



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έργο: Παροχή υπηρεσίας συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

1. Σύσταση Ομάδας εργασίας
2. Εκπαίδευση ομάδας εργασίας
3. Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ
4. Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων
5. Ανάπτυξη συμφώνου δέσμευσης στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας
6. Καθορισμός περιοχής παρέμβασης
7. Αξιολόγηση του αντικτύπου των περιφερειακών/εθνικών σχεδίων & στρατηγικών
8. Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών
9. Υποστήριξη στην αυτό-αξιολόγηση του σχεδιασμού του Δήμου.
10. Κατανομή και αξιοποίηση πόρων & καθορισμός χρονοδιαγράμματος.

Δήμος Αχαρνών, Σεπτέμβριος 2021



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πρόλογος.....	3
Αντικείμενο.....	3
Εισαγωγικά στοιχεία.....	4
Γραμμές Κορμοί.....	10
Διαδημοτικές Γραμμές	10
Τοπικές Γραμμές	10
1. Σύσταση ομάδας εργασίας Δήμου.....	13
2. Εκπαίδευση της ομάδας έργου του Δήμου	16
3. Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ	22
3.1. Το πλαίσιο ανάπτυξης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	22
3.1.1. Βασικές αρχές των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	22
3.2. Μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών	25
3.3. Εργαλεία Εκπόνησης ΣΒΑΚ.....	26
3.3.1. Α. Υφιστάμενος σχεδιασμός.....	26
3.3.2. Β. Συμμετοχικός Σχεδιασμός - Επιλογή εμπλεκόμενων φορέων - Τρόπος εμπλοκής των φορέων	30
3.3.3. Γ. Πρωτογενείς έρευνες για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην εξεταζόμενη περιοχή.....	32
3.3.4. Δ. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην εξεταζόμενη περιοχή.....	35
3.3.5. Δ. Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων.....	36
4. Συγκρότηση Ομάδας Εμπλεκόμενων φορέων	39
4.1. Αναγνώριση φορέων σχετικών με την αστική κινητικότητα	39
5. Ανάπτυξη Συμφώνων Συμμετοχής και Δέσμευσης Δήμου και Φορέων	42
5.1. Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων	42
6. Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	44
7. Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών/εθνικών σχεδίων και στρατηγικών	48
8. Αποτίμηση υφιστάμενου σχεδιασμού – Τοπικά σχέδια & στρατηγικές.....	60
8.1. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αχαρνών (1989).....	60
8.2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αχαρνών 2021 - 2023.....	66
9. Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου.	70
9.1. Αυτό αξιολόγηση υφιστάμενου σχεδιασμού με το εργαλείο Challenge	70
9.2. Ανθρώπινοι πόροι.....	72



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης
ΣΒΑΚ

10.	Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος	73
10.1.	Χρονοδιάγραμμα	73
10.2.	Οικονομικοί πόροι	73
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α		75
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β		83



Πρόλογος

Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί το πρώτο από τα τέσσερα (4) Παραδοτέα της παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αχαρνών. Περιλαμβάνει τα προκαταρκτικά στάδια για τις διαδικασίες εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ.

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 Αχαρνών. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών 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.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19. Τα νεότερα παραδοτέα του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών συμμορφώνονται με το περιεχόμενο του νόμου Νόμος 4784/2021.

Αντικείμενο

Στο παρόν Παραδοτέο εκτελούνται οι δραστηριότητες και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που αφορούν στο Στάδιο 0 της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ, δηλαδή, η εξασφάλιση των προ-απαιτούμενων για την εκκίνηση της διαδικασίας εκπόνησης όπως η στελέχωση της ομάδας έργου και η συγκρότηση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων που θα συμβάλλουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ.



