισκέψεις σε γειτονιές & επισκέψεις εργασίας • Ομάδες Εστίασης • Συναντήσεις Στρογγυλής τραπέζης • Διαδραστικά Εργαστήρια • Επιτροπές Πολιτών • Τεχνικές ομάδες εργασίας
Προσέγγιση ευρύτερων ομάδων	<ul style="list-style-type: none"> • Συνέδριο εμπλεκόμενων • Εκδήλωση οράματος (A transport visioning event) • «Planning for Real» μέθοδος • Ανοικτές εκδηλώσεις
Δύσκολα προσεγγίσιμες ομάδες	
Ειδικές ομάδες	<ul style="list-style-type: none"> • Εθνικές μειονότητες • Άνθρωποι με αναπηρία • Νέοι και Ηλικιωμένοι άνθρωποι • Άνθρωποι χαμηλού μορφωτικού επιπέδου • Απαθείς άνθρωποι

Ο παραπάνω συγκεντρώνει μεθόδους και εργαλεία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης. Η προσέγγιση διαφέρει όταν ο σκοπός είναι η παροχή ή η συλλογή πληροφορίας, όταν αλληλοεπιδρούν πολίτες και όταν επιδιώκεται η συμμετοχή δύσκολα προσεγγίσιμων ομάδων.

1.5.1.3 Στοιχεία στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ

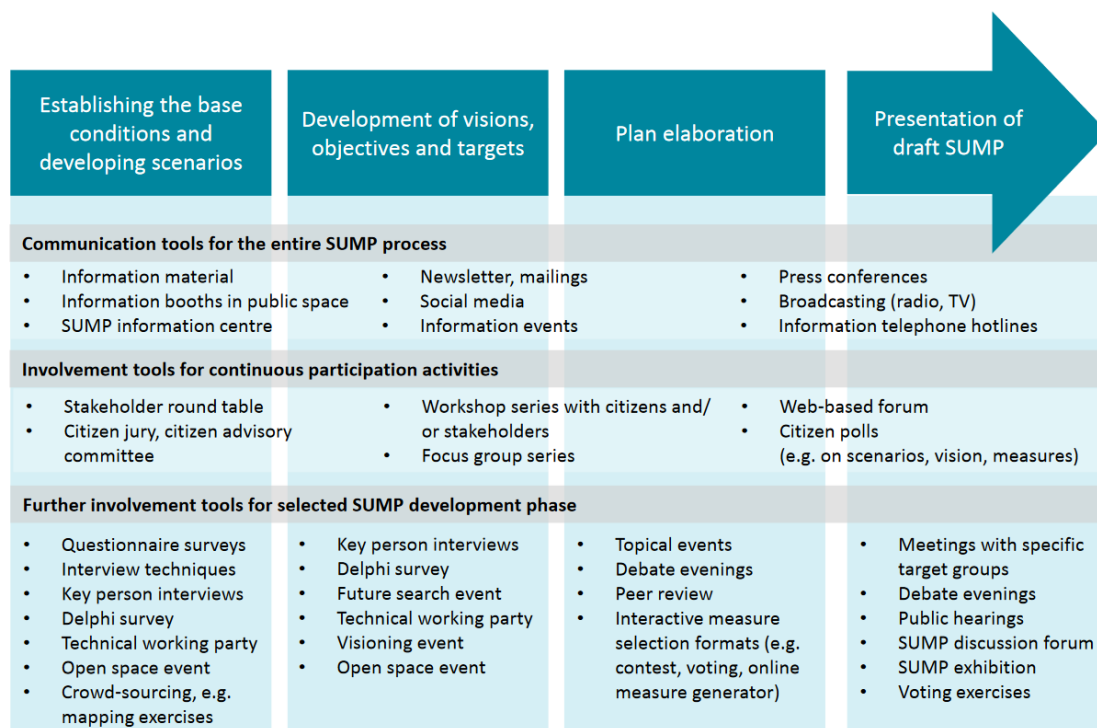
Η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού θεωρείται αναπόσπαστο στοιχείο στην διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Προδιαγραφές του Eltis. Ο Πίνακας 16 περιλαμβάνει ένα σύνολο ενδεικτικών στοιχείων που μπορούν να δομήσουν μια αποτελεσματική Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Πίνακας 16 Ενδεικτικά περιεχόμενα στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

Στοιχεία μιας στρατηγικής για την προσέγγιση των εμπλεκόμενων φορέων

- Σκοπός, λογική και αντικείμενα της διαδικασίας συμμετοχής
- Εισαγωγή στη διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ (καθορισμός του χρόνου & τρόπου που η συμμετοχή τους ενσωματώνεται στην διαδικασία).
- Συμμετοχή πιθανώς ενδιαφερόμενων ομάδων
- Ανάλυση των εμπλεκόμενων (ενδιαφέροντα τους και διαμάχες μεταξύ τους)
- Εργαλεία συμμετοχής για κάθε αντικείμενο και φάση
- Αναλυτικό πλάνο για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων (including schedule and milestones)
- Ανάλυση ρίσκου και έλεγχός ποιότητας
- Καθορισμός των κανόνων συμμετοχής
- Προσδιορισμός απαιτούμενων οικονομικών και ανθρώπινων πόρων
- Καθορισμός ρόλων και αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση της συμμετοχικής διαδικασίας
- Τήρηση πρακτικών στις συναντήσεις
- Διαδικασίες για την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων της συμμετοχικής διαδικασίας στη διαδικασία εκπόνησης.
- Δείκτες και διαδικασία για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας της συμμετοχικής διαδικασίας

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός προσαρμόζεται στη διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ, όπως περιγράφεται στις προδιαγραφές του Eltis, μέσω ενός οδηγού. Ο εν λόγω οδηγός αντιστοιχίζει τα εργαλεία και τις μεθόδους των προηγούμενων πινάκων με τις δραστηριότητες του ΣΒΑΚ στις οποίες θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν.



© Rupprecht Consult, 2016

Εικόνα 8 Ενδεικτική εφαρμογή μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού σε ένα ΣΒΑΚ

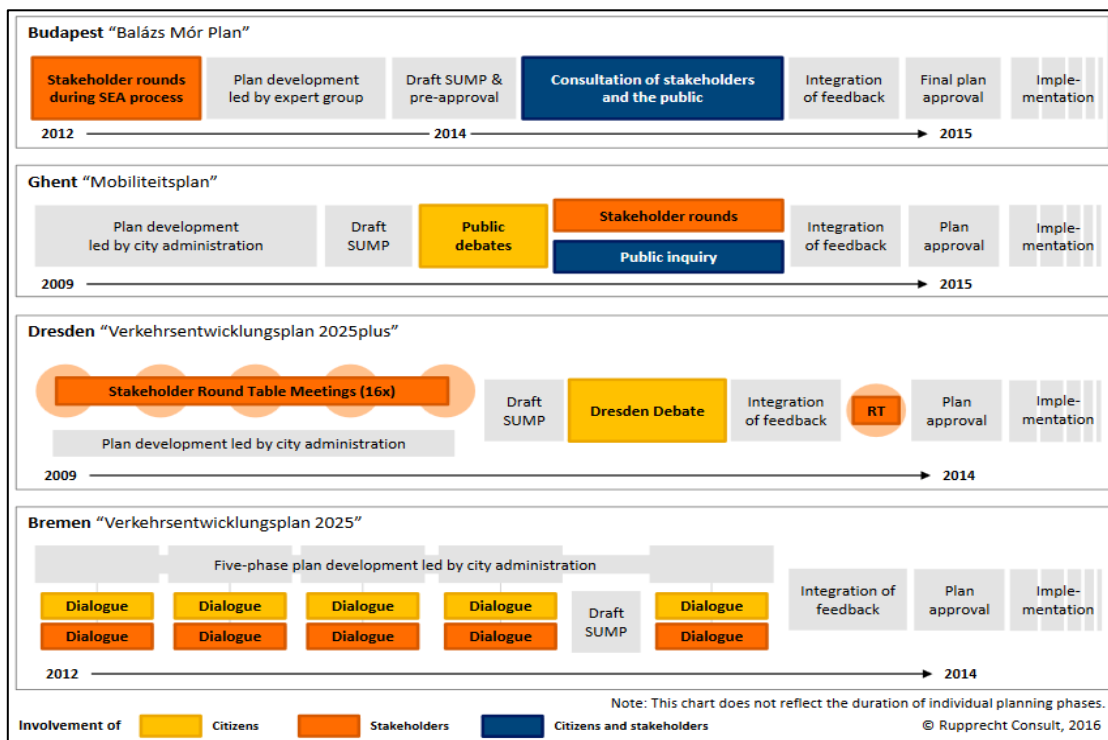
1.5.1.4 Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της Στρατηγικής του Συμμετοχικού Σχεδιασμού αποτελεί το πλάνο εμπλοκής των συμμετεχόντων. Το εν λόγω πλάνο περιγράφει τη χρονική περίοδο, τον τρόπο και το βαθμό εμπλοκής κάθε συμμετέχοντα στη διαδικασία σχεδιασμού. Το πλάνο εμπλοκής θα εξειδικεύσει στο βαθμό του δυνατού τη συμβολή κάθε συμμετέχοντα στην πορεία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, όσον αφορά:

- Δεδομένα που ενδέχεται να παρέχει
- Τοποθετήσεις σχετικά με την περιγραφή των αναγκών και των δυσκολιών που αντιμετωπίζει
- Συμμετοχή στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
- Συμμετοχή στην επιλογή σεναρίων και μέτρων

Μέσω του πλάνου, όποιος συμμετέχει στον σχεδιασμό θα μπορεί να γνωρίζει τη συμβολή του κατά τη διαδικασία εκπόνησης και να δεσμευθεί στην τήρηση των διαδικασιών που αυτή περιγράφει.

Η αναζήτηση της «ιδανικής πρακτικής» για το πλάνο εμπλοκής φορέων και πολιτών είναι άσκοπη, καθώς η συγκεκριμένη δραστηριότητα εκτελείται αποτελεσματικά μέσω της ικανοποίηση των εξατομικευμένων αναγκών κάθε Δήμου που εκπονεί ΣΒΑΚ. Στην Εικόνα 8 παρουσιάζονται απλοποιημένες οι διαδικασίες εμπλοκής των συμμετεχόντων (φορείς, θεσμοί, ομάδες και πολίτες) που ακολούθησαν τέσσερις ευρωπαϊκές πόλεις κατά την εκπόνηση των ΣΒΑΚ τους.



Εικόνα 9 Εναλλακτικές μορφές πλάνων εμπλοκής των συμμετεχόντων

1.5.1.5 Κανόνες Συμμετοχής

Η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού περιλαμβάνει ένα σύνολο δραστηριοτήτων που εμπεριέχουν σε διαφορετικό βαθμό την αλληλεπίδραση:

- Προσώπων / Ομάδων μεταξύ τους
- Φορέων και Θεσμών μεταξύ τους
- Προσώπων / Ομάδων με Φορείς και Θεσμούς

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού θα οδηγήσει σε αποτελέσματα ρεαλιστικά και αξιοποιήσιμα, ότι η συμβολή των συμμετεχόντων θα είναι ουσιαστική και ότι τα αποτελέσματα θα είναι σεβαστά από όλους, απαιτείται η σύσταση ενός πλαισίου κανόνων που θα διέπουν τις διαδικασίες.

Οι κύριες τομείς του πλαισίου των κανόνων για την Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού, είναι:

- Καθορισμός παραμέτρων συμμετοχής
- Υποχρεώσεις Ομάδας Έργου
- Υποχρεώσεις όσων συμμετέχουν στον σχεδιασμό
- Πλαίσιο Επικοινωνίας

Οι κανόνες συμμετοχής αποτελούν εξίσου σημαντικό τμήμα της Στρατηγικής και κοινοποιούνται στο Δίκτυο Εμπλεκόμενων προκειμένου οι εκπρόσωποι να είναι πλήρως ενήμεροι, όπως συμβαίνει με το Πλάνο Εμπλοκής των Συμμετεχόντων.

1.5.2 Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Παιονίας

1.5.2.1 Αρχικές ενέργειες διαμόρφωσης στρατηγικής για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Όπως προκύπτει από τις προηγούμενες παραγράφους, η Στρατηγική του Συμμετοχικού Σχεδιασμού μπορεί να έχει κλιμακούμενο εύρος αντικειμένων και βάθος λεπτομέρειας, καθώς τα χρησιμοποιούμενα εργαλεία και μέθοδοι ενδέχεται να διαφέρουν κατά περίπτωση. Οι παράγοντες διαφοροποίησης εντοπίζονται στα τοπικά χαρακτηριστικά της κοινωνίας, στις δυνατότητες και στον βαθμό κινητοποίησης του Δήμου. Μεταξύ άλλων, οι κύριοι παράγοντες διαφοροποίησης είναι:

- Το πλήθος των συμμετεχόντων
- Το επίπεδο οργάνωσης των εμπλεκόμενων φορέων και ομάδων
- Η υφιστάμενη υποδομή του δήμου
- Το επίπεδο οργάνωσης του δήμου
- Οι ανθρώπινοι και χρηματικοί πόροι που μπορεί να διαθέσει ο Δήμος στον συμμετοχικό σχεδιασμό
- Ο βαθμός εξοικείωσης του δήμου με την εφαρμογή συμμετοχικών διαδικασιών
- Ο βαθμός εξοικείωσης της τοπικής κοινωνίας με τις συμμετοχικές διαδικασίες
- Ο χρονικός προγραμματισμός

Λαμβάνοντας υπόψη τη μεταβλητότητα των αναγκών σε μια στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού, η υιοθέτηση μιας στρατηγικής από κάποιο άλλο ΣΒΑΚ, ως καλή πρακτική, κρίνεται ως μη σκόπιμη. Αντιθέτως, εφαρμόζοντας τις μεθόδους του συμμετοχικού σχεδιασμού, η στρατηγική θα πρέπει να προκύψει ως αποτέλεσμα μελέτης της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ, που θα προσαρμόζεται στις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά του Δήμου.

Προκειμένου να διαμορφωθεί η στρατηγική του συμμετοχικού σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δήμου, πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή συνάντηση από την ομάδα έργου και την ομάδα υποστήριξης έργου του ΣΒΑΚ. Η συνάντηση είχε διαδραστικό χαρακτήρα και οργανώθηκε στα εξής διακριτά τμήματα:

A) Ενημέρωση της ομάδας έργου του Δήμου σχετικά με το Συμμετοχικό Σχεδιασμό

- Αρχές συμμετοχικού σχεδιασμού
- Οφέλη για την Κοινωνία και τον Δήμο
- Εργαλεία και μέθοδοι
- Εφαρμογή στα ΣΒΑΚ

B) Αξιολόγηση των συμμετεχόντων

- Αρχική αναγνώριση εμπλεκόμενων
- Ανάλυση των φορέων
- Βαθμός εμπλοκής φορέων στην παροχή δεδομένων, στην αποτελεσματικότητα του Σχεδιασμού, και στην εφαρμογή του σχεδίου
- Ενδεχόμενα κοινά συμφέροντα φορέων
- Ενδεχόμενα αντικρουόμενα συμφέροντα φορέων

Γ) Διαμόρφωση του πλάνου Συμμετοχής

- Διαμόρφωση Φάσεων Συμμετοχής
- Αξιολόγηση διαθέσιμων πόρων
- Επιλογή των μεθόδων και των εργαλείων του συμμετοχικού σχεδιασμού που θα χρησιμοποιηθούν ανά φάση συμμετοχής
- Επιλογή βαθμού εμπλοκής κάθε συμμετέχοντα ανά φάση συμμετοχής

Δ) Καθορισμός του πλαισίου Κανόνων Συμμετοχής

Ε) Διαμόρφωση Συμφώνου Δέσμευσης των Φορέων

Από τη διαβούλευση της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ στη διαδικτυακή συνάντηση στρογγυλής τραπέζης, προέκυψε η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας μέσα από την οριστικοποίηση του δικτύου φορέων, των κανόνων συμμετοχής, του πλάνου συμμετοχής και του σύμφωνου φορέων.

Το δίκτυο φορέων και η ανάλυσή τους φαίνεται στα αντίστοιχα υποκεφάλαια του παρόντος παραδοτέου, ενώ παρακάτω ακολουθεί το πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων, οι κανόνες εμπλοκής και το σύμφωνο φορέων.

1.5.2.2 Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων Δήμου Παιονίας

Οι φάσεις του συμμετοχικού σχεδιασμού, έτσι όπως επιλέχθηκαν από την ομάδα έργου, ώστε να προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά της πόλης, παρουσιάζονται παρακάτω.

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων	
Προκαταρκτική επικοινωνία	<p><u>Σύνταξη Συμφώνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού</u></p> <p>Στο πλαίσιο προετοιμασίας των σταδίων εμπλοκής των φορέων αποστέλλεται ενημερωτικό έντυπο προς τους φορείς το οποίο τους πληροφορεί για την πρόθεση του Δήμου να συγκροτήσει το δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων το οποίο θα έχει ενεργή συμμετοχή στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Στο συγκεκριμένο ενημερωτικό έντυπο παρουσιάζονται τα στάδια εμπλοκής των φορέων, οι υποχρεώσεις και αρμοδιότητες τους στο πλαίσιο της συμμετοχής τους όπως επίσης και το κυρίως κείμενο του συμφώνου.</p>
Α΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού	<p><u>1^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας:</u></p> <p>Μέθοδος:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη 2) Έντυπα τοποθέτησης <p>Διάρκεια: 2 βδομάδες (για έντυπα τοποθέτησης)</p> <p>Περιγραφή:</p> <p>Στο πλαίσιο της πρώτης διαβούλευσης πραγματοποιείται η πρώτη επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωσή τους σχετικά με το αντικείμενο και τα χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.</p> <p>Για την πραγματοποίηση της πρώτης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού επιλέχθηκαν 2 μέθοδοι εμπλοκής φορέων:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη <p>Αρχικά οι φορείς που επιλέχθηκαν να συμμετάσχουν στην τηλεδιάσκεψη ενημερώνονται μέσω προσκλήσεων, συνοδευόμενων από ατζέντα θεμάτων και ενημερωτικό υλικό σχετικά με όσες πληροφορίες πρόκειται να τους ζητηθούν. Τονίζεται ότι η συνάντηση, θα γίνει διαδικτυακά μέσω τηλεδιάσκεψης λόγω των περιοριστικών μέτρων που έχουν προκύψει από την έξαρση του Covid 19.</p> <p>Κατά την πραγματοποίηση της τηλεδιάσκεψης, η ομάδα έργου θα πραγματοποιήσει μια σειρά από παρουσιάσεις αναφορικά με τις αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, την πορεία υλοποίησης του έργου και τις συνθήκες που επικρατούν στο υφιστάμενο σύστημα μετακινήσεων, σύμφωνα με τα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία που αναμένεται να έχουν συγκεντρωθεί.</p> <p>Οι φορείς, στην συνέχεια, καθοδηγούμενοι από την ομάδα έργου, καλούνται να παρουσιάσουν το ρόλο και το έργο τους στη λειτουργία της πόλης και να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητές τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας. Επίσης καλούνται να αξιολογήσουν το μεταφορικό σύστημα του Δήμου ως προς διαφορετικούς τομείς</p>