Εισαγωγικά στοιχεία

Η εικόνα που παρουσιάζει ο Δήμος από το 1960 από άποψη πληθυσμιακής κίνησης, είναι ιδιαίτερα δυναμική. Ειδικότερα τη δεκαετία 1961 - 1971 ο ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης φθάνει το 70,1% όταν τα αντίστοιχα ποσοστά για τη χώρα ανέρχονταν σε 4,5% και για το υπόλοιπο του Νομού Αττικής σε 25,5%. Μεταξύ των ετών 1971 – 1981 ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού φθάνει το 49,8%, την περίοδο 1981 - 1991 το 45,8% και από το 1991 - 2001 το 12,3%. Σήμερα ο μόνιμος πληθυσμός των Αχαρνών υπολογίζεται ότι φτάνει τους 150.000 κατοίκους. Ενδεικτικό στοιχείο το γεγονός ότι σύμφωνα με στοιχεία της ΔΕΗ και του Δήμου μας υπάρχουν περίπου 40.000 νοικοκυριά. Η πληθυσμιακή αύξηση στο Δήμο Αχαρνών συνεχίζεται με σημαντικούς ρυθμούς, εξ αιτίας της εγκατάστασης σημαντικού αριθμού Ελλήνων από τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης αλλά και πολλών εσωτερικών και εξωτερικών μεταναστών. (<http://www.acharnes.gr>)

Σύμφωνα με την εθνική απογραφή του 2011, ο δήμος έχει πληθυσμό 106.943 κατοίκους και είναι κατά σειρά ο δωδέκατος δήμος σε πληθυσμό στην Ελλάδα.

Η διαμόρφωση ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Καλλικρατικό Δήμο Αχαρνών με την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών για την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των , ως διαδικασία , στοχεύει:

- ο Στην ορθολογική και χρονικά ιεραρχημένη πρόταση μέτρων για τη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας: i) όλων των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ και ΑΜΚ, με κυριότερο μέλημα τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμησης ii) των ποδηλατιστών με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων καθώς και iii) στάθμευσης και την αποτροπή φαινομένων παράνομης στάθμευσης.
- ο Στην βελτίωση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών , εστιασμένη στους χρήστες , προγραμματίζοντας τη σωστή χωροθέτηση των σημείων εξυπηρέτησης των ΜΜΕ (υφιστάμενων και μελλοντικών) και των ταξί.
- ο Στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και τη βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- ο Στην εκπόνηση μελέτης των σημείων πρόσβασης των φορτηγών διανομής και τροφοδοσίας των καταστημάτων , τη θέσπιση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης και την εξασφάλιση θέσεων φορτοεκφόρτωσης ώστε να παραμένουν ελεύθερες και μόνο για τη χρήση που προορίζονται.
- ο Στην αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού , την καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης περιφερειακά του ευρύτερου κέντρου της πόλης.
- ο Στη γενικότερη αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων , των εργαζομένων, των μαθητών , φοιτητών και επισκεπτών της πόλης.

Σε συνολικό επίπεδο όμως αξίζει να σημειωθεί ότι ο Δήμος Αχαρνών είναι ένας από τους λίγους Δήμους στην Ελλάδα που παρουσιάζει θετική εξέλιξη στο πληθυσμό για την δεκαετία 2001-2011, σε αντίθεση με την Περιφέρεια Αττικής αλλά και το σύνολο της χώρας όπου υπάρχει μείωση του πληθυσμού, κατά 146.276 κατοίκους.

Συγκεκριμένα ο Δήμος Αχαρνών, είναι ένας από τους δέκα Δήμους στην Ελλάδα με την μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού.

Περιφέρεια	Δήμος	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2001	Μεταβολή 2011- 2001	% Μεταβολής
Αττικής	Δήμος Αχαρνών	107.500	82.555	24.945	30,2



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Παρατηρούμε λοιπόν μια σημαντική αύξηση του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Αχαρνών της τάξεως του 30%, γεγονός που αποτελεί ένα καθοριστικό στοιχείο για την αναπτυξιακή δυναμική του Δήμου.

⇒ Σε σχέση με την πληθυσμιακή σύνθεση του Δήμου ανά φύλο, ο ανδρικός πληθυσμός αποτελεί το 51% του συνολικού πραγματικού πληθυσμού, ενώ ο γυναικείος πληθυσμός, αποτελεί το 49% του συνολικού πραγματικού πληθυσμού,

⇒ Από τα δημογραφικά δεδομένα της απογραφής ο δείκτης γήρανσης για τον Δήμο κινείται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα με τον αντίστοιχο δείκτη της Περιφέρειας και με αυτόν του συνόλου της χώρας. Ο δείκτης γήρανσης για τον Δήμο είναι μόνο 9,7% (65 ετών+), όταν ο αντίστοιχος δείκτης για την Περιφέρεια είναι 14,8% και ο μέσος Εθνικός Δείκτης 16,7%. Βάσει των παραπάνω, συμπεραίνουμε ότι ο Δήμος δεν αντιμετωπίζει κανένα πρόβλημα δημογραφικής γήρανσης, αντίθετα είναι ένας Δήμος που αποτελείται από νέο και παραγωγικό πληθυσμό, βασικό χαρακτηριστικό για την αναπτυξιακή φυσιογνωμία του Δήμου.

⇒ Ο δείκτης εξάρτησης εμφανίζεται να είναι της τάξης του 27% επί των ατόμων εργάσιμης ηλικίας. Αυτό μεταφράζεται ότι στα 100 άτομα εργάσιμης ηλικίας (15 - 64 ετών) αντιστοιχούν 27 άτομα που χαρακτηρίζονται ως οικονομικά εξαρτώμενα. Ο αριθμός των ατόμων αυτής της κατηγορίας εμφανίζεται να είναι υψηλότερος για την Περιφέρεια (29%) αλλά και σε εθνικό επίπεδο (31,9%).

⇒ Οι μεγαλύτερες αριθμητικά ομάδες ηλικιών στον Δήμο είναι μεταξύ 25 - 39 ετών και ακολούθως μεταξύ 40-54 ετών, οι οποίες αποτελούν τον πυρήνα της παραγωγικής βάσης. Το ίδιο παρατηρείται και για την Περιφέρεια Αττικής αλλά και για το σύνολο της χώρας.

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι ο πληθυσμός του Δήμου Αχαρνών συνθέτει ένα πολύ-πολιτισμικό μωσαϊκό βάσει των εθνικών, φυλετικών, θρησκευτικών και άλλων χαρακτηριστικών του. Αυτή η πολυμορφία του πληθυσμού θέτει το βασικό ζήτημα της κοινωνικής συνοχής. Στο πλαίσιο αυτό ως βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του Δήμου ανακύπτει η ανάγκη καλλιέργειας μιας ενιαίας τοπικής ταυτότητας και πολύ-πολιτιστικής κουλτούρας.

Χωρική Οργάνωση

Σύμφωνα με το πρόγραμμα Καλλικράτης, ο Δήμος Αχαρνών ενώνεται με την Κοινότητα Θρακομακεδόνων για τη δημιουργία του Δήμου Αχαρνών με έδρα τις Αχαρνές. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 149.03 τ.χλμ και ο πληθυσμός του (πραγματικός πληθυσμός) 106.943 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2011.

Περιλαμβάνει τις Αχαρνές, το Ολυμπιακό Χωριό, τους Θρακομακεδόνες και ένα μεγάλο τμήμα του ορεινού όγκου της Πάρνηθας.





Αναλυτικότερα:

Ο Δήμος Αχαρνών βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Λεκανοπεδίου της Αττικής. Το Βόρειο τμήμα της διοικητικής περιφέρειας του Δήμου καταλαμβάνεται από τον ορεινό όγκο της Πάρνηθας και το Νότιο τμήμα από τον οικιστικό ιστό της πόλης.

Η θέση του Δήμου στο Λεκανοπέδιο, η σχέση του με τον ορεινό όγκο της Πάρνηθας, οι ιστορικές διαδικασίες οργάνωσης του αστικού ιστού και οι σημερινές τάσεις ανάπτυξης συγκροτούν την ταυτότητα του Δήμου. Η ταυτότητα αυτή εμπεριέχει αντιφατικές έννοιες που εκφράζουν ταυτόχρονα προβλήματα και προοπτικές.