	<p>κινητικότητας. Κατά την διάρκεια της διαδικασίας οι φορείς ενημερώνονται και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δελτία τοποθέτησης <p>Στους φορείς που θα συμμετάσχουν στην διαβούλευση μέσω αυτής της μεθόδου, θα κοινοποιηθεί πλούσιο ενημερωτικό υλικό υπό μορφή δελτίου το οποίο θα υπάρχει και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, βάσει του οποίου θα περιγράφονται οι αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η πορεία υλοποίησης και οι συνθήκες που επικρατούν στο υφιστάμενο σύστημα μετακινήσεων, σύμφωνα με τα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία που έχουν συγκεντρωθεί. Το ενημερωτικό υλικό θα συνοδεύεται από ειδική πρόσκληση στην οποία θα υπάρχει σύνδεσμος (link) ο οποίος θα οδηγεί σε ειδικά διαμορφωμένη πλατφόρμα τοποθέτησης μέσω της οποίας ο εκάστοτε φορέας θα τοποθετηθεί ως προς διαφορετικούς τομείς κινητικότητας της πόλης σχετικά με προβλήματα και θετικά στοιχεία.</p> <p>Επίσης θα τους αποσταλεί και σε αυτούς το σύμφωνο φορέων.</p> <p>Συνολικά θα δοθεί χρονικό περιθώριο τοποθέτησης ίσο με 2 βδομάδες.</p> <p>Δημοσίευση αποτελεσμάτων: Για τις διαδικασίες εμπλοκής φορέων (συνάντηση και έντυπα τοποθέτησης), η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 1^{ης} διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στη Β' φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού.</p>
<p align="center">Β' Φάση Συμετοχικού Σχεδιασμού</p>	<p>2^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας Μέθοδος:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με ομάδα φορέων 2) Διαδικτυακή Δημοσκόπηση <p>Διάρκεια: 20 μέρες Περιγραφή: Η διαδικασία της 2ης διαβούλευσης προβλέπεται να έχει 2 στάδια.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στάδιο 1: Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με ομάδα φορέων <p>Στο πρώτο στάδιο που θα πραγματοποιηθεί με τη μορφή διαδικτυακής συνάντησης θα συμμετάσχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς που κατά την ανάλυση φορέων (όπως περιεγράφηκε στο υποκεφάλαιο 1.4.3) κρίθηκε ότι μπορούν να συνεισφέρουν στην διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας. Σε αυτούς θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της Α φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού, με έμφαση στα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης. Οι στρατηγικοί στόχοι και το όραμα που θα προκύψουν από την ανάλυση και από τις τοποθετήσεις του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, επίσης θα παρουσιαστούν σε αυτή την φάση. Στην συνέχεια θα ακολουθήσει περιγραφή των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που διαμορφωθήκαν προκειμένου να επιτευχθούν οι στρατηγικοί στόχοι. Οι συμμετέχοντες θα μπορούν να κάνουν τροποποιήσεις ή/και να προτείνουν επιπλέον σενάρια και σε επόμενο στάδιο να επιλέξουν το ιδανικότερο για αυτούς. Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει και την τροποποίηση των σεναρίων.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στάδιο 2: Διαδικτυακή Δημοσκόπηση επιθυμητού σεναρίου <p>Στο δεύτερο στάδιο, τα σενάρια κινητικότητας, μετά τις πιθανές τροποποιήσεις του πρώτου σταδίου, θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και θα παραμείνουν προς ψήφιση μέχρι το πέρας της περιόδου διαβούλευσης. Στο εν λόγω στάδιο θα συμμετέχει όλο το δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων και δύναται να υπάρχει και συμμετοχή πολιτών χωρίς να κρίνεται απαραίτητο. Η προσέγγιση των συμμετεχόντων για ψήφιση του επιθυμητού σεναρίου θα γίνει μέσω προσκλήσεων, με αναρτήσεις στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, δελτίο τύπου και προβολή σε τοπικά μέσα επικοινωνίας. Οι κοινωνικοί φορείς/σύλλογοι αναμένεται να ενημερώσουν σχετικά και τα μέλη τους ώστε να ενισχυθεί η συμμετοχή πολιτών.</p> <p>Δημοσίευση αποτελεσμάτων: Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 2^{ης} διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στην Γ' φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού</p>

Γ' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού	<p>3^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας: Μέθοδος:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με ομάδα φορέων 2) Διαδικτυακή Δημοσκόπηση <p>Διάρκεια: 20 μέρες Περιγραφή: Η διαδικασία της 3ης διαβούλευσης προβλέπεται να έχει 2 στάδια, τα οποία θα τρέχουν ταυτόχρονα.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στάδιο 1: Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με ομάδα φορέων <p>Στην παρούσα τελική φάση θα υπάρχει μια συνάντηση στην οποία θα συμμετάσχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς που κατά την ανάλυση φορέων κρίθηκε ότι μπορούν να συνεισφέρουν στην στη διαδικασία διαμόρφωσης και αξιολόγησης μέτρων κινητικότητας. Στην συνάντηση/τηλεδιάσκεψη αυτή, θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της Β φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού. Το επικρατέστερο σενάριο θα εξειδικευθεί και θα παρουσιασθεί στους συμμετέχοντες. Το βασικό αντικείμενο της 3^{ης} διαβούλευσης αποτελεί <u>η διαμόρφωση των μέτρων του ΣΒΑΚ που θα υλοποιήσουν όσα περιγράφει το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας.</u> Οι φορείς θα ενημερωθούν σχετικά με το είδος των μέτρων, τον τρόπο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά τους, ενώ παράλληλα όπου αυτά παρουσιάζουν εναλλακτικές λύσεις, θα ζητηθεί από τους φορείς να τοποθετηθούν ως προς ενδεικτικά σημεία χωροθέτησης των μέτρων. Τελικό αποτέλεσμα προβλέπεται να είναι η διαμόρφωση ενός κοινώς αποδεκτού πακέτου μέτρων.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στάδιο 2: Διαδικτυακή Δημοσκόπηση <p>Στο στάδιο αυτό, αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ όλη η πληροφορία που αφορά τα τελικά προτεινόμενα πακέτα μέτρων προς ενημέρωση του συνόλου των φορέων καθώς και των πολιτών. Παράλληλα θα είναι εφικτή, μέσω ειδική πλατφόρμας, η τοποθέτηση ως προς την αποδοχή των μέτρων και σχολιασμός αυτών. Οι συμμετέχοντες θα ειδοποιηθούν μέσω επιστολών και αναρτήσεων στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου και θα δοθεί περιθώριο 20 ημερών για την ολοκλήρωση της διαδικασίας κατάθεσης σχολίων. Το αποτέλεσμα του σταδίου αυτού θα συνηυπολογιστεί μαζί με τα αποτελέσματα του 1^{ου} σταδίου της 3^{ης} διαβούλευσης και το τελικό προϊόν θα είναι το οριστικό πακέτο μέτρων του ΣΒΑΚ.</p> <p>Δημοσίευση αποτελεσμάτων: Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 3ης διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ μετά το πέρας της διαδικασίας και της επεξεργασίας των σχολίων και των τοποθετήσεων και θα αποτελεί το τελικό πακέτο παρεμβάσεων του έργου.</p>
Σε όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ	<p><u>Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων</u></p> <p>Η έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων αφορά τους πολίτες του Δήμου Παιονίας. Πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας τοποθέτησης και ενώ η έναρξή της συμπίπτει με της έναρξη της πρώτης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού, δύναται να συνεχίζεται καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τα αποτελέσματά της παρουσιάζονται τόσο στις διαβουλεύσεις όσο και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και ενημερώνονται τακτικά.</p> <p><u>Επιπλέον επικοινωνίες με φορείς</u></p> <p>Η ομάδα έργου δύναται να πραγματοποιεί συναντήσεις με συγκεκριμένους φορείς όταν καθίσταται σκόπιμο για την πορεία του ΣΒΑΚ. Τέτοιου είδους συναντήσεις δεν αντικαθιστούν τις φάσεις συμμετοχικού σχεδιασμού και έχουν σαν σκοπό την υποβοήθηση της ομάδας έργου.</p>

Σχηματικά το Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 17: Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων

Α Φάση	Β Φάση	Γ Φάση	Σε όλα τα στάδια
Περιγραφή			
Ενημέρωση για το ΣΒΑΚ, την διαδικασία με την οποία θα εκπονηθεί και τους τρόπους με τους οποίους οι φορείς μπορούν να συνεισφέρουν. Τοποθετήσεις φορέων σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και τους στόχους τους. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος κινητικότητας του Δήμου Παιονίας από τους φορείς	Οριστικοποίηση από τους φορείς του οράματος και των στρατηγικών στόχων που διαμορφώθηκαν με βάση τα προβλήματα που αναδείχθηκαν στην Α Φάση. Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας και αξιολόγηση τους. Διαβούλευση σεναρίων με τους πολίτες	Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της Β φάσης. Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας. Αξιολόγηση του προσχεδίου μέτρων από τους φορείς. Διαβούλευση του προσχεδίου με τους πολίτες.	Διαδικτυακή έρευνα για τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων των πολιτών. Συναντήσεις με «ειδικούς φορείς» και συζήτηση για συλλογή δεδομένων / πληροφοριών για το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας ή και για το σχεδιασμό νέων μέτρων.
Συμμετοχή			
Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου
Δίκτυο Εμπλεκομένων	Δίκτυο Εμπλεκομένων	Δίκτυο Εμπλεκομένων	Δίκτυο Εμπλεκομένων
Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες
Υπόμνημα			
<i>Χρώμα Συμμετοχής</i>		<i>Χρώμα Μη-Συμμετοχής</i>	
Μέθοδοι Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
Διαβούλευση με 2 μεθόδους: • Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη • Δελτία τοποθέτησης	Διαβούλευση σε 2 στάδια: • Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη • Διαδικτυακή δημοσκόπηση	Διαβούλευση σε 2 στάδια: • Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη • Διαδικτυακή δημοσκόπηση	• Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων
Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
• Διαδικτυακές συναντήσεις • Προσκλήσεις • Ενημερωτικό Υλικό • Φόρμα τοποθέτησης	• Προσκλήσεις • Ανακοινώσεις • Ενημερωτικό Υλικό • Διαδικτυακές συναντήσεις • Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκόπησης	• Προσκλήσεις • Ανακοινώσεις • Ενημερωτικό Υλικό • Διαδικτυακές συναντήσεις • Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκόπησης	• Προσκλήσεις • Διαδικτυακές συναντήσεις • Πλατφόρμα διαδικτυακής δημοσκόπησης

1.5.2.3 Κανόνες Συμμετοχής

Καθορισμός παραμέτρων συμμετοχής

- Η επιλογή των συμμετεχόντων γίνεται βάσει της ενδεχόμενης εμπλοκής τους στο εξεταζόμενο σύστημα αστικής κινητικότητας. Οι κατηγορίες των συμμετεχόντων διακρίνονται κατά βάση σε παρόχους μεταφορικού έργου, σε ομάδες που επηρεάζονται από το σύστημα και στο σύνολο της κοινωνίας. Κάθε επιχείρηση, οργανισμός, σύλλογος ή ομάδα που δεν περιλαμβάνεται στο πλάνο συμμετοχικού σχεδιασμού έχει δικαίωμα να εμπλακεί μετά από συνεννόηση με τον Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ.
- Η εμπλοκή των συμμετεχόντων γίνεται σε διακριτές φάσεις, οι οποίες καθορίζονται από την Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ και αποτυπώνονται στην Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού. Η μορφή, οι φάσεις, οι αρμοδιότητες και ο βαθμός συμμετοχής κάθε εμπλεκόμενου περιγράφονται στη στρατηγική.

Υποχρεώσεις Ομάδας Έργου

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ,

- θα ενημερώσει το δίκτυο συμμετεχόντων 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 εκπρόσωπο, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα έργου.
- θα συμμετέχει στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού
- θα παρέχει τα δεδομένα και τις πληροφορίες που του ζητούνται, όταν αυτές είναι διαθέσιμες
- θα δεσμευθεί για την ουσιαστική συμμετοχή του στο σχεδιασμό και την υλοποίηση, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας.
- πρέπει να λειτουργεί και να αποφασίζει προσανατολισμένο στην συνεργασία αντί για τον ανταγωνισμό.

Πλαίσιο Επικοινωνίας

- Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ είναι υπεύθυνη για την οργάνωση και την διαχείριση των επικοινωνιών
- Κάθε εκπρόσωπος οφείλει να συμπεριφέρεται με φιλικό και συνεργατικό τρόπο σε όλες τις δραστηριότητες του συμμετοχικού σχεδιασμού
- Οι αρχή του αμοιβαίου σεβασμού είναι βασικό χαρακτηριστικό για γόνιμο και αποδοτικό διάλογο.
- Οι γραπτές και οι ρητές τοποθετήσεις των συμμετεχόντων πρέπει να έχουν κοινό περιεχόμενο.

1.5.2.4 Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού

Οι φορείς που εμπλέκονται με τις μετακινήσεις προσώπων και τις μεταφορές αγαθών σε μια πόλη, διαμορφώνουν μεταξύ άλλων:

- Δικές τους πολιτικές λειτουργίες, εντός του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου προσδοκώντας το κέρδος
- Δικές τους βάσεις δεδομένων και πληροφοριών

Ένα σχέδιο επιπέδου Στρατηγικού Σχεδιασμού όπως το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας αναλαμβάνει να οργανώσει το περιβάλλον της κινητικότητας εντός του αστικού ιστού, προκειμένου η λειτουργία κάθε ενός από τους προαναφερόμενους φορείς:

- Να μην συγκρούεται με τη λειτουργία ενός άλλου φορέα
- Να ευνοεί την ομαλή κινητικότητα της πόλης
- Να συμβάλει στην κοινωνική ευημερία
- Να συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος

Προκύπτει συνεπώς η ανάγκη μιας μορφής συνεργασίας μεταξύ του Δήμου και των φορέων της πόλης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνεργασία τους στην παροχή δεδομένων πληροφοριών, στη διαμόρφωση του πλαισίου συνύπαρξης και λειτουργίας και στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ.

Ως απόρροια των παραπάνω αναγκών, αναπτύσσεται από την ομάδα έργου ένα Σύμφωνο Συμμετοχής μεταξύ του Δήμου και των εμπλεκόμενων φορέων. Το κείμενο του συμφώνου έχει κατά βάση πολιτικό χαρακτήρα και εκφράζει το κοινό όραμα και τους ευρύτερα αποδεκτούς στόχους της κοινωνίας του Δήμου Παιονίας σχετικά με την κινητικότητα στην πόλη.

Διατρέχοντας το στάδιο προετοιμασίας του έργου, είναι αδύνατο να προσαρμοστούν στο σύμφωνο συμμετοχής με ακρίβεια στόχοι ή μέτρα του ΣΒΑΚ, καθώς αυτά καθορίζονται σε επόμενα στάδια του σχεδιασμού. Συνεπώς, το παρόν σύμφωνο έχει χαρακτήρα δέσμευσης συμμετοχής στις διαδικασίες διαβούλευσης και σχεδιασμού παρουσιάζοντας την καλή θέληση κάθε φορέα να συνεργαστεί.

Το Σύμφωνο Συμμετοχής οριστικοποιήθηκε από την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ με την συνδρομή της πολιτικής ηγεσίας του Δήμου. Η διαδικασία υπογραφής του συμφώνου από τους φορείς του Δήμου συμφωνήθηκε να λάβει χώρα τόσο κατά την Α΄ διαβούλευση όσο και στις επόμενες φάσεις του συμμετοχικού σχεδιασμού.

ΣΥΜΦΩΝΟ ΦΟΡΕΩΝ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ**ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ****ΣΕ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας εφαρμόζοντας τις κατευθύνσεις και οδηγίες των Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών και της ελληνικής νομοθεσίας (Νόμος 4784/2021) που αφορούν τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ, επιδιώκει την ενσωμάτωση του συμμετοχικού σχεδιασμού σε όλα τα στάδια διαμόρφωσης του. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί ο απαιτούμενος βαθμός κοινωνικής συναίνεσης για την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων και διατάξεων που θα εξασφαλίζουν τη μελλοντική βιωσιμότητα του συστήματος μετακινήσεων της πόλης. Άλλωστε η ενεργή συμμετοχή των τοπικών φορέων και των κοινωνικών ομάδων αποτελεί τεκμήριο επιτυχημένης εκπόνησης και ολοκλήρωσης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Η διαδικασία συμμετοχής της τοπικής κοινωνίας δεν περιορίζεται στη δημόσια παρουσίαση των αποτελεσμάτων των επί μέρους σταδίων της εκπόνησης, αλλά προσφέρει τη δυνατότητα διατύπωσης των απόψεων και των προτεραιοτήτων της από την έναρξη του ΣΒΑΚ και την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης μέχρι την ολοκλήρωση του έργου και τον καθορισμό των στόχων και μέτρων. Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται η διαρκής επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, προς όφελος της επίτευξης καλύτερων αποτελεσμάτων, καθώς το σύνολο των τελικών αποφάσεων εκπορεύονται από την ίδια την τοπική κοινωνία.

Σε εφαρμογή των προαναφερθέντων αρχών σχεδιασμού, οι φορείς που συμμετέχουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Παιονίας υπογράφουν την παρακάτω δήλωση δέσμευσης:

Ο Δήμος Παιονίας και οι φορείς της πόλης, θεσμικοί κάθε βαθμίδας (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη – θεσμικοί, άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενοι με τις μετακινήσεις πολιτών, επισκεπτών και προϊόντων και οι οποίοι συγκροτούν το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας, συνυπογράφουν τα παρακάτω:

Συμφωνούμε να δράσουμε συλλογικά και συντονισμένα, με πνεύμα συνεργασίας και σεβασμού, ώστε οι μετακινήσεις στο Δήμο μας να εναρμονίζονται με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και να εξασφαλίζουν τα απαραίτητα κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη για το σύνολο της κοινωνίας.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου απαιτείται η συνεχής συνεργασία μεταξύ των παραγωγικών και οικονομικών δυνάμεων και της δημοτικής αρχής, ώστε ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογεγραμμένοι δεσμεύονται, να αποβλέπει σε μετακινήσεις:

- (i) Στις οποίες η εξυπηρέτηση του πολίτη βρίσκεται στο επίκεντρο δίνοντας έμφαση στην εξυπηρέτησή του ως πεζό και ποδηλάτη, μέσω του περιορισμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και τη αναβάθμισης των αντίστοιχων υποδομών*

- (ii) Κατά τις οποίες θα περιορίζεται η κατανάλωση ενέργειας και κατά συνέπεια η εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου προωθώντας τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών μορφών μετακίνησης
- (iii) Που θα εφαρμόζουν κοινωνικά δίκαιες πολιτικές τιμολόγησης υπηρεσιών, εισάγοντας την έννοια του ανταποδοτικού τέλους
- (iv) Θα επιδιώκουν την επίτευξη της βέλτιστης σχέση κόστους – οφέλους των προσφερόμενων δικτύων και υπηρεσιών
- (v) Που θα εξασφαλίζουν την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες όλων, συμβάλλοντας στην οικονομική ευημερία της τοπικής κοινωνίας και στην τόνωση της επιχειρηματικότητας
- (vi) Στις οποίες θα πληρούνται οι απαιτούμενες συνθήκες οδικής ασφάλειας
- (vii) Στις οποίες θα εξασφαλίζεται η απαιτούμενη ποιότητα των υποδομών για ασφαλή και άνετη μετακίνηση και πρόσβαση όλων των πολιτών στα σημεία ενδιαφέροντος
- (viii) Ο σχεδιασμός των οποίων θα αναβαθμίζει την ελκυστικότητα του αστικού τοπίου και ο κοινόχρηστος χώρος θα λειτουργεί προς όφελος των πολιτών

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων εκπονείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) για τις ανάγκες του οποίου θα παρέχουμε στην ομάδα έργου δεδομένα και πληροφορίες σχετικά με την κινητικότητα που έχουμε στην κατοχή μας, θα συμμετέχουμε στις διαδικασίες διαμόρφωσης του Σχεδίου και θα συνεργαζόμαστε στην κατεύθυνση βελτιστοποίησης των αποτελεσμάτων.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας αποτελεί κοινή δέσμευση όλων των παρακάτω φορέων:

Φορέας	Εκπρόσωπος	Υπογραφή
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΙΩΝΙΔΗΣ, ΔΗΜΑΡΧΟΣ	

1.6 Κατανομή και αξιολόγηση ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος

Οι δραστηριότητες του συγκεκριμένου κεφαλαίου συμβαδίζουν με αυτές του 1^{ου} βήματος της μεθοδολογίας του Eltis και συγκεκριμένα με τις δραστηριότητες: 1.4 Αξιολόγηση της διαθεσιμότητας των πόρων, 1.5 Καθορισμός του βασικού χρονοδιαγράμματος,

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την αρχική κατάρτιση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του ΣΒΑΚ, την προεκτίμηση των απαιτούμενων δαπανών για την εκπόνηση του κάθε σταδίου του Σχεδίου καθώς και μια συνοπτική περιγραφή του ανθρώπινου δυναμικού που στελεχώνει την ομάδα που θα αναλάβει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

1.6.1 Χρονοδιάγραμμα

Λαμβάνοντας υπόψη:

- Τη συνοπτική περιγραφή των σταδίων ολοκλήρωσης του Σχεδίου και την εκτιμώμενη χρονική διάρκειά τους
- Τον χρονοπρογραμματισμό της απαιτούμενης συμμετοχής του Δήμου στην διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου
- Τον καθορισμό των διαδικασιών διαβούλευσης με φορείς σε συγκεκριμένα στάδια του έργου,

συντάχθηκε το χρονοδιάγραμμα που παρατίθεται στην συνέχεια υπό μορφή διαγράμματος Gantt:

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΜΗΝΕΣ														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Π1	Δραστηριότητα 1: Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα	■	■													
	Δραστηριότητα 2: Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της ΟΕΔ	■	■													
	Δραστηριότητα 5.1: Δημιουργία Ιστοσελίδας - Πλατφόρμας για το ΣΒΑΚ Δήμου Κατερίνης		■													
Π2	Δραστηριότητα 3: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης			■	■	■	■	■	■							
	Δραστηριότητα 5.2: 1η Διαβούλευση							■								
Π3	Δραστηριότητα 4: Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων για τη διαχείριση της κινητικότητας στην πόλη								■	■						
Π4	Δραστηριότητα 6: Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων								■	■	■					
	Δραστηριότητα 5.3: 2η Διαβούλευση										■					
Π5	Δραστηριότητα 7: Ανάπτυξη έξυπνων στόχων και προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων											■	■			
Π6	Δραστηριότητα 8: Τελικό πακέτο μέτρων, μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων													■	■	■
	Δραστηριότητα 5.4: 3η Διαβούλευση															■

Εικόνα 10: Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

1.6.2 Οικονομικοί πόροι

Ο οικονομικός προϋπολογισμός του έργου είναι εξασφαλισμένος από τη χρηματοδότηση που έχει εξασφαλίσει ο Δήμος από το πράσινο ταμείο.

Η κατανομή του συγκεκριμένου οικονομικού προϋπολογισμού για κάθε στάδιο εκπόνησης του σχεδίου έχει εκτιμηθεί ως εξής:

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)
Δραστηριότητα 1 - Δραστηριότητα 2 - Δημιουργία Ιστοσελίδας / Πλατφόρμας ΣΒΑΚ	5.400,00 €
Δραστηριότητα 3 και Α Διαβούλευση	6.900,00 €
Δραστηριότητα 4	1.750,00 €

Δραστηριότητα 6 και Β Διαβούλευση	1.600,00 €
Δραστηριότητα 7	3.850,00 €
Δραστηριότητα 8 και Γ Διαβούλευση	8.500,00 €
ΣΥΝΟΛΟ	28.000,00 €

1.6.3 Ανθρώπινοι πόροι

Οι δραστηριότητες του συγκεκριμένου κεφαλαίου συμβαδίζουν με αυτές του 2ου βήματος της μεθοδολογίας του Eltis και συγκεκριμένα με τις δραστηριότητες 2.1 *Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας* και 2.2: *Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού*.

Η διαμόρφωση της ομάδας εργασίας για ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε μια πόλη μεσαίου προς μεγάλο μέγεθος αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία. Τα ζητήματα που τίθενται έχουν να κάνουν κυρίως με:

- Την σύνθεση μιας καταρτισμένης και αποτελεσματικής ομάδας εργασίας
- Την διαμόρφωση ενός οργανωμένου πλαισίου επικοινωνίας των μελών της

1.6.3.1 Σύσταση ομάδας εργασίας

Οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες της Ομάδας Εργασίας εκτείνονται σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, από το στάδιο προετοιμασίας και ανάπτυξης μέχρι και την παρακολούθηση του σχεδίου και ο ρόλος της είναι καθοριστικός για την ομαλή υλοποίηση του. Για το λόγο αυτό γίνεται αντιληπτό πως η σύσταση της θα πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη μέριμνα και προσοχή.

Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης δραστηριότητας πραγματοποιούνται συναντήσεις μεταξύ του Αναδόχου και στελεχών του Δήμου με σκοπό την σύσταση της Ομάδας Έργου από πλευράς Δήμου. Η στελέχωση της ομάδας εργασίας είναι σκόπιμο να πραγματοποιείται από άτομα με εμπειρία σε ζητήματα χωροταξικού – πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, γνώστες της οργάνωσης του ΟΤΑ και των διαδικασιών επικοινωνίας και διαβούλευσης με φορείς κτλ.

Η επιλογή διαφορετικών ειδικοτήτων προερχόμενων από διαφορετικές υπηρεσίες και λειτουργίες του Δήμου συμβάλουν στην επίτευξη των αρχών του ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Με ένα ετερογενές και πολυδιάστατο «μείγμα» ανθρωπίνου δυναμικού αποτρέπονται φαινόμενα όπως η μονόπλευρη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, αντιμετώπιση των ζητημάτων και χάραξη της μελλοντικής στρατηγικής. Έτσι, τα αποτελέσματα του σχεδιασμού είναι ακριβέστερα και πιο αποδεκτά κατά την εφαρμογή τους

Η Ομάδα Έργου του Δήμου θα είναι υπεύθυνη για την συμμετοχή σε οποιαδήποτε δραστηριότητα απαιτείται κατά την οργάνωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Η LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης, ως εξωτερικός συνεργάτης που υποστηρίζει τον Δήμο στην διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, συμπληρώνει με τεχνογνωσία την Ομάδα Έργου του Δήμου. Εποπτικό ρόλο στην διαδικασία εκπόνησης έχουν οι εμπειρογνώμονες.

Ειδικότερα, για τη σύσταση της ομάδας έργου πραγματοποιούνται οι ακόλουθες ενέργειες:

- Καθορισμός των μελών του Δήμου που θα απαρτίζουν την ομάδα, η οποία θα είναι υπεύθυνη για την υποστήριξη της Ομάδας Έργου του Αναδόχου, όποτε και όπως αυτό απαιτείται και όπως περιγράφεται εντός της παρούσας τεχνικής προσφοράς.
- Καθορισμός ρόλων μεταξύ των μελών των ομάδων έργων (Αναδόχου και Δήμου)
- Κατάστρωση πρωτόκολλου επικοινωνίας. Συν απόφαση του επιθυμητού τρόπου επικοινωνίας (email, τηλέφωνο, κ.λπ.) και ανταλλαγή στοιχείων επικοινωνίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών
- Εκπαίδευση της Ομάδας Έργου του Δήμου για την εξοικείωση με τη μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS (αναλυτικότερα στο επόμενο κεφάλαιο)

Προκειμένου να οργανωθεί και να παρουσιαστεί το σύνολό της η ομάδα εργασίας για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου, συντάσσεται ένας Πίνακας Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ (Πίνακας 18). Στον εν λόγω πίνακα αναφέρεται το όνομα κάθε εμπλεκόμενης υπηρεσίας και ο εκπρόσωπός της, βάσει της απόφασης Δημάρχου με Αριθμ. Πρωτ.: 5689/12-04-2021. Ο ΟΤΑ δύναται να αναζητήσει περαιτέρω εξειδικευμένα στελέχη ή/και εξωτερικούς συνεργάτες, με τους οποίους μπορεί να ενισχύσει την Ομάδα Εργασίας του, επικαιροποιώντας ταυτόχρονα τον Πίνακα Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ.

Πίνακας 18 Ομάδα έργου ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ – ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ				
Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Αρμοδιότητες	Ειδικότητα
1	ΣΟΥΠΛΗΣ ΛΑΖΑΡΟΣ	Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	Υπεύθυνος έργου – Συντονιστής της ομάδας <ul style="list-style-type: none"> • Παρακολούθηση έργου • Διασφάλιση ποιότητας αποτελεσμάτων • Οργάνωση δράσεων • Συντονιστής των διαβουλεύσεων • Διαμόρφωση στόχων και οράματος 	ΠΕ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
2	ΠΑΤΡΙΚΙΟΥ ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	Μέλος ομάδας έργου <ul style="list-style-type: none"> • Συλλογή δεδομένων & Πληροφοριών • Αξιολόγηση δεδομένων & πληροφοριών • Ανάπτυξη σεναρίων κινητικότητας • Διαμόρφωση στόχων & μέτρων ΣΒΑΚ 	ΠΕ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
3	ΠΕΤΣΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ	Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	Μέλος ομάδας έργου <ul style="list-style-type: none"> • Συλλογή δεδομένων & Πληροφοριών • Αξιολόγηση δεδομένων & πληροφοριών • Ανάπτυξη σεναρίων κινητικότητας • Διαμόρφωση στόχων & μέτρων ΣΒΑΚ 	ΠΕ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Οι απαιτούμενοι ανθρώπινοι πόροι για την εκπόνηση τόσο κάθε παραδοτέου, όσο και κάθε επιμέρους σταδίου των παραδοτέων εξασφαλίζεται από τη συμμετοχή **στην ομάδα έργου του ΣΒΑΚ** στελεχών από τη Δ/νση Τεχνικών υπηρεσιών η οποία ενισχύεται και από την ομάδα του αναδόχου, η οποία παρουσιάζεται στον πατακάτω πίνακα:

Πίνακας 19 Ομάδα έργου ΣΒΑΚ Αναδόχου

A/A	Μέλος Ομάδας Αναδόχου	Αντικείμενο	Ανθρωπομήνες απασχόλησης
1	Πολύκαρπος Καρκαβίτσας	<p>Συντονιστής (Υπεύθυνος) έργου</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού και κατεύθυνσης του Έργου • Ευθύνη συντονισμού, διοίκησης και οργάνωσης των επιμέρους Μελών της Ομάδας Έργου • Καθημερινή διαχείριση του Έργου • Παρακολούθηση εκτέλεσης του προϋπολογισμού του Έργου • Τήρηση του συμβατικού χρονοδιαγράμματος του Έργου • Επικοινωνία με Αναθέτουσα Αρχή • Παροχή επιστημονικής και τεχνικής υποστήριξης σε όλα τα μέλη της Ομάδας Έργου • Υποστήριξη και ενημέρωση της Αναθέτουσας Αρχής σχετικά με την υλοποίηση των Παραδοτέων • Υποστήριξη και παρουσία, εφόσον απαιτηθεί από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεδριάσεις υψηλού επιπέδου (π.χ. της ΕΠΠΕ, άλλο σχήμα Διοίκησης Έργου το οποίο ακολουθείται στα πλαίσια του έργου κ.λπ.), παρουσιάζοντας τα απαραίτητα στοιχεία για την ουσιαστική λήψη αποφάσεων • Έλεγχος εφαρμογής μεθοδολογιών και εργαλείων • Καθορισμός προδιαγραφών και έλεγχος ποιότητας υπηρεσιών και παραδοτέων • Βέλτιστη αξιοποίηση και προγραμματισμός ανθρώπινων και υλικοτεχνικών πόρων για την εκτέλεση του Έργου • Συμμετοχή στην υλοποίηση - σύνταξη των Παραδοτέων • Εκτόνωση απολογιστικής έκθεσης 	1,0
2	Κλεάνθης Λαλουδάκης	<p>Διευθυντής έργου</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υποστήριξη του Συντονιστή στην υλοποίηση του συντονισμού και του προγραμματισμού • Συνολική ευθύνη των εργασιών υποστήριξης • Ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού, κατεύθυνσης και ποιοτικού ελέγχου Έργου. • Αναλυτικό Χρονοπρογραμματισμό του Έργου • Κατανομή / διάθεση των πόρων του Συμβούλου στο Έργο και αξιολόγηση της απόδοσής τους. • Συνεργασία με την Ομάδα Έργου από πλευράς της Αναθέτουσας Αρχής • Αξιολόγηση της συνολικής εκτέλεσης του Έργου • Παρακολούθηση της άρτιας εφαρμογής της μεθοδολογίας διοίκησης της Σύμβασης • Συνεργασία με τα μέλη των Πακέτων Εργασίας και των Δράσεων και παρακολούθηση της προόδου των δραστηριοτήτων που προσδιορίστηκαν κατά τον προγραμματισμό του έργου. • Διασφάλιση της έγκαιρης προετοιμασίας παραδοτέων, εκθέσεων προόδου και άλλων επίσημων εκθέσεων και έλεγχος του περιεχομένου και της ποιότητάς τους. • Εντοπισμός τοπικών προβλημάτων που μπορεί να προκύψουν κατά την εκτέλεση του Έργου και υλοποίηση διορθωτικών παρεμβάσεων 	0,5
3	Παύλος Κράβαρης	<p>Υπεύθυνος Ποιότητας Έργου</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη του Σχεδίου Ποιότητας. • Ευθύνη για την εφαρμογή του Σχεδίου Ποιότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έργου του Αναδόχου • Εξειδίκευση των προδιαγραφών ποιότητας σε κάθε συμβουλευτική υπηρεσία που θα προσφέρει ο Ανάδοχος προς την Αναθέτουσα Αρχή. • Έλεγχος της ποιότητας των παραδοτέων που παράγονται. • Λήψη αποφάσεων αναφορικά με εισηγήσεις του Υπευθύνου Συντονιστή Έργου για τροποποιήσεις, βελτιώσεις κλπ. των παραδοτέων του Έργου. • Παρακολούθηση της άρτιας εφαρμογής των μεθοδολογιών και εργαλείων του Έργου. 	1
4	Σοφία Μαχαιρίδου	<p>Μέλος Ομάδας Έργου</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αναπλήρωση του Υπευθύνου-Συντονιστή Έργου στο σύνολο των καθηκόντων του • Επικοινωνία με Αναθέτουσα Αρχή και λοιπούς εμπλεκόμενους στο Έργο • Διαχείριση και συντονισμός Μελών Ομάδας Έργου • Παρακολούθηση υλοποίησης παραδοτέων • Εκπαίδευση Ομάδας Έργου 	0,5
5	Πωλίνα Δασκαλούδη	<p>Μέλος Ομάδας Έργου</p> <p>Καθήκοντα:</p>	0,5

		<ul style="list-style-type: none"> • Διοργάνωση συμμετοχικών διαδικασιών – διαβουλεύσεων • Σύntαξη Παραδοτέων 	
6	Ραφαήλ Κατκαδικας	<p>Μέλος Ομάδας Έργου</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υποστήριξη επικοινωνίας με Εταιρικό Σχήμα • Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ • Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης, της περιοχής μελέτης • Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων • Σύntαξη παραδοτέων 	0,5
7	Νικόλαος Κουτρομπής	<p>Μέλος Ομάδας Έργου</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υποστήριξη επικοινωνίας με Εταιρικό Σχήμα • Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ • Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης, της περιοχής μελέτης • Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων • Σύntαξη παραδοτέων 	0,5
8	Γεώργιος Μπάρμπας	<p>Μέλος Ομάδας Έργου</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συμμετοχή στην παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ • Συμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτης • Συμμετοχή στον προσδιορισμό των μέτρων προσχεδίου και τελικού τεύχους ΣΒΑΚ • Σύntαξη παραδοτέων 	0,5
9	Δρ. Νικόλαος Ηλιού	<p>Α' Εμπειρογνώμων</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συμμετοχή στην παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ • Συμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτης • Συμμετοχή στον προσδιορισμό των μέτρων προσχεδίου και τελικού τεύχους ΣΒΑΚ • Σύntαξη παραδοτέων 	5
10	Δρ. Παντελεήμων Κοπελιάς	<p>Β' Εμπειρογνώμων</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συμμετοχή στην παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ • Συμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτης • Συμμετοχή στον προσδιορισμό των μέτρων προσχεδίου και τελικού τεύχους ΣΒΑΚ • Σύntαξη παραδοτέων 	3,0
11	Δρ. Φωτεινή Κεχαγιά	<p>Γ' Εμπειρογνώμων</p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συμμετοχή στην παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ • Συμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτης • Συμμετοχή στον προσδιορισμό των μέτρων προσχεδίου και τελικού τεύχους ΣΒΑΚ • Σύntαξη παραδοτέων 	3,0

Η ομάδα έργου υποστηρίζεται επίσης και από πληθώρα προσώπων από τη μεριά του αναδόχου με πλούσια εμπειρία στην εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων, σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, κυκλοφοριακών μελετών και υπηρεσιών καθώς και παρακολούθησης και συντονισμού ευρωπαϊκών προγραμμάτων με αντικείμενο τη βιώσιμη κινητικότητα. Το εύρος των ειδικοτήτων περιλαμβάνει Χωροτάκτες Πολεοδόμους Μηχανικούς, Πολιτικούς Μηχανικούς, Αγρονόμους Τοπογράφους Μηχανικούς, Αποφοίτους Οικονομικών σπουδών και Αρχιτέκτονες.

Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζεται η πλήρης τεχνική επάρκεια των διαθέσιμων ανθρώπινων πόρων για την εκπόνηση, διαχείριση και συντονισμό ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

1.6.3.2 Πρωτόκολλο επικοινωνίας

Σε πολυπληθείς ομάδες εργασίας παρατηρούνται συχνά φαινόμενα καθυστέρησης επικοινωνιών, φαινόμενα επιλεκτικής επικοινωνίας και συνεννόησης, καθώς και άλλων παρόμοιων δυσλειτουργιών. Τα προβλήματα αυτού του είδους περιορίζουν την αποδοτικότητα της ομάδας και ενδέχεται να επηρεάσουν την ποιότητα του αποτελέσματος. Προκύπτει συνεπώς η ανάγκη για τον καθορισμό ενός πλαισίου που θα οργανώνει την επικοινωνία των μελών της.

Το πρωτόκολλο επικοινωνίας αποτελεί το πλαίσιο κανόνων στους οποίους στηρίζεται η επικοινωνία των μελών της ομάδας έργου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας. Οι κανόνες αυτοί καθορίζουν τη μορφή, το χρόνο και τα κανάλια μετάδοσης των πληροφοριών στο δίκτυο των ατόμων και φορέων που εμπλέκονται στον σχεδιασμό. Έτσι, πραγματοποιείται αποτελεσματικότερα ο έλεγχος των αναθέσεων, η πορεία των εργασιών και η πιθανή διόρθωση σφαλμάτων κατά την διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου.

Για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας το πρωτόκολλο επικοινωνίας της ομάδας έργου οργανώθηκε προσδιορίζοντας εκτενώς τα κανάλια επικοινωνίας και ορίζοντας εκπροσώπους επικοινωνίας για κάθε επίπεδο διαχείρισης του έργου μεταξύ Δήμου και Αναδόχου.