Ο Δήμος Αχαρνών αποτελεί σημείο αναφοράς για τον ορεινό όγκο της Πάρνηθας, όπου υπάρχουν σημαντικές εκτάσεις ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και μεγάλης οικολογικής σημασίας και παίζουν καθοριστικό ρόλο για το σύνολο του πληθυσμού του Λεκανοπεδίου. Ωστόσο, στην περιοχή του Δήμου βρίσκονται χωροθετημένες δεκάδες χρήσεις υπερτοπικής σημασίας (αεροδρόμιο Τατοΐου, στρατόπεδα, σταθμός ψηλής τάσης ΔΕΗ, γραμμές υψηλής τάσης ΔΕΗ, Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών, ΕΥΔΑΠ, Κεντρική Ανταγορά Ελλάδας, Σχολές Αστυνομίας, ΒΙΟΠΑ, ΒΙΠΑ, βασικό εθνικό οδικό δίκτυο, αποθήκες ΟΤΕ κ.λπ). Οι χρήσεις αυτές σε συνδυασμό με την εκτεταμένη κατάτμηση της γης, την αυθαίρετη δόμηση και τις ολέθριες συνέπειες από το σεισμό της 7/9/1999 έχουν δημιουργήσει μια εκρηκτική πραγματικότητα.

Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας ο Δήμος Αχαρνών ανήκει στο Πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και εντάσσεται στη χωροταξική υποενοότητα του Λεκανοπεδίου, με χαρακτηριστικά Δήμου υπερτοπικής σημασίας. Προσδιορίζεται δε ως ένα από τα τέσσερα δορυφορικά κέντρα του Λεκανοπεδίου, μαζί με το Χαϊδάρι, το Ελληνικό και το Μαρούσι.

Ο Δήμος Αχαρνών αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους σε έκταση και πληθυσμό Δήμους της χώρας μας. Η έκταση είναι 146.406 στρέμματα από τα οποία τα 40.000 είναι οικιστικά. Η κοινότητα Θρακομακεδόνων βρίσκεται στις νότιες προσβάσεις της Πάρνηθας σε υψόμετρο 360μ. (κεντρική πλατεία) βορειοανατολικά του Δήμου Αχαρνών, του οποίου ήταν οικισμός μέχρι το 1979 οπότε και αναγνωρίστηκε ως ανεξάρτητη κοινότητα. Έχει έκταση 3.636 στρέμματα. Έχει καθαρά οικιστικό χαρακτήρα με κυκλικό ρυμοτομικό σχέδιο και φαρδείς συνοικιακούς δρόμους. Περιβάλλεται από τους καταπράσινους ορεινούς όγκους της Πάρνηθας και διαθέτει τρεις βασικές εισόδους στην πόλη. Η πρόσβαση στην περιοχή είναι εφικτή από το Μενίδι, από την Βαρυμπόμπη στα ανατολικά και τέλος από τον καινούργιο δρόμο του Ολυμπιακού Χωριού που οδηγεί κατευθείαν στην εθνική οδό (έξοδος Θρακομακεδόνες).

Χωροταξικά – Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

Όσον αφορά τον Δήμο Αχαρνών, σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής χρήσεων γης που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό 1996, η εδαφική περιφέρεια της περιοχής κατανέμεται μεταξύ αστικών και μη αστικών χρήσεων γης, ως ακολούθως :

- ⇒ Αστικές χρήσεις 2.712,27 εκτάρια που αντιστοιχούν στο 10,4% του συνόλου των χρήσεων γης
- ⇒ Μη αστικές χρήσεις 23.439,06 εκτάρια χέρσας γης που αντιστοιχούν στο 89,6% του συνόλου των χρήσεων γης.

Οι κυρίαρχες αστικές χρήσεις είναι:

- ⇒ Ειδικές χρήσεις που ανέρχονται σε 40,59 εκτάρια που αντιστοιχούν στο 10% των χρήσεων, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται περιοχές με ίδιο καθεστώς, όπως ελεύθερες ζώνες, στρατιωτικές εγκαταστάσεις, κλπ, εγκαταστάσεις με υποδομές ΔΕΗ, ΟΤΕ κλπ, και ανοικτοί δομήσιμοι χώροι ή



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

χώροι υπό κατασκευή. Οι χρήσεις αυτές δημιουργούν σοβαρά προβλήματα δέσμευσης πολύτιμης γης για τη χωροθέτησή τους, επιβαρύνουν το ήδη προβληματικό περιβάλλον και δημιουργούν πρόσθετο κυκλοφοριακό φόρτο.

⇒ Η κατοικία που καταλαμβάνει 610,98 εκτάρια τα οποία αντιστοιχούν στο 2,3% του συνόλου χρήσεων γης

⇒ Η μεταποίηση που καταλαμβάνει 179,91 εκτάρια τα οποία αντιστοιχούν στο 0,7% του συνόλου των χρήσεων γης

Ακολουθούν οι κεντρικές λειτουργίες τοπικού χαρακτήρα με 151,07 εκτάρια, οι κεντρικές λειτουργίες υπερτοπικού χαρακτήρα με 139,35 εκτάρια και το χονδρεμπόριο με 2,13 εκτάρια. Οι κυρίαρχες μη αστικές χρήσεις γης είναι τα δάση με 21.089 εκτάρια, οι χέρσες εκτάσεις με 2.014 εκτάρια και η γεωργία με 337 εκτάρια.

Σχετικά με την κτιριακή υποδομή στις παραπάνω χρήσεις, το κυρίαρχο μερίδιο κατέχουν οι κατοικίες, οι οποίες ανέρχονται σε εμβαδόν 422,4 εκτάρια, που σε ποσοστιαίους όρους αντιστοιχούν στο 60,3% του συνολικού εμβαδού των κτιρίων που εντοπίστηκαν στο Δήμο.

Οικιστικές περιοχές

Οι οικιστικές ενότητες του Δήμου χαρακτηρίζονται από ανομοιομορφία και αυθαίρετη δόμηση. Ο κεντρικός πυρήνας του Δήμου αποτελεί την πρώτη οικιστική ενότητα που απέκτησε ρυμοτομικό σχέδιο, με στοιχειώδεις λειτουργίες και διαμορφωμένους κεντρικούς τόπους. Το κέντρο αποτελεί το πιο πυκνοδομημένο τμήμα του Δήμου με διάφορους τύπους κατοικιών (μονώροφα αγροτόσπιτα, νεοκλασικές, μεσοπολεμικές μονοκατοικίες και λίγες πολυκατοικίες). Οι οικιστικές ενότητες εκτός του κέντρου, αν και διαφοροποιούνται στη λεπτομέρειά τους, εμφανίζουν προβλήματα ή/και δυσλειτουργίες πολεοδομικής οργάνωσης του οικιστικού ιστού. Σε γενικές γραμμές η εικόνα της περιοχής συμβαδίζει με το γεγονός, ότι μέχρι πρόσφατα αποτελούσε ενότητα αυθαίρετης δόμησης. Στο εσωτερικό του ιστού, το οδικό δίκτυο των υπο-περιοχών δομείται από την ύπαρξη λίγων διαμπερών αξόνων (οι οποίοι συμπίπτουν με τους αρχικούς άξονες αυθαίρετης ανάπτυξης των οικιστικών συγκεντρώσεων), στις εκτάσεις των οποίων αναπτύσσεται ο οικιστικός ιστός των υπο-ενοτήτων του Δήμου με το αντίστοιχο εσωτερικό οδικό δίκτυο.

Οι οικιστικές περιοχές στα νότια του Δήμου βρίσκονται στη ζώνη επιρροής των μεγάλων κυκλοφοριακών αξόνων – συγκοινωνιακών έργων. Οι περιοχές στη βορειοδυτική πλευρά του Δήμου χαρακτηρίζονται από πυκνό ιστό που είναι αποτέλεσμα της συστηματικής εγκατάστασης μεταναστών. Οι περιοχές αυτές δε συνδέονται συγκοινωνιακά επαρκώς με το κέντρο ενώ εμφανής είναι η απουσία κεντρικών χώρων στο εσωτερικό τους. Οι οικιστικές περιοχές στη βορειοανατολική πλευρά του Δήμου έχουν αραιό αστικό ιστό με προβλήματα συνοχής και οργάνωσης, ενώ υπάρχουν και περιοχές χωρίς ρυμοτομικό σχέδιο. Τέλος, υπάρχουν οι ημι- αγροτικές περιοχές προς μετάβαση, στα ανατολικά του Δήμου, όπου βρίσκονται αυθαίρετες κατοικίες και άλλες χρήσεις όπως βιομηχανία, αποθήκες, «μάντρες» κλπ.

Βιομηχανία – Βιοτεχνία και Συσχετιζόμενες Παραγωγικές Μονάδες

Ο Δήμος Αχαρνών αποτελεί έναν από τους πόλους εγκατάστασης μονάδων του δευτερογενή τομέα παραγωγής στο Λεκανοπέδιο, αλλά και γενικότερα χρήσεων που συνδέονται με αυτόν (χονδρεμπόριο, αποθήκες, εκθετήρια).