Πρωτόκολλο Επικοινωνίας Ομάδας Έργου

Η συνεργασία των οργάνων της Αναθέτουσας Αρχής, των μελών των τοπικών ενδιαφερομένων ομάδων και της Ομάδας Έργου της ένωσης των εταιρειών LEVER A.E. & Ηλιού Νικόλαος είναι ιδιαίτερα σημαντική, επειδή συνεισφέρει ουσιαστικά στην ομαλή διεξαγωγή και επιτυχή υλοποίηση του έργου. Η διαδικασία της επικοινωνίας περιλαμβάνεται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης και αποτελεί σημαντικότατο παράγοντα συνεργασίας του Αναδόχου με την Αναθέτουσα Αρχή, και τα στελέχη της. Ιδιαίτερα σημαντικό θέμα αποτελούν τα επίπεδα συνεργασίας και λήψης αποφάσεων. Υπάρχουν τρία επίπεδα συνεργασίας και λήψης αποφάσεων:

1^ο το επίπεδο διοίκησης:

Αφορά το επίπεδο διοίκησης, παρακολούθησης και παραλαβής του έργου του Συμβούλου, στο οποίο δραστηριοποιούνται:

- από την πλευρά του Αναδόχου, **ο Υπεύθυνος Έργου και ο Διευθυντής Έργου**
- από την πλευρά της Αναθέτουσας Αρχής, **ο Υπεύθυνος Συντονιστής**

2^ο το στρατηγικό επίπεδο:

Αφορά το επίπεδο όπου αντιμετωπίζονται τα θέματα στρατηγικής του έργου (π.χ. σύνταξη – αναθεώρηση Προγράμματος Ποιότητας του Αναδόχου, αντιμετώπιση οριζόντιων θεμάτων, κρίσιμα θέματα σε συγκεκριμένα έργα) και λαμβάνονται αποφάσεις για τις στρατηγικές κατευθύνσεις του. Στο επίπεδο αυτό δραστηριοποιούνται:

- από την πλευρά του Αναδόχου, **ο Υπεύθυνος Έργου, ο Διευθυντής Έργου, ο Εμπειρογνώμονας και ο Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας**
- από την πλευρά της Αναθέτουσας Αρχής **ο Υπεύθυνος Συντονιστής**

3^ο το επιχειρησιακό επίπεδο:

Αφορά το επίπεδο όπου πραγματοποιούνται όλες οι επί μέρους δράσεις υλοποίησης του συνόλου του έργου και σύνταξης των. Στο επίπεδο αυτό δραστηριοποιούνται:

- από την πλευρά της αναθέτουσας αρχής, τα στελέχη τα οποία θα οριστούν ώστε να συνεργάζονται με τον Σύμβουλο κατά τη διάρκεια υλοποίησης του Έργου.
- από την πλευρά του Συμβούλου, ο Υπεύθυνος Έργου, ο Διευθυντής Έργου και τα μέλη της ομάδας έργου.

Διαθεσιμότητα σε καθημερινή βάση

Το έργο είναι προγραμματισμένο να ολοκληρωθεί μετά από 15 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης. Το χρονοδιάγραμμα του έργου απαιτεί μία έμπειρη ομάδα έργου, η οποία θα συνεργάζεται με συνέπεια και ακρίβεια τόσο εσωτερικά, όσο και εξωτερικά με την Αναθέτουσα Αρχή, ώστε να ανταπεξέλθει με επιτυχία στο χρονοδιάγραμμα του. Σημειώνεται ότι το χρονοδιάγραμμα του έργου δύναται να παραταθεί στην περίπτωση που ζητηθεί παράταση του συνολικού έργου και σε αυτή την περίπτωση το χρονοδιάγραμμα του έργου του Αναδόχου θα επικαιροποιηθεί αντίστοιχα σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της Αναθέτουσας Αρχής.

Τα μέλη της ομάδας έργου θα είναι στη διάθεση της Αναθέτουσας Αρχής σε καθημερινή βάση με τη χρήση των εργαλείων επικοινωνίας που περιγράφονται στην αντίστοιχη παράγραφο της Τεχνικής Προσφοράς.

Απαιτήσεις οργάνωσης, συντονισμού και διοίκησης του έργου

Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης εξέλιξης και υλοποίησης του δημοπρατούμενου έργου, θα πρέπει να διασφαλιστούν τα εξής:

- Η ύπαρξη των απαραίτητων υποδομών και εξοπλισμού ώστε η ομάδα έργου να οργανώσει και να υλοποιήσει με επιτυχία το έργο,
- Η διασφάλιση των απαραίτητων διαδικασιών επικοινωνίας, συλλογής και διαχείρισης πληροφοριών και δεδομένων, διαχείρισης της εχεμύθειας και του απόρρητου των πληροφοριών που θα διαχειριστεί ο ανάδοχος,
- Η ύπαρξη των κατάλληλων μεθόδων και εργαλείων (λογισμικό και μη) συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων και πληροφοριών,
- Η διασφάλιση της ποιότητας των παραδοτέων και η κατάλληλη διαχείριση και επίλυση των όποιων προβλημάτων ή διαφωνιών,
- Ο κατάλληλος, αποτελεσματικός και ρεαλιστικός προγραμματισμός και διαχείριση του έργου,
- Η μεταφορά τεχνογνωσίας με στόχο την εκ των υστέρων αποτελεσματική διαχείριση του συνολικού έργου από την Αναθέτουσα Αρχή.

Εργαλεία επικοινωνίας

Ο Σύμβουλος για τη βέλτιστη επικοινωνία του με τους εμπλεκόμενους φορείς και τα στελέχη θα χρησιμοποιήσει τα παρακάτω εργαλεία επικοινωνίας:

- E-Mail
- Τηλέφωνο
- Υπολογιστικά Νέφη (Cloud Computing)
- Υπηρεσίες ιστού (Web Services)
- Microsoft Onenote
- Cisco Webex

Η επικοινωνία της εταιρείας με τους εμπλεκόμενους φορείς γίνεται πάντα από τον Υπεύθυνο Έργου που έχει αναλάβει τη διαχείριση του αλλά και την Γραμματεία που ενημερώνεται από τον Υπεύθυνο Έργου για την εξέλιξη του έργου. Ο υπεύθυνος του έργου είναι αυτός που επικοινωνεί με την Αναθέτουσα Αρχή προφορικά, είτε τηλεφωνικά είτε με συναντήσεις. Εγγράφως μπορεί να επικοινωνεί όχι μόνο ο Υπεύθυνος Έργου αλλά και Γραμματεία για τις τυχόν ελλείψεις με την μορφή επιστολής, fax ή e – mail.

- **Συναντήσεις:** οι συναντήσεις αυτές συγκαλούνται είτε στην εταιρεία είτε στον εργασιακό χώρο της Αναθέτουσας Αρχής από τον Υπεύθυνο Έργου με σκοπό την πορεία εξέλιξης του έργου.
- **Τηλεφωνική επικοινωνία:** η τηλεφωνική επικοινωνία με την Αναθέτουσα Αρχή πραγματοποιείται όταν πρόκειται για θέματα τα οποία χρίζουν άμεσης επίλυσης (π.χ. διευκρίνηση προσωπικών στοιχείων).
- **Fax ή E-mail:** για λόγους πιστότητας, οι τηλεφωνικές επικοινωνίες συνοδεύονται από επαλήθευση με αποστολή fax – mail. Για τη σωστή οργάνωση και αποθήκευση των Fax – mail υπάρχει συγκεκριμένος τρόπος ονομασίας των ηλεκτρονικών αρχείων για την αποφυγή διπλοεγγραφών ή τη διαγραφή κάποιων από αυτά. Σε κάθε ηλεκτρονικό αρχείο μπαίνει πρώτα η τρέχουσα ημερομηνία και μετά το όνομα του αρχείου.

Επίσης, ο Σύμβουλος διαχωρίζει την ηλεκτρονική αλληλογραφία (mail) σε εισερχόμενα και εξερχόμενα. Τα εισερχόμενα mail παραλαμβάνει για λόγους προστασίας από ιούς, ένας και μόνο Η/Υ. Ο Σύμβουλος ανάλογα με το περιεχόμενό τους τα παραδίδει στον αρμόδιο ή τα κάνει γνωστά σε όλους, μέσω του προγράμματος One Note του Microsoft Office. Τα εισερχόμενα mail αυτόματα αρχειοθετούνται από το λογισμικό, ενώ κάθε τρεις ημέρες λαμβάνονται και αντίγραφα ασφαλείας.

Εξερχόμενα mail αποστέλλει οποιοσδήποτε ανάλογα με το τμήμα του και την εργασία που έχει αναλάβει. Τα εξερχόμενα mail παραμένουν στο λογισμικό του Η/Υ του κάθε αποστολέα. Το λογισμικό είναι προγραμματισμένο να δημιουργεί αντίγραφα ασφαλείας μία φορά την εβδομάδα στον κεντρικό server.

Για το πρωτόκολλο επικοινωνίας συνυπογράφουν οι:

Α Επίπεδο Επικοινωνιών - Διοίκηση

Υπεύθυνος Έργου Πολύκαρπος Καρκαβίτσας

Διευθυντής Έργου Κλεάνθης Λαλουδάκης

Υπεύθυνος Συντονιστής Δήμου Λάζαρος Σουπλής

Β Επίπεδο Επικοινωνιών – Στρατηγική του Έργου

Υπεύθυνος Έργου Πολύκαρπος Καρκαβίτσας

Διευθυντής Έργου Κλεάνθης Λαλουδάκης

Υπεύθυνος Διασφάλισης
Ποιότητας Παύλος Κράβαρης

Εμπειρογνώμονας Δρ. Παντελεήμων Κοπελιάς
Δρ. Φωτεινή Κεχαγιά
Δρ. Νικόλαος Ηλιού

Υπεύθυνος Συντονιστής Δήμου Λάζαρος Σουπλής

Γ Επίπεδο Επικοινωνιών – Υλοποίηση

Διευθυντής Έργου Κλεάνθης Λαλουδάκης

Εκπρόσωπος Δήμου Λάζαρος Σουπλής

Εκπρόσωποι Συμβούλου
Εταιρίας Ραφαήλ Κατκαδίγκας
Σάμουελ Σαλέμ

2. Εργαστήριο βελτίωσης τεχνογνωσίας της Ομάδας Έργου του Δήμου (ΟΕΔ)

2.1 Εκπαίδευση ομάδας έργου

Οι δραστηριότητες του συγκεκριμένου κεφαλαίου συμβαδίζουν με αυτές του 1ου βήματος της μεθοδολογίας του Eltis και συγκεκριμένα με τις δραστηριότητες: *1.1 Δέσμευση στις γενικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, 1.5 Καθορισμός του βασικού χρονοδιαγράμματος, 1.6 προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων* καθώς επίσης και με του 2ου βήματος και συγκεκριμένα με τις δραστηριότητες *2.1 Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας και της 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.*

Σημαντικό στοιχείο στην λήψη αποφάσεων με συμμετοχικό τρόπο αποτελεί η πλήρης κατανόηση του αντικειμένου από όλα τα μέλη που καλούνται να συναποφασίσουν. Ωστόσο, κάτι τέτοιο απέχει από την πραγματικότητα, καθώς άτομα από διαφορετικά επιστημονικά, εκπαιδευτικά και εμπειρικά επίπεδα καλούνται να συνεργαστούν προκειμένου να εξασφαλίσουν καλύτερο αποτέλεσμα. Συγκεκριμένα, τα προβλήματα που δημιουργούνται κατά τον σχεδιασμό συνοψίζονται ως εξής:

- Έλλειψη κατανόησης του αντικειμένου
- Υπερεκτίμηση ή υποεκτίμηση προβλήματος ή λύσης
- Δυσπιστία στην αποδοχή μιας πρότασης-λύσης
- Μη εφαρμογή του σχεδιασμού

Η γενική αρχή αντιμετώπισης αυτής της παθογένειας του συμμετοχικού σχεδιασμού αποτελεί η εκτενής ενημέρωση των μελών που καλούνται να συναποφασίσουν για το αντικείμενο σχεδιασμού. Το αντικείμενο του σχεδιασμού μπορεί να παρουσιαστεί από την οπτική κάθε ειδικότητας, προκειμένου όλα τα μέλη να ενημερωθούν για τις ανάγκες και δυνατότητες των υπολοίπων.

Στην περίπτωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι Ευρωπαϊκές προδιαγραφές περιέχουν μια ιδιαίτερη μορφή σχεδιασμού. Προκειμένου να εξειδικευτεί η ομάδα έργου στην εν λόγω διαδικασία σχεδιασμού και να καθοριστούν με πλήρη σαφήνεια και κοινή αποδοχή τα επόμενα βήματα, πραγματοποιείται από την Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης μια ενημέρωση διαδραστικής μορφής των μελών της ομάδας έργου του Δήμου. Η εκτενής μορφή και το σύνθετο περιεχόμενο της ενημέρωσης είναι αυτά που της δίνουν χαρακτήρα εκπαίδευσης.

Συνεπώς, προκύπτει μια ανάγκη διαρκούς ενημέρωσης σε διαφορετικά στάδια του σχεδιασμού που απευθύνεται σε διαφορετικά ακροατήρια. Στο στάδιο προετοιμασίας το οποίο αναπτύσσεται στο παρόν παραδοτέο, πραγματοποιείται η εκπαίδευση της ομάδας έργου του Δήμου Παιονίας. Η διαδικασία εκπαίδευσης συνοψίζεται στον πίνακα:

Πίνακας 20: Διαδικασία εκπαίδευσης ομάδας έργου ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Διαδικασία Εκπαίδευσης	
Τρίτη 20/4/2021	
Παρουσιάσεις και θέματα προς συζήτηση	Ενδεικτική Διάρκεια
Χαιρετισμός	5'
Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας; <i>Συνοπτική περιγραφή των προκλήσεων που καθιστούν το ΣΒΑΚ αναγκαίο, των πλεονεκτημάτων από την υλοποίηση του και των βασικών αρχών του.</i>	10'
Επισκόπηση βημάτων σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας <i>Απλουστευμένη περιγραφή της διαδικασίας που θα ακολουθηθεί συγκεκριμένα για τον Δήμο Παιονίας</i>	15'
Παρουσίαση Περιοχής Παρέμβασης <ul style="list-style-type: none"> • Παρουσίαση των προς εξέταση περιοχών • Αποσαφήνιση μεθόδου ανάλυσης της περιοχής 	10'
Συμμετοχικός Σχεδιασμός ΣΒΑΚ -Εργαστήριο ανάδειξης φορέων <ul style="list-style-type: none"> • Αποσαφήνιση της συμμετοχικής διαδικασίας • Παρουσίαση πρωταρχικής λίστας φορέων. • Αξιολόγηση και ανάδειξη φορέων που θα συμπεριληφθούν • Παρουσίαση Συμφώνου Συμμετοχής Φορέων 	30'
Αυτοαξιολόγηση μεταφορικού συστήματος Παιονίας <i>Συζήτηση σχετικά με ζητήματα που αφορούν την κινητικότητα στον Δήμο</i>	40'
Συνοπτική περιγραφή επόμενων βημάτων	5'

Η αρχική εισήγηση πραγματοποιήθηκε με τη μορφή παρουσίασης και εστίαζε στην διαδικασία εκπόνησης των Στρατηγικών Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, καθώς και στα στοιχεία εκείνα που διαφοροποιούν τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό με τη νέα βιώσιμη προσέγγιση. Το περιεχόμενο της παρουσίασης αφορούσε τις φάσεις, τα στάδια και τις δραστηριότητες του «Κύκλου του ΣΒΑΚ» που προτείνεται από το ELTIS, ενώ έγινε αναφορά σε εθνικά και ευρωπαϊκά παραδείγματα ΣΒΑΚ και στους πιθανούς κινδύνους και τις ευκαιρίες που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εκπόνηση.

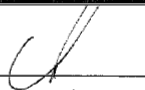


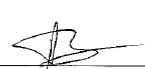
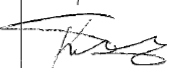
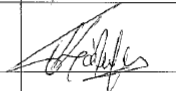
Η επόμενη παρουσίαση αφορούσε την εξειδικευμένη μεθοδολογία βάσει της οποίας θα εκπονηθεί το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας. Η εν λόγω παρουσίαση έδειχνε μεγαλύτερο βάρος στο τρέχον στάδιο (στάδιο προετοιμασίας), κατά την οποία μέσω διαδραστικών διαδικασιών η Ομάδα έργου διαμόρφωσε:

- Το πρωτόκολλο επικοινωνίας της ομάδας
- Τους εμπλεκόμενους φορείς σχετικούς με τις μεταφορές
- Τις λειτουργικές περιοχές μελέτης
- Το πλαίσιο δέσμευσης στις αρχές βιώσιμου σχεδιασμού

Στην συνέχεια συζητήθηκαν τα με μεγαλύτερη έμφαση τα παραπάνω στάδια και αναδείχθηκε η ανάγκη για αποδοτική συλλογή και παροχή δεδομένων, προκειμένου να αξιολογηθεί με ακρίβεια η υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου. Ακολουθεί το παρουσιολόγιο της συνάντησης:

ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ Συνάντηση:
 Ημερομηνία:

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
 Δήμου Παιονίας
 Εκπαίδευση της Ομάδας Έργου

A/A	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Τηλέφωνο/E-mail	Υπογραφή
1	Αδαμίουδης Ιωάννης	ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ	2343350156	
2	Σουλιώτης Λαίλαρος	"	2343350148	
3	Πετρίων Δημήτρης	"	2343350149	
4	Πατριωτάκης Ελευθέριος	"	2343350151	
5	Πολιμαράκης Κωνσταντίνος	Lever	6985552588	
6	Παύλος Κράβαρος	Lever	6985552589	
7				
8				
9				

Εικόνα 11: Παρουσιολόγιο της συνάντησης

Στο τελευταίο στάδιο της εκπαίδευσης, η ομάδα έργου κλήθηκε να αξιολογήσει την υφιστάμενη κατάσταση στο Δήμο τόσο από άποψη λειτουργίας του συστήματος αστικής κινητικότητας, όσο και σχετικά για τα στοιχεία του υφιστάμενου σχεδιασμού. Η εν λόγω διαδικασία «αυτοαξιολόγησης» παρουσιάζεται στο επόμενο κεφάλαιο.

2.2 Διαδικασία αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού

Οι δραστηριότητες του συγκεκριμένου κεφαλαίου συμβαδίζουν με αυτές του 1ου βήματος της μεθοδολογίας του Eltis και συγκεκριμένα με τη δραστηριότητα 1.3 *Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης*.

Ο υφιστάμενος σχεδιασμός περιλαμβάνει το σύνολο των μελετών, κειμένων πολιτικής και στρατηγικών κειμένων που βρίσκονται σε ισχύ στο Δήμο Παιονίας. Τα εν λόγω κείμενα συστήνουν το υφιστάμενο πλαίσιο πολιτικής του Δήμου σχετικά με την αστική κινητικότητα και παρουσιάζουν στοιχεία στόχων και μέτρων για αυτήν κατά την προηγούμενη περίοδο.

Στόχος της διαδικασίας Αυτό- Αξιολόγησης είναι ο ίδιος ο Δήμος να αποτιμήσει το επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας στο οποίο βρίσκεται, ώστε να αναδείξει τις ελλείψεις του και να ενδυναμώνει τα ισχυρά του σημεία. Προκειμένου να συμβεί αυτό, ο Δήμος λαμβάνει υπόψη τον υφιστάμενο σχεδιασμό και την τις υφιστάμενες συνθήκες λειτουργίας του συστήματος αστικής κινητικότητας που εξετάζει.