Οι μεταποιητικές μονάδες παρόλο που αποτελούν το πιο δυναμικό παραγωγικό τμήμα του Δήμου, δημιουργούν με τη διάσπαρτη χωροθέτησή τους δυσλειτουργίες στο εσωτερικό του οικιστικού ιστού. Οι περισσότερες μεταποιητικές επιχειρήσεις είναι εγκατεστημένες στις εκτός σχεδίου περιοχές και



κυρίως στις περιοχές Χαμόμηλο και Μονομάτι-Χελιδονού προς τον Κηφισό και την Εθνική οδό, καθώς και κατά μήκος της λεωφόρου Καραμανλή και της οδού Δεκελείας. Επίσης, στο εσωτερικό του Δήμου υπάρχουν συγκεντρώσεις βιομηχανικών – βιοτεχνικών μονάδων και χονδρεμπορίου σε διακεκριμένες θέσεις και συναντώνται διάσπαρτες μονάδες σε όλες σχεδόν τις γειτονιές του Δήμου.

Εμπόριο – Υπηρεσίες

Οι εμπορικές δραστηριότητες και οι δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών είναι συγκεντρωμένες στον πυρήνα του Δήμου. Πρόκειται για την περιοχή η οποία αποτελεί το μοναδικό κέντρο του, του οποίου ο ρόλος αναμένεται να αλλάξει, μετά την αποπεράτωση των μεγάλων έργων στο Δήμο του και πιθανώς και να μεταφερθεί. Στις οικιστικές περιοχές εκτός του Παλιού Κέντρου παρατηρούνται λίγες εξυπηρετήσεις λιανικού εμπορίου, επιπέδου γειτονιάς.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η παροχή υπηρεσιών στην περιοχή των υπωρειών της Πάρνηθας που αποτελεί παραδοσιακό χώρο περιαστικής αναψυχής. Στην περιοχή καταγράφονται υπηρεσίες περιαστικής αναψυχής (ιππικοί όμιλοι, αερολάντ, ορειβατικά καταφύγια), μικρές ξενοδοχειακές μονάδες, συγκεντρώσεις εξοχικών κέντρων στο δρόμο προς την Πάρνηθα, στην περιοχή της Βαρυμπόμπης και της Φυλής καθώς και η επιχείρηση του Καζίνο στην κορυφή του βουνού.

Κοινωνικός εξοπλισμός

Οι ελλείψεις σε κοινωνικό εξοπλισμό (ελεύθεροι δημόσιοι χώροι, εκπαίδευση, αθλητισμός, υγεία-πρόνοια) είναι ιδιαίτερα έντονη σε όλες τις οικιστικές περιοχές του Δήμου, δεδομένου ότι μεγάλο μέρος των πολεοδομικών ενοτήτων του ΓΠΣ παραμένουν μέχρι σήμερα εκτός σχεδίου, έχοντας ως τόσο καταμνηθεί και δομηθεί, έτσι ώστε και στο μέλλον (μετά την ένταξή τους στο σχέδιο) να καθίσταται δυσχερής η εφαρμογή του όποιου ρυμοτομικού σχεδίου. Ταυτόχρονα, οι μηχανισμοί αστικοποίησης που έχουν δρομολογηθεί μέχρι σήμερα στο Δήμο, δεν έχουν επιτρέψει να σχηματιστεί το απαραίτητο απόθεμα γης για τη δημιουργία χώρων κοινωνικού εξοπλισμού.

Ωστόσο υπάρχουν στον ορεινό όγκο της Πάρνηθας, στις υπώρειες του, στην παρόχθια ζώνη του Κηφισού αλλά και σε διακριτές χωρικές ενότητες στο εσωτερικό του ιστού περιοχές με χαρακτήρα περιαστικού φυσικού πράσινου. Η διαχείριση των περιοχών αυτών πρέπει να στοχεύει στην προστασία και ανάδειξή τους, καθώς και στη δημιουργία συνδέσεων των φυσικών αυτών ενοτήτων με τον αστικό ιστό.

Εκτάσεις ιδιαίτερων χρήσεων

Στο Δήμο Αχαρνών υφίστανται σήμερα μεγάλες εκτάσεις που παραμένουν εκτός αναπτυξιακών διαδικασιών οι οποίες σχετίζονται με τη γη, καθώς καταλαμβάνονται από ιδιαίτερες χρήσεις. Τέτοιες είναι οι εγκαταστάσεις των κοινωφελών οργανισμών (ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ), τα στρατόπεδα και η περιοχή της Αμυγδαλέζας (δημοτική έκταση με ιδιαίτερο καθεστώς νομής). Οι εκτάσεις αυτές, καθώς έχουν περικυκλωθεί από το δομημένο χώρο δυσκολεύονται οι ίδιες να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες που φιλοξενούν, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούν κενά και ασυνέχειες στον αστικό ιστό.

Περιοχή εγκατάστασης Ολυμπιακού Χωριού

Η περιοχή έχει υποστεί ολοκληρωτική μεταβολή του χαρακτήρα της με την εγκατάσταση και μετα-ολυμπιακή χρήση του Ολυμπιακού Χωριού. Για το λόγο αυτό ο σχεδιασμός θα πρέπει να στοχεύει στην ενσωμάτωση του νέου οικισμού στον ιστό του Δήμου, στην ανάδειξη του ως τοπικό κέντρο μιας ευρύτερης περιοχής και στη δημιουργία συνδέσεων με το υφιστάμενο και το μελλοντικό υπερτοπικό κέντρο των νότιων περιοχών του Δήμου.



Οδικό Δίκτυο – Συγκοινωνιακό Δίκτυο-Υποδομές

Η πολυμορφία και η πολυλειτουργικότητα που παρουσιάζει ο πολεοδομικός ιστός του Κέντρου του Δήμου είναι και το βασικό θετικό χαρακτηριστικό της υφιστάμενης κατάστασης. Στη συνολική όμως εποπτεία του πολεοδομικού ιστού κυριαρχούν τα προβλήματα εξοπλισμού σε ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, καθώς και τα ζητήματα που αφορούν στην οργάνωση του οδικού δικτύου και της κυκλοφορίας. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των υφιστάμενων οδικών αξόνων σε συνδυασμό με το προβληματικό οδικό δίκτυο δεν είναι ικανά να ανταπεξέλθουν στο σημερινό κυκλοφοριακό φόρτο. Ο κεντρικός πυρήνας του Δήμου δέχεται σήμερα μια υπερτοπική κίνηση βαρέων οχημάτων που κατευθύνονται από την Εθνική οδό μέσω Δεκελείας- Αριστοτέλους- Λιοσίων (ή Εθνικής Αντιστάσεως) προς τα Άνω Λιόσια. Η κίνηση αυτή δημιουργεί έντονα προβλήματα στους κόμβους της Αριστοτέλους με την Δεκελείας και την Πάρνηθος. Μια άλλη κίνηση που επιβαρύνει το Κέντρο του Δήμου προέρχεται από τους βασικούς οδικούς άξονες που συνδέουν την περιοχή με την Αθήνα (Αθηνών και Φιλαδεφείας). Η μη ολοκλήρωση του περιμετρικού δακτυλίου έχει ως συνέπεια τα αυτοκίνητα που κατευθύνονται προς την Πάρνηθα ή στις υπόλοιπες γειτονιές του Δήμου να διασχίζουν τον κεντρικό πυρήνα παρακάμπτοντας την πεζοδρομημένη περιοχή των κεντρικών πλατειών μέσω παράπλευρων στενών δρόμων. Τέλος, ο κύριος όγκος του κυκλοφοριακού φόρτου στο Κέντρο οφείλεται στην τοπική κίνηση που σχετίζεται με τις υπηρεσίες και τα εμπορικά καταστήματα που είναι συγκεντρωμένα στην περιοχή. Η τοπική κίνηση επιβαρύνει τους δρόμους γύρω από το παλαιό ιστορικό κέντρο και την περιοχή του σταθμού και δημιουργεί έντονα προβλήματα στάθμευσης. Σήμερα στο Κέντρο, τα αυτοκίνητα σταθμεύουν κατά μήκος των στενών κεντρικών αρτηριών και στο δημοτικό πλάτωμα μπροστά από την εκκλησία της Αγίας Παρασκευής.