Εργαλείο Αυτό-αξιολόγησης SUMP Self-Assessment

Το ερωτηματολόγιο αυτό-αξιολόγησης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας και οι απαντήσεις που δόθηκαν στις ερωτήσεις του παρουσιάζονται στο Παράρτημα Β. Το περιεχόμενο του

ερωτηματολογίου βασίστηκε στα πορίσματα του ευρωπαϊκού ερευνητικού έργου CH4ALLENGE, το οποίο εξελίχθηκε κατά την προηγούμενη δεκαετία σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και εξειδικεύθηκε και τροποποιήθηκε κατάλληλα ώστε να προσαρμοστεί στο επιχειρησιακό πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Το εργαλείο αυτοαξιολόγησης ΣΒΑΚ (SUMP Self-Assessment Tool) βοηθάει στην αξιολόγηση και την βελτίωση του σχεδιασμού για την κινητικότητα σε μια πόλη ή τα λειτουργικά όρια μιας ευρύτερης αστικής περιοχής. Τα αποτελέσματα του παρουσιάζουν πόσο «καλά» είναι οι υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού ικανοποιούν τις αρχές ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Το συγκεκριμένο εργαλείο μπορεί να αξιολογήσει τόσο την ποιότητα ενός μεμονωμένου στρατηγικού σχεδίου, όσο και τον ευρύτερο υφιστάμενο σχεδιασμό για την αστική κινητικότητα ακόμα και αν προέρχεται από διαφορετικά στρατηγικά κείμενα και πολιτικές. Προκειμένου να επιτευχθεί μια αξιολόγηση που ταιριάζει με τα χαρακτηριστικά της πόλης που εξετάζεται, το εργαλείο μπορεί και προσαρμόζει τις ομάδες ερωτήσεων ανάλογα.

Το εργαλείο αυτοαξιολόγησης μπορεί να συμπληρωθεί από ένα ή περισσότερα άτομα τα οποία έχουν κατάλληλα επίπεδα εξοικείωσης με τις συνθήκες λειτουργίας και τον σχεδιασμό των μετακινήσεων στην εξεταζόμενη πόλη ή λειτουργική αστική περιοχή.

Το εργαλείο αποτελείται από οκτώ (8) ενότητες οι οποίες σχετίζονται άμεσα με τις αρχές των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Με βάση το ζητούμενο αντικείμενο σχεδιασμού και το μέγεθος της περιοχής, το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 30 έως 45 ερωτήσεις.





Ο σύνδεσμος για την συμπλήρωση του διαδικτυακού εργαλείου είναι:

<https://www.sump-assessment.eu/English/start>

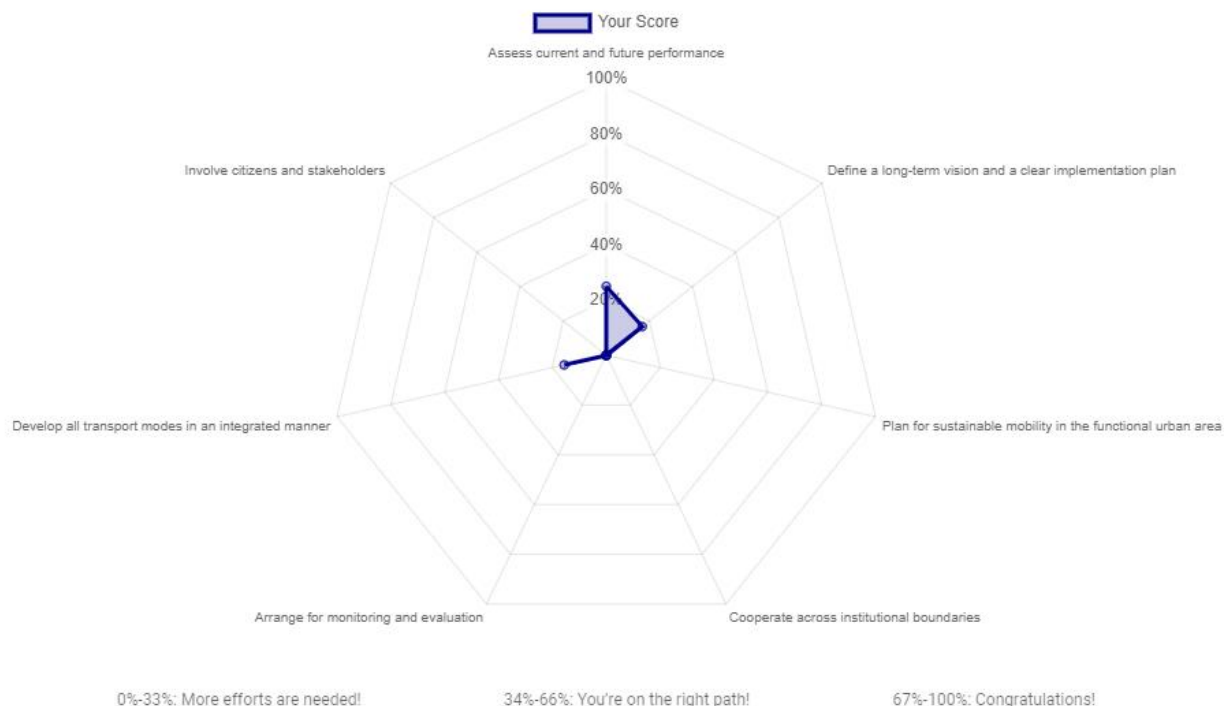
Προκειμένου να υπάρξουν ακριβέστερα αποτελέσματα, η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ συμπλήρωσε το ερωτηματολόγιο με την μορφή εργαστηρίου στο πλαίσιο της εκπαίδευσης που πραγματοποιήθηκε. Τα αποτελέσματα εξάγονται αυτόματα από το εργαλείο με την μορφή αναφοράς η οποία επισυνάπτεται στο παράρτημα Β.

Μια σύνοψη των αποτελεσμάτων παρουσιάζεται στην εικόνα:

Συνοπτικά αποτελέσματα εργαλείου αυτό-αξιολόγησης

	Αξιολόγηση των υφιστάμενων και μελλοντικών δυνατοτήτων απόδοσης
	Χρειάζεστε περισσότερη προσπάθεια
	Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και ξεκάθαρου πλάνου εφαρμογής
	Χρειάζεστε περισσότερη προσπάθεια
	Ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης με ολοκληρωμένο τρόπο
	Χρειάζεστε περισσότερη προσπάθεια
	Συνεργασία μεταξύ θεσμικών ορίων
	Χρειάζεστε περισσότερη προσπάθεια

Εικόνα 12: Συνοπτικά αποτελέσματα εργαλείου αυτό-αξιολόγησης – Αρχές ΣΒΑΚ



Εικόνα 13: Συνοπτικά αποτελέσματα εργαλείου αυτό-αξιολόγησης – Βαθμολογία ανά πεδίο ερωτήσεων

Το παραπάνω διάγραμμα αποτυπώνει κατά πόσο εναρμονίζονται οι διαδικασίες σχεδιασμού της κινητικότητας στο Δήμο με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Σε γενικές γραμμές, όσο πιο κοντά στο μηδέν είναι οι τιμές (0-34%), τόσο περισσότερο απουσιάζει η συγκεκριμένη φιλοσοφία σχεδιασμού στο Δήμο, όταν η κλάση αξιολόγησης είναι μεταξύ 34-66% τότε αυτό υποδηλώνει ότι ο Δήμος είναι στη σωστή κατεύθυνση με περιθώρια ωστόσο περαιτέρω βελτίωσης, ενώ τέλος όταν τα αποτελέσματα υπερβαίνουν το 67%, τότε αυτό σημαίνει πως ο Δήμος υλοποιεί ήδη και εφαρμόζει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας.

Στην περίπτωση του Δήμου Παιονίας, φαίνεται πως για κάθε εξεταζόμενη παράμετρο:

- Εμπλοκή φορέων και πολιτών
- Ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης με ολοκληρωμένο τρόπο
- Αξιολόγηση των υφιστάμενων και μελλοντικών δυνατοτήτων απόδοσης
- Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και ξεκάθαρου πλάνου εφαρμογής
- Συνεργασία μεταξύ θεσμικών ορίων
- Μέριμνα για συστηματική παρακολούθηση κα αξιολόγηση
- Σχεδιασμός για βιώσιμη κινητικότητα στη λειτουργική αστική περιοχή

τα αποτελέσματα κυμαίνονται σε πολύ χαμηλό επίπεδο, γεγονός που αποτυπώνει το πρωτόλειο επίπεδο στο οποίο βρίσκεται ο Δήμος σε θέματα βιωσιμότητας και αυξάνει τις προκλήσεις που το ΣΒΑΚ μέσω της εκπόνησης και μετέπειτα υλοποίησής του καλείται να επιλύσει.

3. Διαμόρφωση Ιστοσελίδας για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί ένα σύγχρονο στρατηγικό σχέδιο με συμμετοχικές διαδικασίες που απαιτούν την άμεση και έμμεση εμπλοκή μεγάλου αριθμού ατόμων.

Οι διαδικασίες συμμετοχής, οι διαβουλεύσεις, η επικοινωνία των αποτελεσμάτων και η προώθηση του σχεδίου είναι αναγκαία χαρακτηριστικά στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ και συμβάλουν στην αποτελεσματικότητα του.

Προκειμένου να επιτευχθούν τα παραπάνω, η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ διαμόρφωσε, οργάνωσε και απέστειλε στους μηχανικούς του Δήμου χρήσιμο υλικό το οποίο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου σε συγκεκριμένη καρτέλα που αφορά αποκλειστικά το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιονίας.

Ειδικότερα απεστάλησαν πληροφορίες για το αντικείμενο, τους στόχους και το περιεχόμενο ενός ΣΒΑΚ οι οποίες θα αναρτηθούν στην κεντρική σελίδα της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ:

Τι είναι τα ΣΒΑΚ και τι προβλήματα έρχονται να λύσουν

Τα ΣΒΑΚ αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια που οργανώνουν τις μετακινήσεις των πολιτών και τη διανομή εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές.

Εστιάζουν στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ατόμων κατά προτεραιότητα έναντι της εξυπηρέτησης των οχημάτων στο διαθέσιμο αστικό χώρο, με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής.

Τα ΣΒΑΚ παρεμβαίνουν στους εξής τομείς:

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

Τα οφέλη ενός ΣΒΑΚ συνίστανται στη βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, στην ασφάλεια κατά τις μετακινήσεις, στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας, στην αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας κατά τη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών και στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Τα ΣΒΑΚ θα αποτελούν τόσο στο παρόν όσο και στο άμεσο μέλλον αναπόσπαστο εργαλείο των φορέων της τοπικής Αυτοδιοίκησης και των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων, για τη στρατηγική αντιμετώπιση των θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας και βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών





Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός
1. Έμφαση στον Άνθρωπο.	1. Έμφαση στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
2. Βασικός στόχος: Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής.	2. Βασικός στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα.
3. Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη,	3. Έμφαση στα μέσα μεταφοράς.



κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία.	
4. Μακροχρόνιο όραμα.	4. Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός.
5. Λειτουργικά όρια.	5. Διοικητικά όρια.
6. Διεπιστημονικός σχεδιασμός.	6. Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί.
7. Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών.	7. Έμφαση στις υποδομές.
8. Εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού.	8. Εντολές από Αιρετούς και σχεδιασμός από Ειδικούς.

Προβλήματα που καλούνται τα ΣΒΑΚ να λύσουν

Στην πλειονότητά τους, τα μέσα μεταφοράς εξυπηρετούν μεν την κοινωνία, πλην όμως προκαλούν και σοβαρές παρενέργειες.

Στα οχήματα, για παράδειγμα, οφείλεται κατά κανόνα η συμφόρηση στις πόλεις, τα τρένα και τα αεροσκάφη ηχορυπαίνουν, τα πλοία επιδεινώνουν την ατμοσφαιρική ρύπανση. Οι συγκεκριμένες παρενέργειες προκαλούν δαπάνες, που ανέρχονται για την Ευρώπη των 28 κρατών-μελών σε:

	<p>210 δισεκατομμύρια για ατυχήματα που προκαλούνται από τη χρήση του αυτοκινήτου</p>
<p>30 δισεκατομμύρια λόγω της ρύπανσης της ατμόσφαιρας από τις εκπομπές των αυτοκινήτων</p>	
	<p>60 δισεκατομμύρια λόγω της κλιματικής αλλαγής που προκαλεί η χρήση των αυτοκινήτων</p>
<p>100 δισεκατομμύρια για την κατασκευή και συντήρηση των αυτοκινήτων</p>	

	<p>25 δισεκατομμύρια για την αντιμετώπιση του θορύβου που παράγουν τα αυτοκίνητα</p>
<p>750 δισεκατομμύρια συνολικά για τις οδικές υποδομές μηχανοκίνητων οχημάτων, από τα οποία μόνο τα 280 δις € αποσβένονται από φόρους και χρεώσεις για το αυτοκίνητο</p>	

8 λόγοι γιατί θα πρέπει να μειώσουμε τη χρήση του αυτοκινήτου



1. Κλιματική Αλλαγή

Στις οδικές μεταφορές οφείλεται το ένα τέταρτο περίπου των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Αν θέλουμε να αποφύγουμε την αύξηση της θερμοκρασίας, τη μείωση των βροχοπτώσεων, την άνοδο της στάθμης των θαλασσών και εν γένει τα ακραία καιρικά φαινόμενα, οφειλόμενα στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, έχουμε χρέος να μειώσουμε τη χρήση των ορυκτών καυσίμων. Με άλλα λόγια να βρούμε από τα αυτοκίνητά μας.



2. Απεξάρτηση από το πετρέλαιο

Μετά από μισό αιώνα αυξανόμενης χρήσης του πετρελαίου, η ζήτηση παραμένει υψηλότερη από ποτέ. Λόγω επικείμενης εξάντλησης των παγκόσμιων αποθεμάτων, οι τιμές έχουν πάρει την ανιούσα.



3. Μείωση ατυχημάτων

Το αυτοκίνητο έχει μπει για τα καλά στη ζωή μας, πλην όμως ξεχνάμε ότι είναι εξαιρετικά επικίνδυνο μέσο. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η οδική κυκλοφορία σκοτώνει πάνω από ένα εκατομμύριο ανθρώπους ετησίως και τραυματίζει άλλα 30-50 εκατομμύρια.



4. Καθαρή ατμόσφαιρα

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας εκτιμά ότι μεγαλύτερο ποσοστό ανθρώπων πεθαίνει παγκοσμίως από τις εκπομπές των αυτοκινήτων παρά από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.



5. Μείωση της συμφόρησης

Η κατασκευή νέων δρόμων δεν εξυπηρετεί την αποσυμφόρηση. Έχει υπολογιστεί ότι οι νέες οδικές αρτηρίες τείνουν να αυξήσουν την κυκλοφορία κατά 8-10%.



6. Τόνωση της τοπικής αγοράς

Η επιβίωση των μικρών καταστημάτων στα κέντρα των πόλεων και η αύξηση της εμπορικότητάς τους εξαρτάται κατά πολύ από την πεζή μετακίνηση.



7. Κοινωνικοποίηση

Όσοι μετακινούνται με τα πόδια έχουν περισσότερες ευκαιρίες να συνάψουν γνωριμίες με τους κατοίκους της γειτονιάς τους. Το περπάτημα ευνοεί την κοινωνικοποίηση.



8. Βελτίωση της υγείας

Από έρευνες προκύπτει ότι περισσότεροι από τους μισούς Ευρωπαίους ενήλικες είναι υπέρβαροι αλλά και ότι οι μισές διαδρομές που διανύουμε με το αυτοκίνητο είναι μικρότερες των δύο χιλιομέτρων. Είναι αυτονόητο ότι για τη διαφύλαξη της υγείας μας πρέπει να περπατάμε.

Όπως επίσης και οδηγίες για την οργάνωση της συγκεκριμένης πλατφόρμας και το μενού που αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- **Τι είναι τα ΣΒΑΚ**
- **Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας**
- **Συμμετέχω στο σχεδιασμό**
- **Νέα ανακοινώσεις**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

(ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ: ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ)

1. Τι είναι το ΣΒΑΚ



Δήμος Παιονίας

**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
 Δήμου Παιονίας**

«Συνδιαμορφώνοντας την επόμενη μέρα στις μετακινήσεις»

Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου

Παρουσίαση 1 – Τι είναι το ΣΒΑΚ;

- Προκλήσεις
- Πλεονεκτήματα
- Βασικές αρχές



Προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες πόλεις



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας- Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες πόλεις

Σωστή Διαχείριση

Βρέμη
 Εκπόνηση ΣΒΑΚ από το 2012

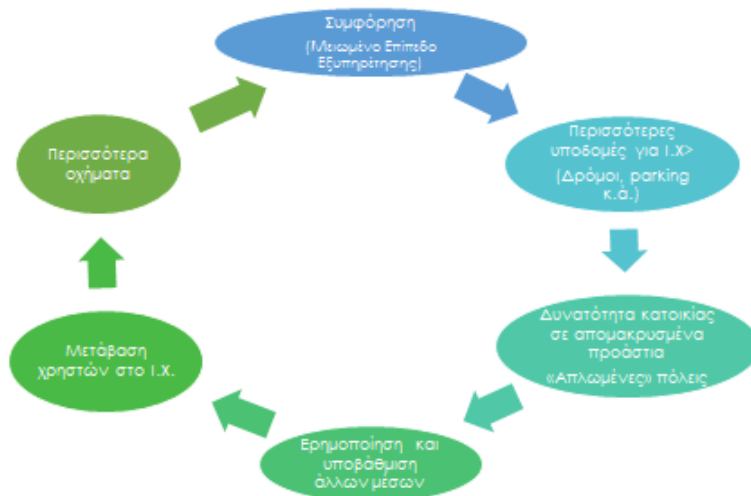


Προβληματική Διαχείριση

Κωνσταντινούπολη



Παραδοσιακός Σχεδιασμός... ένας Φαύλος Κύκλος



Τι είναι ο Βιώσιμος Σχεδιασμός;



“Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός”



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνολογίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



- Έμφαση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Βασικός στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα
- Έμφαση στα μέσα μεταφοράς
- Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός
- Έμφαση στις υποδομές
- Περιορισμένη εκτίμηση επιπτώσεων
- Περιορισμός στα διοικητικά όρια
- Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί
- Εντολές από Αιρετούς και σχεδιασμός από Ειδικούς

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός



- Έμφαση στον Άνθρωπο
- Βασικός στόχος: Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής
- **Ενιαίος σχεδιασμός** (οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία)
- **Μακροχρόνιο όραμα**
- Πρόταση μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τη σχέση κόστους/ οφέλους
- **Εκτενής εκτίμηση επιπτώσεων και μεθοδολογία ελέγχου**
- Λειτουργικά όρια
- Διεπιστημονικός σχεδιασμός
- **Εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού**

Βιώσιμος Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός



Σύγκριση σχεδιασμού



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνολογίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Τι είναι το ΣΒΑΚ;

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περιχώρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης

Αντικειμενικοί Στόχοι

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, ηχορύπανσης και των εκπομπών αερίων ρύπων
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Ευρωπαϊκή Πολιτική υπέρ των ΣΒΑΚ

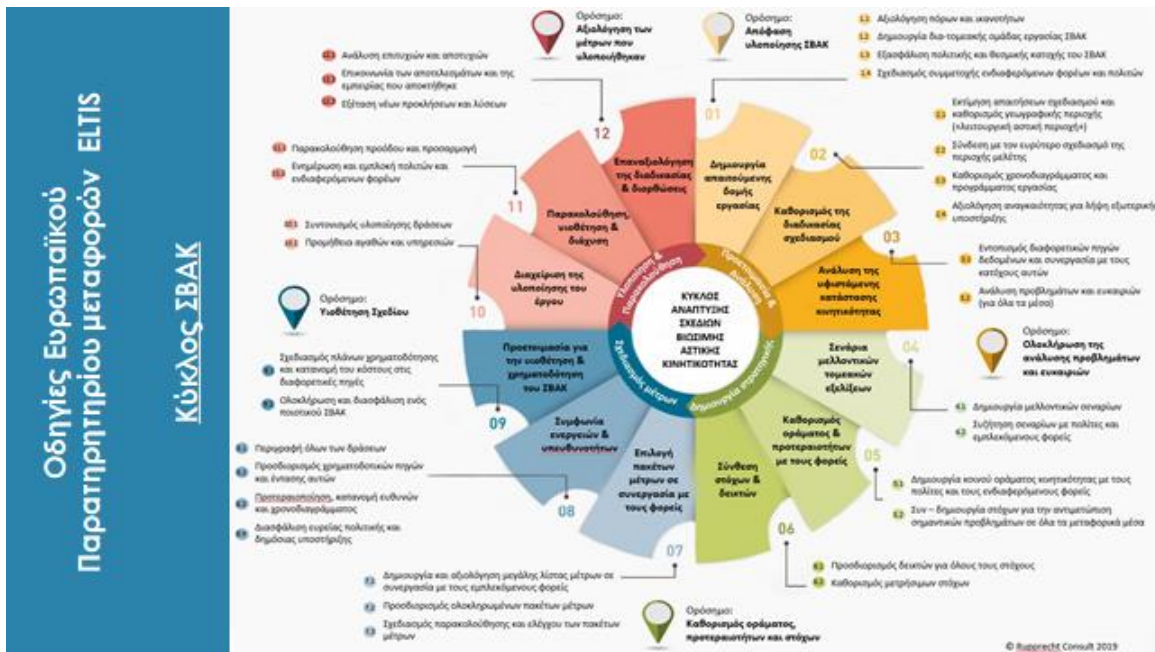
Η Ε.Ε. στηρίζει την ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

- Από το στάδιο διαμόρφωσης τους, μέσω ερευνητικών προγραμμάτων
- Έως το στάδιο εφαρμογής τους, μέσω των οδηγιών και των διαδικασιών της



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου





Πλεονεκτήματα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ

Άμεσα πλεονεκτήματα

- Μείωση συμφόρησης και εξοικονόμηση χρόνου
- Μείωση ρύπων στο αστικό περιβάλλον
- Αύξηση της προσβασιμότητας για τους ευάλωτους μετακινούμενους
- Περιορισμός ατυχημάτων

Έμμεσα πλεονεκτήματα

- Βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών
- Εξοικονόμηση πόρων
- Βελτίωση της δημόσιας υγείας

Προκλήσεις στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ

❑ Συνεργασία των φορέων

- Αντικρουόμενοι στόχοι
- Έλλειψη κατάλληλης καθοδήγησης
- Κατανομή των ευθυνών
- Κατανομή των πόρων

❑ Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων μέτρων

1. Καθορισμός στόχων & προβλημάτων πόλης
2. Εντοπισμός πιθανών μέτρων πολιτικής
3. Αξιολόγηση βάσει καταλληλότητας, αποτελεσματικότητας & αποδοχής από κοινό
4. Δυνατότητα υλοποίησης επιμέρους μέτρων ξεχωριστά ΟΜΩΣ σε ένα ΣΒΑΚ είναι σύνηθες → Πακέτο μέτρων με ευρείς στόχους βελτίωσης κινητικότητας



Προκλήσεις στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ

- ❑ **Παρακολούθηση:** συνεχής συλλογή και ανάλυση δεδομένων πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την εφαρμογή των μέτρων
- ❑ **Αξιολόγηση:** Συστηματικός προσδιορισμός της αξίας και της σημασίας των μέτρων κατά τη διάρκεια και μετά την εφαρμογή των μέτρων
- ❑ Οι παραπάνω δραστηριότητες:
 - Εξυπηρετούν τον εντοπισμό προβλημάτων, επιτυχιών και ανάγκη για αναπροσαρμογή ενός ΣΒΑΚ
 - Είναι εργαλείο πειθούς απέναντι σε φορείς λήψης αποφάσεων, στους πιθανούς φορείς χρηματοδότησης και στους τοπικούς φορείς



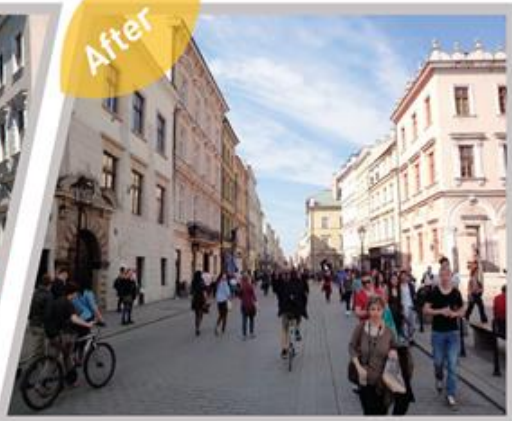
Καλές πρακτικές από άλλες πόλεις

Krakow, Poland

Before



After



Images: Lukasz Franek/Politechnika Krakowska

Καλές πρακτικές από άλλες πόλεις

Sesimbra, Portugal

Before



After



Καλές πρακτικές από άλλες πόλεις

Μπορντώ, Γαλλία



Καλές πρακτικές από άλλες πόλεις

Ghent, Belgium



Images: City of Ghent



Δήμος Παιονίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



2. Πλάνος εκπόνησης



Δήμος Παιονίας

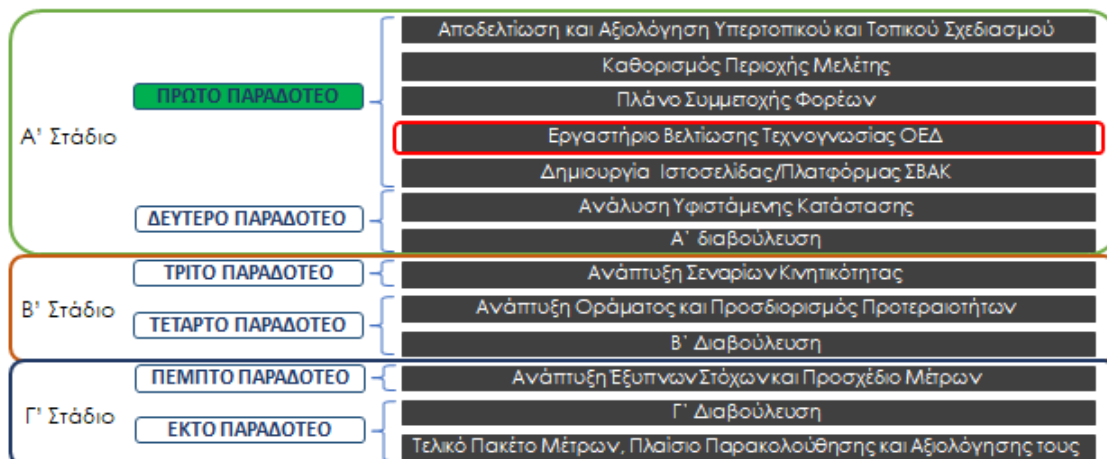
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας

«Συνδιαμορφώνοντας την επόμενη μέρα στις μετακινήσεις»

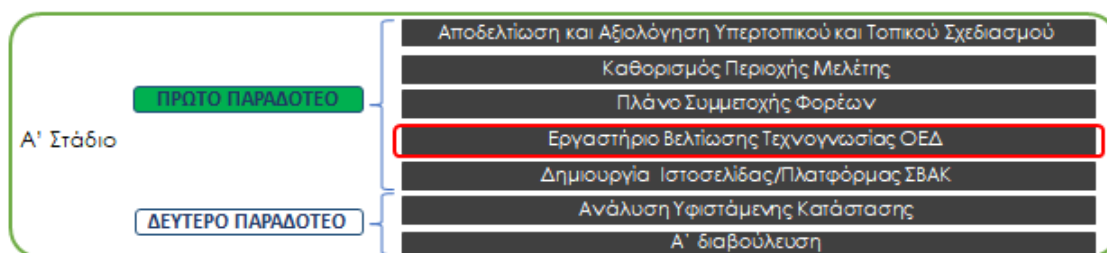
Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου

Παρουσίαση 2 – Πορεία υλοποίησης ΣΒΑΚ

ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ



ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ



ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

- Ισχύον ΓΠΣ (την Α & Β φάση)
- Επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου
- ΟΧΕ ΒΑΑ
- Κυκλοφοριακή/ες μελέτη/ες
- Μελέτες στάθμευσης, ΜΜΜ κ.ά.
- Στρατηγικά/ Αναπτυξιακά σχέδια που ενδέχεται να επηρεάζουν τις Μεταφορές
- Οποιαδήποτε μελέτη μπορεί να περιλαμβάνει κυκλοφοριακά δεδομένα

**ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ****Αρχικός προσδιορισμός λειτουργικής περιοχής παρέμβασης**

- ❖ **Περιοχή Α:** Η κυριότερη περιοχή παρέμβασης ορίζει τον **Αστικό Πυρήνα** της πόλης. Η συγκεκριμένη περιοχή συγκεντρώνει το σύνολο των στοιχείων αστικής κινητικότητας στα οποία αναφέρεται ένα ΣΒΑΚ. Πρόκειται για περιοχή με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, ολοκληρωμένο - υλοποιημένο οδικό δίκτυο και συγκέντρωση εμπορίου και υπηρεσιών.
- ❖ **Περιοχή Β:** Η περιοχή που έρχεται σε άμεση επαφή με την περιοχή Α και αναμένεται να αποτελέσει φυσική συνέχεια της στο μέλλον. Η περιοχή τύπου Β περιλαμβάνει τις οικιστικές ενότητες που συνδέονται σχετικά άμεσα με τον Αστικό Πυρήνα χωρίς να εμφανίζουν τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες σε κινητικότητα μιας αστικής περιοχής (π.χ. απουσία υπηρεσιών-εμπορικών πυρήνων, κυκλοφορικής συμφόρησης κ.ά.).
- ❖ **Περιοχές Γ:** Οι περιοχές Γ αντιπροσωπεύουν κοντινούς ή μακρινούς οικισμούς που εξαρτώνται άμεσα από τις λειτουργίες του Αστικού Πυρήνα με αποτέλεσμα να γενούν και να έλκουν μετακινήσεις από και προς αυτόν.

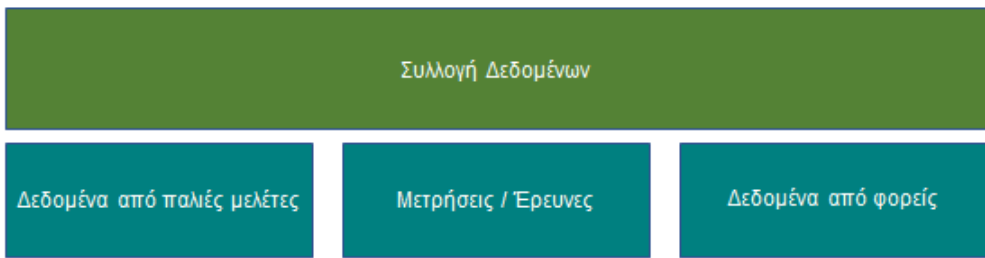


ΠΛΑΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΦΟΡΕΩΝ

Εργαλείο Επιλογής Εμπλεκόμενων Φορέων



ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



A' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ



A' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Έντυπο τοποθέτησης φορέων

Το έντυπο μοιράζεται πριν την 1^η Διαβούλευση, συμπληρώνεται από τον εκπρόσωπο του φορέα σε συνεργασία με τους αρμόδιους και επιστρέφεται στην ομάδα έργου

Α' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Αυτό - αξιολόγηση

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		0	1	2	3	4
A1- Διατήρηση Στάθμιας						
A1.1 Στάθμιαση στο δρόμο	Εφαρμόζεται διαφορετικότερη τιμών στην στάθμιαση στον δρόμο;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A1.2 Διαφραγματοποίηση σε ατομικές ομάδες	Εφαρμόζεται ειδική μελέτη/μελέτη για συγκεκριμένες ομάδες (μόνομα κάτοικους, ΑΜΕΑ κ.α.);	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A1.4 Μειώβηση σε στάθμιαση εκτός δρόμου	Εφαρμόζονται μέτρα αντιμετώπισης θύλακων στάθμιασης στον δρόμο με θύλακας εκτός της οδού;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A1.5 Μείωση θύλακων στάθμιασης	Ο συνολικός αριθμός θύλακων στάθμιασης οχημάτων μειώνεται <u>στο κέντρο</u> της πόλης;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A1.6 Park + Ride	Υπάρχουν εγκαταστάσεις Park + Ride;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A1.8 Σύστημα καθυπόληξης στάθμιασης	Εφαρμόζεται σύστημα για καθυπόληξη των οχημάτων για στάθμιαση εκτός του κέντρου;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A2- Σχεδιασμός & διαμόρφωση ταξινόμησης δρόμων και μέτρα ήπιων κινήσεων						
A2.1 Σχεδιασμός δρόμων						
A2.1.1 Αρμόδια χάρτα	Έχουν γίνει ενέργειες για την εκκώλυση παρασάβαρου χώρου στους πεδούς (πλατείες, πεδεδρόμοι, πάρκα κ.α.);	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A2.1.2 Ομάδες οδών	Υπάρχει ειδική αξιολογία οδών για συγκεκριμένες ομάδες οδών (όδους τυφλών, ομάδες ΑΜΕΑ, πλακόστρωτα, ηχητική προειδοποίηση σε σημειοδότηση);	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A2.2 Μέτρα ήπιων κινήσεων	Εφαρμόζονται μέτρα για μείωση της ταχύτητας οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

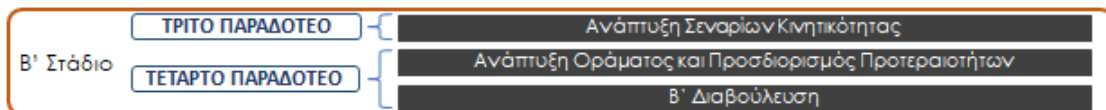
Α' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Σύμφωνο συμμετοχής

Το Σύμφωνο μοιράζεται μετά το πέρας της 1^{ης} Διαβούλευσης και θα πρέπει να υπογραφεί από το νόμιμο εκπρόσωπο που θα ορίσει ο εμπλεκόμενος φορέας και να επιστραφεί στην ομάδα έργου προκειμένου να το πρωθήσει για υπογραφή στο Δήμαρχο.

- Το σύμφωνο συμμετοχής καταρτίζεται 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 (ανάπτυξη οράματος)
- 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.
- Στο σύμφωνο συμμετοχής προβλέπεται η δυνατότητα προσχώρησης νέων ή αποχώρησης εγγεγραμμένων εμπλεκόμενων μερών στο δίκτυο φορέων και κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία του.

ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ



ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Test Scenario 01:
Optimisation of Motor Vehicle Traffic



Test Scenario 02:
Public Transport Offensive



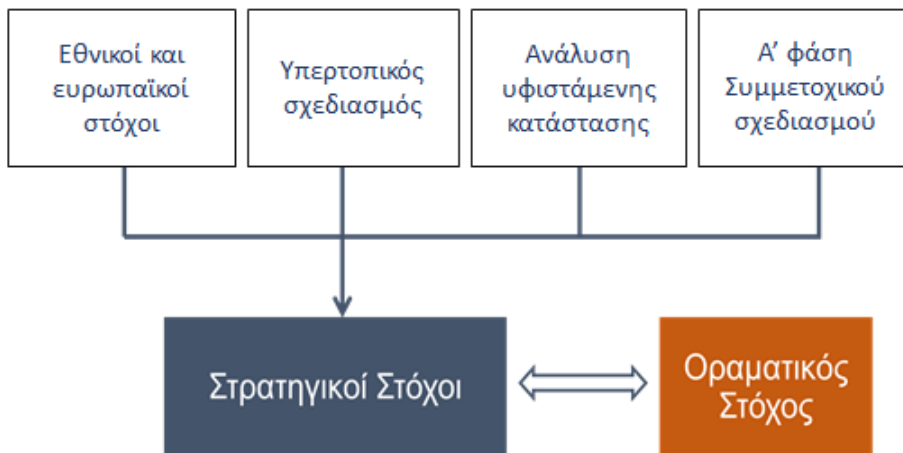
Test Scenario 03:
Efficient Local Mobility



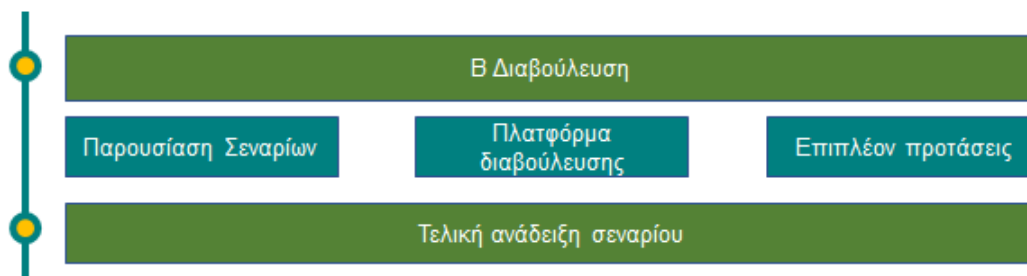
Test Scenario 04:
Optimisation of Walking, Cycling and Public Transport



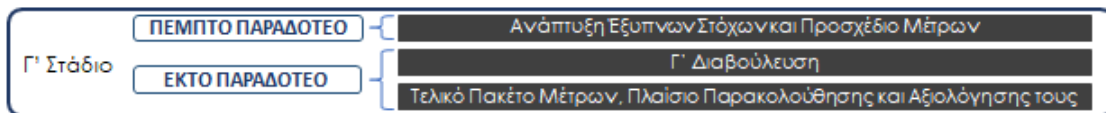
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ



Β' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ



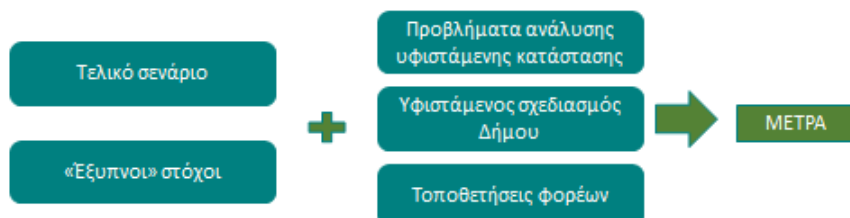
ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ



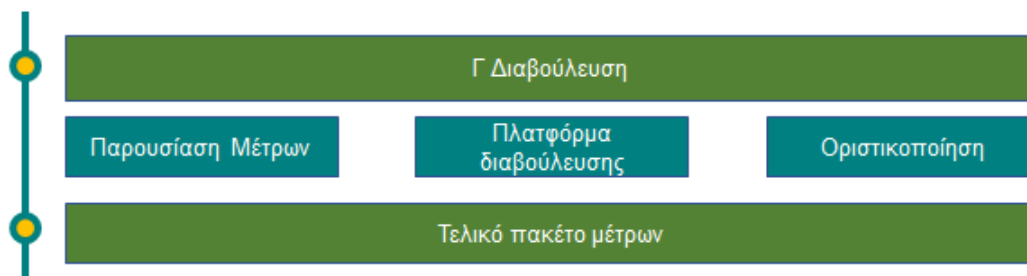
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΟΧΩΝ



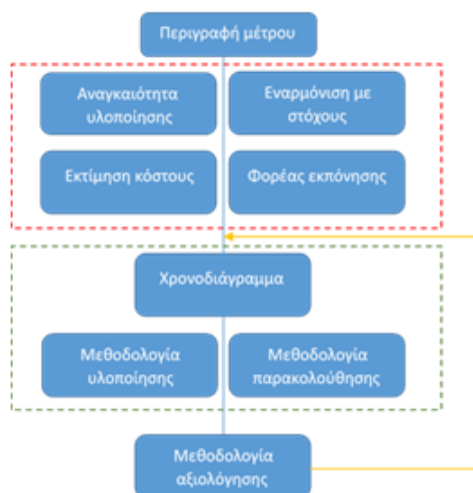
ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΡΩΝ



Γ' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ



ΤΕΛΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ, ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥΣ



ΤΕΛΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ, ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥΣ

Μέτρο ΣΒΑΚ	Δείκτης (Μ1 / Μ2)	Τιμή Στόχος
Εγκατάσταση δικτύου ποδηλατοδρόμων	Μήκος Ποδηλατοδρόμου (km) / Επιφάνεια Οικισμού (km ²)	2
	Μήκος Ποδηλατοδρόμου (km) / Πληθυσμός (1000 άτομα)	0,2
Δημιουργία νέου συστήματος αστικών συγκοινωνιών	Κάλυψη Δικτύου Αστικής Συγκοινωνίας (km ²) / Επιφάνεια Εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας (km ²)	60%
	Μίαση Εβδομαδιαία κίνηση αστικής Δ.Σ. (πλήθος επιβατών) / Ημέρα	100
	Πλήθος Δρομολογίων αστικής Δ.Σ. / Ημέρα	*αποτελέσματα των ερευνών
Χρήση Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων	Ηλεκτροκίνητα Δημοτικά οχήματα / Σύνολο Δημοτικού Στόλου Οχημάτων	30%
	Οχηματοχιλιόμετρα ηλεκτροκίνητων δημοτικών οχημάτων / οχηματοχιλιόμετρα συνόλου δημοτικού στόλου	10%
Προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινημένων	Δράσεις Ενθέρωσης & Ευαισθητοποίησης / Έτος	3
Ανάπτυξη σχολικών διαδρομών και διαδρομών απασχολούμενων	Μαθητές που συμμετέχουν σε σχολικές διαδρομές/ Πλήθος Σχολείων της πόλης	50
Απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων	Εγκατάσταση απαγορευτικής σήμανσης εισόδου βαρέων οχημάτων στην πόλη	100%
Διαχείριση της παράνομης στάθμευσης	Πλήθος θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης / Πλήθος προσαφώνων θέσεων στο εμπορικό- διοικητικό κέντρο	15%
	Πλήθος παραβάσεων για παράνομη στάθμευση / έτος	-50% (από το έτος αναφοράς)





Δήμος Παιονίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



3. Συμμετοχικός Σχεδιασμός



Δήμος Παιονίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας

«Συνδιαμορφώνοντας την επόμενη μέρα στις μετακινήσεις»

Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου

Παρουσίαση 3 – Συμμετοχικός Σχεδιασμός ΣΒΑΚ -Εργαστήριο ανάδειξης φορέων

- Αποσαφήνιση της συμμετοχικής διαδικασίας
- Παρουσίαση πρωταρχικής λίστας φορέων.
- Αξιολόγηση και ανάδειξη φορέων που θα συμπεριληφθούν

Συμμετοχικός Σχεδιασμός

Συμμετοχική προσέγγιση

Βασική Αρχή ΣΒΑΚ

«Τα ΣΒΑΚ εστιάζουν στους ανθρώπους και την κάλυψη των βασικών αναγκών τους για κινητικότητα. Ακολουθούν μια διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση, η οποία εμπλέκει τους πολίτες και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για συνεργασία καθ'όλη την διαδικασία εκπόνησης και εφαρμογής του».



Αποσαφήνιση Ανάγκης για Συμμετοχή

Τι ζητάμε από τις μετακινήσεις σήμερα?

- Προσβασιμότητα
- Ευκολία
- Ασφάλεια
- Περιβάλλον
- Οικονομική ανάπτυξη

Ανάγκες

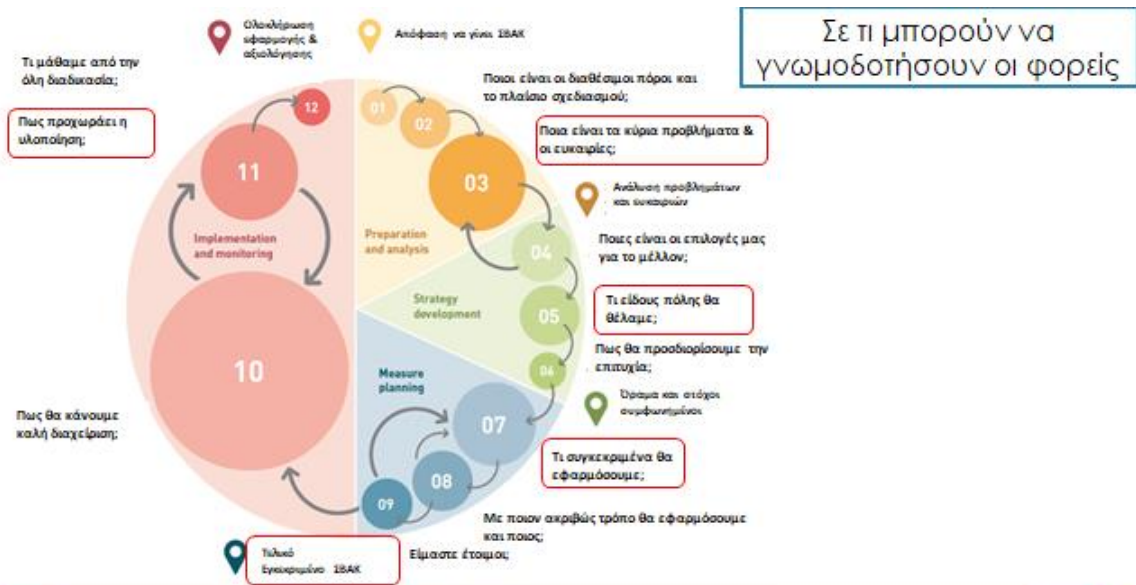


Ποιοι:

- Κάτοικοι Δήμου
- Εργαζόμενοι
- Επισκέπτες
- Επιχειρήσεις
- ΟΤΑ
- Φορείς μεταφορικού έργου



Ποιοι είναι οι Συμμετέχοντες στην Διαδικασία;



Σε τι μπορούν να γνωμοδοτήσουν οι φορείς

Πλεονεκτήματα Συμμετοχικού Σχεδιασμού

- Βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων
- Συναινέση ανάμεσα σε ομάδες διαφορετικών ενδιαφερόντων
- Ενδυνάμωση ρόλου κοινωνικών ομάδων
- Διαδικασία αμοιβαίας μάθησης



Δίκτυο Φορέων



Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέα**Νόμος 4784/2021: Δίκτυο Εμπλεκομένων Φορέων - Σύμφωνο συμμετοχής**

«Δίκτυο φορέων»: οι ΟΤΑ α' και β' βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, εκπρόσωποι υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Η ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Στο δίκτυο φορέων δύναται να συμμετέχουν σωματεία, αστικές εταιρείες, σύλλογοι και οργανώσεις, καθώς και φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία.

«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..

**Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέα****Νόμος 4784/2021: Δίκτυο Εμπλεκομένων Φορέων**

- Η πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων θα πρέπει να γίνει από **την αρχή - κατά τη φάση προετοιμασίας**- και να αναρτηθεί σχετικό κάλεσμα στην ιστοσελίδα.
- Απαιτείται δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων → Η Lever θα ετοιμάσει σχετικό έντυπο που θα πρέπει να προωθήσει ο Δήμος
- Στο δίκτυο φορέων θα πρέπει να προσκληθούν υποχρεωτικά:
 - όμοροι ΟΤΑ
 - Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης της οικείας αστυνομικής διεύθυνσης της Ελληνικής Αστυνομίας.

Θα πρέπει να προσκομιστούν στο τέλος και οι αριθμοί πρωτοκόλλου από αυτές τις προσκλήσεις



Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέα

Νόμος 4784/2021: Σύμφωνο Συμμετοχής

- Το σύμφωνο συμμετοχής καταρτίζεται 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 (ανάπτυξη οράματος)
- 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.
- Στο σύμφωνο συμμετοχής προβλέπεται η δυνατότητα προσχώρησης νέων ή αποχώρησης εγγεγραμμένων εμπλεκόμενων μερών στο δίκτυο φορέων και κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία του.



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Πλάνο εμπλοκής φορέων

Σχηματικά το Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων			
Α Φάση	Β Φάση	Γ Φάση	Δ Φάση
Αιτιολογία			
Ενημέρωση για το ΣΒΑΚ, την διαδικασία με την οποία θα εκπονηθεί και τους στόχους με τους οποίους οι φορείς μπορούν να συνεισφέρουν. Τοπικοί φορείς οφείλουν να μετρήσουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και τους στόχους τους. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της ποιότητας ζωής των πολιτών της Κοινότητας από τους φορείς.	Οριστικοποίηση από τους φορείς του οράματος και των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το αναδειχθέντα στην Α Φάση. Παρουσίαση αναλυτικών αναγκών και αιτιολογία τους. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της ποιότητας ζωής των πολιτών της Κοινότητας από τους φορείς.	Παρουσίαση των αιτιολογημάτων της Β Φάσης. Παρουσίαση του προγράμματος δράσης του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το κεντρικότερο σκηνικό κινητικότητας. Αξιολόγηση του προγράμματος δράσης από τους φορείς. Διαβούλευση του προγράμματος με τους φορείς.	Συνάντηση με «ειδικούς φορείς» και σύσταση για συλλογή δεδομένων / πληροφοριών για το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας ή και για το σχεδιασμό νέων κινητικότητας ή και για το σχεδιασμό νέων χαρακτηριστικά μετακινήσεων των πολιτών.
Συμμετοχή			
Ομάδα Έργου Δίκτυο Εμπλεκόμενων Πολίτες	Ομάδα Έργου Δίκτυο Εμπλεκόμενων Πολίτες	Ομάδα Έργου Δίκτυο Εμπλεκόμενων Πολίτες	Ομάδα Έργου Δίκτυο Εμπλεκόμενων Πολίτες
Χρόνια Συμμετοχής		Χρόνια Με-Συμμετοχής	
Μέθοδοι Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
<ul style="list-style-type: none"> Διαδραστικό εργαστήριο Συνεντεύξεις εργασίας 	<ul style="list-style-type: none"> Αυτικό συνέδριο Διαδικτυακή Διαβούλευση 	<ul style="list-style-type: none"> Αυτικό συνέδριο Διαδικτυακή Διαβούλευση 	<ul style="list-style-type: none"> Συνεντεύξεις εργασίας Διαδικτυακή Δημοσκοπία
Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
<ul style="list-style-type: none"> Στρογγυλές τραπέζες Έντυπα χορήγησης δεδομένων Προσκήσεις Εμπνευστικό Υλικό Φόρμα τοποθέτησης 	<ul style="list-style-type: none"> Προσκήσεις Ανακινώσιμα Ανάρτηση Εμπνευστικού Υλικού Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκοπίας 	<ul style="list-style-type: none"> Προσκήσεις Ανακινώσιμα Ανάρτηση Εμπνευστικού Υλικού Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκοπίας 	<ul style="list-style-type: none"> Προσκήσεις Συνεντεύξεις στρογγυλής τραπέζης Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκοπίας



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Πλάνο εμπλοκής φορέων**Πως θα το χρησιμοποιήσουμε;**

Κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την μεθοδολογία της Levee, η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού παρουσιάζεται σε 4 κύριες περιπτώσεις

A Διαβούλευση – Αυτό αξιολόγηση Υφιστάμενης κατάστασης, Σύσταση επιτροπής διαβούλευσης, Όραμα Βιώσιμου Σχεδιασμού

- Οι συμμετέχοντες θα παρουσιάσουν τον ρόλο και το έργο τους στην λειτουργία της πόλης και θα τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν. Στο πέρας της διαδικασίας θα συν διαμορφωθεί από όλους του συμμετέχοντες το όραμα της πόλης για τις μεταφορές.
- Προσέγγιση συμμετεχόντων μέσω προσκλήσεων, συνοδευόμενων από ενημερωτικό υλικό και δομημένες φόρμες τοποθέτησης, οι οποίες θα καθοδηγούν τους φορείς σχετικά με όσα τους ζητηθούν κατά την 1η διαβούλευση.
- Δημοσίευση αποτελεσμάτων 1ης διαβούλευσης στην διαδικτυακή πλατφόρμα του ΣΒΑΚ / στην ιστοσελίδα του δήμου και στην Β φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού

Πλάνο εμπλοκής φορέων**Πως θα το χρησιμοποιήσουμε;**

Κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την μεθοδολογία της Levee, η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού παρουσιάζεται σε 4 κύριες περιπτώσεις

B Διαβούλευση – Επιλογή αποτελεσματικότερου σεναρίου κινητικότητας

- Παρουσίαση από την ομάδα έργου τα σενάρια κινητικότητας που διαμορφώθηκαν σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ανάλυσης και των τοποθετήσεων των συμμετεχόντων κατά την διαβούλευση. Οι συμμετέχοντες θα μπορούν να κάνουν τροποποιήσεις ή/και να προτείνουν επιπλέον σενάρια και σε επόμενο στάδιο να επιλέξουν το ιδανικότερο για αυτούς.
- Η διαδικασία της 2ης διαβούλευσης προβλέπεται να έχει 2 στάδια.
- Στο πρώτο στάδιο που περιλαμβάνει την τροποποίηση των σεναρίων θα συμμετάσχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με τις μεταφορές, οι θεσμικοί φορείς, οι εκπρόσωποι των πολιτών (μέσα από τις ομάδες / συλλόγους της τοπικής κοινωνίας) και μικρό πλήθος πολιτών.
- Στο δεύτερο στάδιο, τα σενάρια κινητικότητας, μετά τις πιθανές τροποποιήσεις του πρώτου σταδίου, θα αναρτηθούν σε διαδικτυακή πλατφόρμα στην οποία θα παραμείνουν μέχρι το πέρας της περιόδου διαβούλευσης. Στο εν λόγω στάδιο θα συμμετέχει όλη η τοπική κοινωνία
- Για την διεξαγωγή της 2ης διαβούλευσης επιλέχθηκε η μέθοδος του Ανοικτού συνεδρίου για το πρώτο στάδιο και η ανάρτηση της πληροφορίας σε συνδυασμό με την διαδικτυακή δημοσκοπήση για το δεύτερο στάδιο
- Προσέγγιση συμμετεχόντων μέσω προσκλήσεων
- Δημοσίευση αποτελεσμάτων 2ης διαβούλευσης στην διαδικτυακή πλατφόρμα του ΣΒΑΚ / στην ιστοσελίδα του δήμου και στην Β φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού

Πλάνο εμπλοκής φορέων

Πως θα το χρησιμοποιήσουμε;

Κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την μεθοδολογία της Lever, η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού παρουσιάζεται σε 4 κύριες περιπτώσεις

Γ Διαβούλευση – Επιλογή μέτρων & διαμόρφωση πακέτων μέτρων

- Παρουσίαση αποτελεσμάτων Β φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού. Το επικρατέστερο σενάριο θα εξειδικευθεί και θα παρουσιασθεί στους συμμετέχοντες.
- Διαμόρφωση των μέτρων του ΣΒΑΚ που θα υλοποιηθούν όσα περιγράφει το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας.
- Η τοπική κοινωνία θα διαβουλευθεί σχετικά με το είδος των μέτρων, τον τρόπο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά τους, όπου αυτά παρουσιάζουν εναλλακτικές λύσεις ενώ θα έχουν την δυνατότητα να προτείνουν ενδεικτικά σημεία χωροθέτησης των μέτρων.
- Για την διεξαγωγή της 3ης διαβούλευσης επιλέχθηκε η ανάρτηση της πληροφορίας σε συνδυασμό με την Διαδικτυακή δημοσκόπηση.
- Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 3ης διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην διαδικτυακή πλατφόρμα του ΣΒΑΚ / στην ιστοσελίδα του δήμου και στην 4 φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού

Πλάνο εμπλοκής φορέων

Πως θα αξιοποιηθούν οι φορείς;

<p>Το κάθε μέλος του δικτύου των συμμετεχόντων για το ΣΒΑΚ,</p>	<p>θα ορίσει εκπρόσωπο ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα έργου.</p>
	<p>θα συμμετέχει στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού</p>
	<p>θα παρέχει τα δεδομένα και τις πληροφορίες που του ζητούνται, όταν αυτές είναι διαθέσιμες</p>
	<p>θα δεσμευθεί για την ουσιαστική συμμετοχή του στον σχεδιασμό και την υλοποίηση, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας</p>
	<p>πρέπει να λειτουργεί και να αποφασίζει προσανατολισμένο στην συνεργασία αντί για τον ανταγωνισμό</p>

Άσκηση Αναγνώρισης και Ανάλυσης Φορέων



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Δίκτυο Φορέων



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου

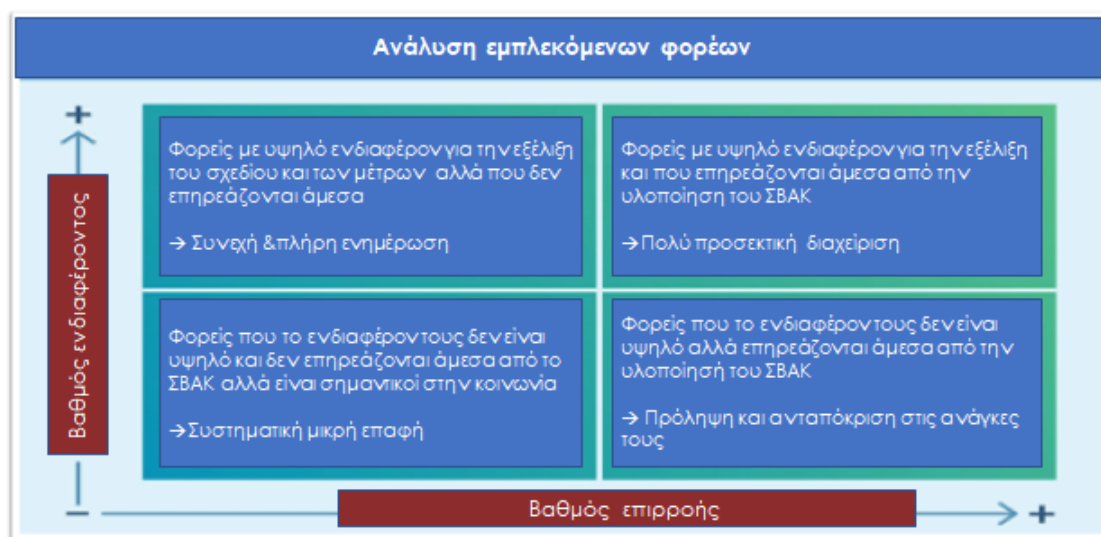


Δίκτυο Φορέων

Δημόσιες Υπηρεσίες και Υπουργεία	Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών Κιλκίς Υποδιεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κιλκίς
Φορείς ασφάλειας και υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης	ΕΚΑΒ Κιλκίς
	Τμήμα Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Κιλκίς
	Πυροσβεστική Υπηρεσία Κιλκίς
	Αστυνομικό Τμήμα Παιονίας
Φορείς μεταφορικού έργου	Τμήμα Συνοριακής Φύλαξης Παιονίας
	Ειδικό Εργαζομένων Ιδιοκτητών Ταξί Παιονίας
	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Κιλκίς Α.Ε. Αστικό ΚΤΕΛ Παιονίας Α.Ε. ΟΣΕ
Ενώσεις επαγγελματιών	Σύλλογο Διπλωματούχων Μηχανικών Υπομηχανικών Τεχνολόγων Μηχανικών Εργοληπτών Δημοσίων Έργων Ν. Κιλκίς
	Σύλλογος Μηχανικών Κιλκίς
	Εμπορικός Σύλλογος Κιλκίς
Κοινωνικές Ομάδες/ Σύλλογοι	Μορφωτικός Εκπαιδευτικός Σύλλογος Νέων Πλατανιάς
	Ορειβατικός Σύλλογος Περιγητών Γουμένισσας (Ο.Σ.Π.Ε.Γ.) Σύλλογος Βηματίζω Κιλκίς
Φορείς εκπαίδευσης	Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Κιλκίς
	Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης Κιλκίς
Πόλοι έλης μετακινήσεων αθλητισμού/ πολιτισμού	Αθλητικός Σύλλογος Αξιοπόλης «Αλέξανδρος»
	Αθλητικός Όμιλος Πολυκάστρου
Δομές Υγείας	Τεχνικό Νοσοκομείο Γουμένισσας Κέντρο Υγείας Πολυκάστρου
Επιμελητήρια	Επιμελητήριο Κιλκίς



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνολογίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνολογίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου





Δήμος Παιονίας

**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Κατερίνης**

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



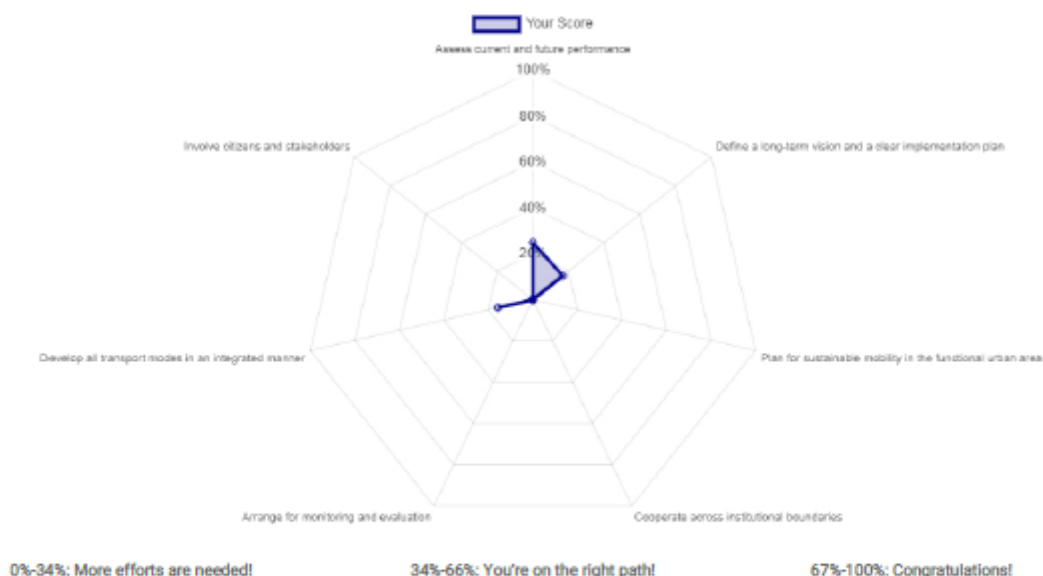
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β
(ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΥΤΟ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ)

Results of the SUMP Self-Assessment



Visual Overview

The diagram below shows how well your planning activities fulfill the different SUMP Principles. The closer to the outer edge, the better your score. If the score is zero, too many answers are missing for the category. In that case please go back to that section and respond to the missing questions. Below it you can find detailed feedback for each of the SUMP Principles. Click on their titles to receive tailored advice for further improvement as well as links to good practice examples, planning tools and recommended readings. At the bottom of the page you can see a table with your answers to each question.



Feedback for the SUMP Principles

Assess current and future performance

More efforts are needed!

Sustainable urban mobility planning builds on a thorough assessment of the current and future performance of the transport system. It identifies the main problems and opportunities for sustainable mobility, including future trends, and establishes a baseline and alternative scenarios against which progress can be measured.

Your responses indicate incomplete analysis activities covering only a few social and environmental aspects, mobility trends and transport modes – and a very limited use of scenarios. This puts you at risk of overlooking important aspects and makes it hard to take fact-based decisions.

Useful steps to improve your assessment could be to:

- Fill the gaps by analysing transport modes that were not or only marginally included in your mobility analysis. Walking and cycling often get less attention than motorised transport, but nowadays a wide range of tools to analyse them exist.
- Doublecheck which non-assessed mobility aims deserve more attention. An analysis of road safety, accessibility and liveability is a key part of sustainable urban mobility planning, and air pollution, traffic noise and congestion are relevant at least in all bigger cities.
- Map the data available in different parts of your organisation and other organisations. Such a data audit pays off, especially if you have little resources for data collection. Usually more useful information exists than expected, but is spread out over different databases, departments and organisations.
- Collaborate with other departments and external data owners, such as public transport operators, universities and regional authorities. Exchange or jointly collect data to save costs. Clear agreements and careful data treatment help to avoid cooperation problems.





Good practices:

Bremen, Germany: Online citizen participation to assess the mobility situation

Malmö, Sweden: Comprehensive approach including manual, mechanical, survey- and app-based data collection

Deinze, Belgium: Accessibility screenings for children and elderly

Webinar: Malmö's use of traffic surveys to plan sustainable mobility measures

Gdynia, Poland: Partnership for data collection between municipality and public transport authority

Webinar: Data collection and analysis in Gdynia's SUMP

Recommended further readings:

- Activity 1.1 Evaluate capacities and resources
- Activity 3.1: Identify information sources and cooperate with data owners
- Activity 3.2: Analyse problems and opportunities (all modes)
- Activity 4.1: Develop scenarios of potential futures
- Activity 4.2: Discuss scenarios with citizens and stakeholders

Tools:

- Baseline analysis table to define the status of the transport system
- Tools for measuring the quality of public spaces
- List of tools for health, walking and cycling assessment
- Online map-based surveys for data collection

Define a long-term vision and a clear implementation plan

More efforts are needed!

Sustainable urban mobility planning follows a long-term vision for urban mobility and breaks it down into strategic objectives. It equally needs to plan for short-term implementation of the vision and objectives through measure packages, specifying their timing, budget and responsibilities.

Your responses indicate a lack of a well-established vision with suitable objectives that guide measure selection. Without broad agreement on both long-term strategy and next steps, successful implementation is difficult, because individual measures or even the general strategic direction might be challenged by important political actors.

Useful first steps to work towards broad agreement could be to:

- Show the challenges and problems the city will face if nothing is changed. In order to communicate urgency, it can be effective to simulate the negative consequences of business-as-usual development (e.g. in terms of future congestion and resulting economic losses, or in terms of indicators such as road fatalities or years of life lost due to air pollution) and to present these to politicians with the help of maps and figures. Current rapid changes driven by digital technologies highlight the urgency of developing a coherent strategic approach for future sustainable mobility.
- Connect to current high-priority issues in your city - such as air quality, congestion, road safety, affordability of housing or economic growth – and explain how strategic transport planning helps to solve them. It can be convincing to point to similar cities that have improved their situation by following a clear vision over a longer time.
- Strengthen your long-term strategy by using visioning exercises. These methods, such as future search workshops, help to develop a shared understanding how the city should look like in the future and what type of change is needed to get there. Make sure to invite all relevant stakeholders, in particular leading politicians from all parties that could block implementation later.
- Take your local decision makers on a site visit to a city that has successfully implemented one of your key measures to increase its acceptability.
- Organise meetings to discuss proposed measures with all those who could play a role in financing, designing or implementing them. Make sure to involve other departments in the discussions and agree on timing, budget and clear responsibilities for implementation, focusing on the next 2-3 years.

Good practices:

- Leuven, Belgium: Widely accepted Leuven Climate Vision
- Gothenburg: A "Vision Zero" approach for road safety
- France: Mandatory objectives adapted to cities of different size
- London, GB: Objectives for healthy streets
- Webinar: Strategic decision making with Birmingham's Transport Space Allocation policy
- West Yorkshire, UK: Project management to ensure a constant dialogue
- Turin, Italy: Comprehensive measure factsheets
- Thessaloniki, Greece: Action planning table
- Maia, Portugal: Scenarios of different ambition to achieve the agreed vision

Recommended further readings:

- Topic Guide: Linking transport and health in SUMP
- Topic Guide: Urban road safety and active travel
- Activity 5.1: Co-create common vision with citizens and stakeholders
- Activity 8.3: Agree priorities, responsibilities and timeline
- Standards for developing a SUMP Action Plan
- Topic Guide: Funding and financing options for Sustainable Urban Mobility
- Topic Guide: Public procurement of sustainable urban mobility measures
- Activity 8.1: Describe all actions
- Activity 8.2: Identify funding sources and assess financial capacities
- Activity 9.1: Develop financial plans and agree cost sharing
- Activity 10.1: Coordinate implementation of actions
- Activity 10.2: Procure goods and services

Tools:

- Future search workshop for co-creating a vision
- Template for measure and action factsheets
- Table for description of responsibilities, timeline and costs of measures and actions



Develop all transport modes in an integrated manner

More efforts are needed!

Sustainable urban mobility planning fosters integrated development of all relevant transport modes while supporting a shift towards sustainable mobility. It uses integrated sets of regulatory, promotional, financial, technical and infrastructure measures to achieve its vision and objectives. The measures usually cover collective mobility (traditional public transport as well as new sharing services), active mobility (walking and cycling), multimodality, road traffic and parking, and urban logistics, focusing on improving road safety, equitable accessibility, liveability of public spaces, and air and noise pollution in all of them.

Your responses indicate major gaps in your set of measures, as it does not sufficiently address several of the relevant mobility topics and transport modes. This will make it hard for your planning activities to achieve a real shift towards sustainable mobility.

Useful steps to improve measure selection could be to:

- Identify gaps in terms of measure areas (e.g. with the pie charts recommended under tools) and develop ideas to fill them. Measures for road safety, decarbonisation, equitable accessibility and liveability are a must in any city, and air pollution, traffic noise and congestion are relevant at least in all bigger cities.
- Develop measure ideas for transport modes that are not well covered yet. Walking and cycling often get less attention than motorised transport, but are crucial pillars of a sustainable mobility system.
- Get inspired by other cities and measure databases. Focus on proven measures that have been successfully implemented elsewhere and get in touch with their planners. This avoids 're-inventing the wheel' and making costly mistakes that others may already have learnt from. Useful 'starter measures' for cities new to sustainable urban mobility planning include internal capacity building, infrastructure and education activities concerning safer routes to schools, infrastructure for pedestrians and cyclists, traffic management, parking management (e.g. introducing fees for on-street parking in the city centre) and awareness campaigns for sustainable mobility.
- Check that you use different types of measures (e.g. using the table recommended under tools to identify gaps). Regulatory, promotional, financial, technical and infrastructure measures each have their own strengths, and often work best in combination.
- Select the most effective measures by transparently assessing their likely contribution to your vision and objectives, as well as their acceptability and value for money. A relatively quick approach used by many cities is expert ratings of multiple criteria (simplified multi-criteria analysis), for example in a series of workshops (see also template in tool section).

Good practices:

- Granollers, Spain: Participatory measure assessment informed by evaluation of previous SUMP
- Bremen, Germany: Multi-criteria assessment with structured expert workshops
- Krakow, Poland: Combination of parking management with traffic limitation and public transport measures
- Tampere, Finland: Mobility management leveraging the opportunity of a tramway project
- Ljubljana, Slovenia: Temporary street closure leading to permanent redesign of urban space
- Webinar: Pedestrianisation, public space upgrades and long-term change in San Sebastian
- Webinar: Measure selection in Oradea's SUMP

Recommended further readings:

- Measure Selection manual - Selecting the most effective packages of measures
- Measure reviews with evidence on the performance of 22 types of policy measures
- Activity 7.1: Create and assess long list of measures with stakeholders
- Activity 7.2: Define integrated measure packages
- Topic Guide: Sustainable urban logistics planning
- Topic Guide: Electrification in sustainable urban mobility planning
- Practitioner Briefing: Supporting and encouraging walking in sustainable urban mobility planning
- Practitioner Briefing: Supporting and encouraging cycling in sustainable urban mobility planning
- Practitioner Briefing: Parking and SUMP: a perfect match
- Manual on the integration of measures and measure packages for beginner cities, including a long list of over 100 measures for 25 categories

Tools:

- Pie charts to identify gaps in terms of measure areas
- Table to identify gaps in terms of measure types
- Urban Transport Roadmaps tool to identify and appraise the impacts of measures
- KonSULT measure generator to identify and packages measures for different objectives or problems
- Templates for rating identified measures (e.g. in an expert workshop)
- Four-step principle for measure packaging



Cooperate across institutional boundaries

More efforts are needed!

Sustainable urban mobility planning is characterised by a high level of cooperation. This includes cooperation with a wide range of departments relevant to mobility, exchange with higher levels of government and coordination with transport providers.

Your responses indicate very limited coordination of planning activities with other departments. This puts them at risk of being inconsistent with policies and plans in sectors related to transport, so that their measures might aggravate each other's problems instead of finding synergies.

Useful first steps to start a dialogue could be to:

- Identify cross-sectoral challenges, such as the fact that less and less pupils walk to school, which makes them less focused in class (educational problem), but also causes safety risks from cars dropping off children in front of schools (mobility problem). It is often easier to establish cooperation around a concrete project with joint benefits (e.g. common walking campaign of police, educational and mobility department) rather than abstract plans.
- Involve colleagues from other relevant sectors (e.g. spatial planning, environment, economy, tourism, social services or health) in mobility planning processes. For strategic plans, strive for inter-disciplinary steering groups where the most relevant departments are represented. In stakeholder meetings, also invite representatives of related sectors (e.g. environmental NGOs, business associations, health experts, police, youth council and school representatives).
- Focus in particular on the integration of spatial and mobility planning, as the city structure has a strong impact on the way people travel. When a new area is developed (e.g. a new housing, shopping or business area), actively approach urban planning colleagues to ensure that accessibility for public transport, cycling and walking is addressed from the beginning.
- Actively contribute the mobility perspective when sectoral plans are developed (e.g. urban development strategy, clean air plan, noise action plan, energy action plan). Sustainable mobility policies have synergies with many areas, such as active mobility contributing positively to the health of people.
- Establish personal contacts at the working level and raise awareness of the strong links of other sectors with mobility. Organise events and personal meetings with colleagues in other departments and explain the benefits of joint action. If an expert from a forerunner city is able to contribute to such meetings, this can often help to get messages across, particularly if they are from a place that is perceived to be similar. Also informal meetings can help to build trust, such as having lunch with colleagues from other departments.
- Aim for endorsement from the management level of your organisation. Having heads of departments declare support for inter-sectoral cooperation, for example in the internal newsletter, will facilitate exchange at the working level. The aim should be for colleagues to feel that it is part of their core tasks to contribute to the planning processes of other departments, and not a bonus task that they have to justify to their line manager.
- Ask the mayor to support inter-departmental cooperation and the mainstreaming of sustainable mobility. As leader of the entire organisation, they should have a natural interest in the different departments acting in concert, instead of producing inconsistent plans. It could also be part of a mayor's modernisation agenda, aiming for a more efficient and flexible management style.



Good practices:

London, Brussels, Dresden, Groningen, Ljubljana: Strong mayors for SUMP

Webinar: Budapest's approach to sell the SUMP idea and improve institutional cooperation

Bielefeld, Germany: Inter-departmental core team supported by wider steering group of experts and stakeholders

Budapest, Hungary: Regular roundtable meetings for decision makers

Monzón, Spain: Harmonized development of SUMP and SECAP

Lahti, Finland: Integration of land-use and mobility planning

Cluj-Napoca, Romania: SUMP development driven by external consultants

Recommended further readings:

- Institutional cooperation manual – Working jointly with institutional partners
- Topic Guide: Harmonisation of energy and sustainable urban mobility planning
- Activity 1.2: Create inter-departmental core team
- Activity 1.3: Ensure political and institutional ownership
- Activity 2.2: Link with other planning processes
- Activity 2.3: Agree timeline and work plan

Tools:

- Table to identify relevant stakeholders for sustainable urban mobility planning

Your answers

id	naboc
Country your city is located in	Greece
If a Non-EU country, please specify which one.	
Name of the city or functional urban area for which you are completing the Self-Assessment	Polykastro
What role in the functional urban area does your city have?	It is a smaller city in the surrounding of the core city
Population of the city or functional urban area (based on geographic area covered by the SUMP / planning activities)	Less than 25,000
Do you want to assess a strategic urban mobility plan that qualifies as a SUMP?	No, we have no such plan, I want to assess our mobility planning activities
On which geographical scale do you want to assess your mobility planning activities?	Planning activities of my city / municipality
Which area does the SUMP cover?	
What is your involvement in mobility planning activities?	I am involved as decision maker (e.g. in the local council)
In the last year, in what form did your team reflect on the strengths and weaknesses of your mobility planning activities?	Informal discussion amongst colleagues
Which of the following urban mobility related issues have been analysed in your city in the last 3 years?	Accessibility to services, employment and education
For which of the following transport modes have mobility problems been analysed in the last 3 years?	Walking, Private motor vehicle (car, motorcycle, scooter, etc.)
Which of the following mobility trends have been analysed in the last 3 years?	Electric mobility and clean fuels, Parking management, access restrictions or road pricing
Does your city have a widely supported long-term vision for urban mobility?	No long-term vision exists
Does your city have clear overall objectives for urban mobility that address the most important problems?	Objectives do not go beyond business-as-usual
Does your city have a set of SMART targets that allow monitoring of progress towards the achievement of its objectives?	
When deciding what mobility measures to implement, how often did you assess their contribution to your city's objectives and targets?	Rarely
In the last year, which of the following types of measures did you use to improve the mobility situation?	Infrastructure measures (e.g. bicycle lanes, redesign of public spaces)
Public transport: In the last year, did your city prepare or implement measures to enhance the quality, integration and/or accessibility of public transport services (covering infrastructure, rolling stock, and services)?	Not at all
Non-motorised transport: In the last year, did your city prepare or	To a small extent

id	naboc
implement measures to raise the attractiveness of walking and/or cycling?	
Multimodality: In the last year, did your city prepare or implement measures to facilitate multimodal travels that combine several transport modes?	Not at all
Safety and security: In the last year, did your city prepare or implement measures to improve safety and security of all transport modes?	To a moderate extent
Road transport (flowing + stationary): In the last year, did your city reallocate road space from motorised private vehicles to other modes of transport or other public functions that increase liveability of the city?	Not at all
Urban logistics: In the last year, did your city prepare or implement measures to improve the efficiency and sustainability of urban logistics and freight delivery?	Not at all
Mobility management: In the last year, did your city prepare or implement mobility management actions for sustainable travel behaviour (reflecting the needs of e.g. citizens, employers or schools)?	To a small extent
Intelligent Transport Systems (ITS): In the last year, did your city prepare or implement ITS measures to connect transport modes (e.g. through payment and real-time information functions)?	Not at all
What is your city's modal split according to the latest assessment?	80,3,2,15
Source of the modal split data	Own estimate (not based on structured data collection)
In the last year, how often did you meet with neighbouring local authorities to coordinate mobility planning?	Never
In the last year, how often did you meet with other departments of your administration to coordinate your activities?	Never
During development of the latest new area in your city (e.g. a new housing, shopping or business area), when was accessibility for public transport, cycling and walking addressed?	I don't know
In the last year, how often did you involve stakeholders outside the local administration in mobility planning?	Never
Which stakeholders did you involve?	
After implementing a mobility measure in the last year, how often did you evaluate its success?	Never
In the last year, which evaluation methods did you use to evaluate mobility measures after implementation?	
When it comes to strategic urban mobility plans in your city, what is the status at the moment?	Developing our first strategic mobility plan (SUMP) – Preparing and analysing the mobility situation
Congratulations! You have reached the end of the SUMP Self-Assessment. On the next page, you will see your results. If you would like to get informed about future learning or funding opportunities for SUMP development, please fill in your name and email address below.	