Προβλήματα όμως αντιμετωπίζουν και οι πεζοί στο Κέντρο του Δήμου καθώς οι μόνοι οδικοί άξονες με ικανοποιητικού πλάτους πεζοδρόμια εντοπίζονται στην αρχή της Πάρνηθος και στο τμήμα της Φιλαδεφείας από το Δημαρχείο μέχρι την Κωνσταντινουπόλεως. Το δίκτυο των μέσων μαζικής συγκοινωνίας κρίνεται επίσης ελλιπές καθώς σε τοπικό επίπεδο τα λεωφορεία διασχίζουν μεγάλες αποστάσεις και καλύπτουν μόνο τους βασικούς οδικούς άξονες. Η τοπική συγκοινωνία έχει τερματικό σταθμό στην οδό Χρ. Δέδε, ενώ τα λεωφορεία από και προς την Αθήνα τερματίζουν στην περιοχή Μεσονύχι, βόρεια του Κέντρου. Οι δημότες και οι επισκέπτες του Δήμου εξυπηρετούνται και από την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή. Ο Σταθμός Αχαρνών παίζει σήμερα ένα σημαντικό ρόλο και στην εξυπηρέτηση κατοίκων από τα βόρεια προάστια της Αθήνας.

ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΠΔ 1990

Οι άξονες της περιοχής του Δήμου Αχαρνών που συγκαταλέγονται χωρίς καμία εσωτερική ιεράρχηση με βάση το ΠΔ του 1990 στο βασικό οδικό δίκτυο Ν. Αττικής είναι οι ακόλουθοι:

- Οδός Αχαρνών - Δεκελείας - Λεωφ. Τατοΐου (Μεταμόρφωση) - Βαρυμπόμπη - Δεκέλεια Αγ. Μερκούριος - Μαλακάσα.
- Οδός Καραμανλή - Πάρνηθας
- Λ. Κύμης (Θρακομακεδόνες - Εθν. Οδός Νο 1) - Διασταύρωση με Λ. Βυζαντίου Ι Καποδιστρίου) - Βείκου - Σήραγγα Άνω Κυψέλης - ...
- Εθνική Οδός Νο 1 Αθηνών - Λαμίας (από εκβολές Κηφισού μέχρι τα όρια του Νομού Βοιωτίας)
- Ανατολική Περιφ. Αιγάλεω Ι βόρειο τμήμα - Περιφ. Δ. Ζεφυρίου - Σύνδεση με δυτ. Περιφ. Αιγάλεω
- Δυτ. Περιφ. Αιγάλεω - Σχιστού (από Σχιστό μέχρι Εθνική Οδό Νο 1)
- Λεωφ. Δημοκρατίας (από Αγ. Αναργύρους μέχρι Μενίδι) - Μπόσδα - Αριστοτέλους 47α) Σύνδεση οδού Μπόσδα με οδό Τατοΐου
- Σύνδεση οδού Μπόσδα με οδό Άνω Λιοσίων Ασπροπύργου
- Λεωφ. Σταυρού – Ελευσίνας (Αττική Οδός)
- Οδός Άνδρου - Χ. Τρικούπη (Κηφισιά) - Ελαιών - Ιλισίων - Δεκελείας
- Οδός Τατοΐου (από Ζηρίνιο μέχρι Βαρυμπόμπη)...



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Το 1994 η τροποποίηση του ΓΠΣ προτείνει μια ιεράρχηση των αξόνων που αξιολογούνται ως σημαντικότεροι ως εξής :

Ελεύτερες και ταχείες λεωφόροι

- Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω (η προέκτασή της) μέχρι την Εθνική Οδό 1 (Αθήνας - Θεσσαλονίκης): στην πιο πρόσφατη τροποποίηση του ΓΠΣ τον 1999 (ΦΕΚ 767/ΔΙ21-10-99), η δημιουργία του άξονα αυτού τέθηκε σε δεύτερη προτεραιότητα ώστε να επανεξεταστεί η σκοπιμότητά του.
- Αττική Οδός (πρώην Λεωφ. Σταυρού - Ελευσίνας)
- Εθνική Οδός 1 (Ε.Ο. 1)

Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες

- Δημοκρατίας-Ανατολική Περιφερειακή Ζεφυρίου - Σύνδεση με δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω
- Καραμανλή - Τατοΐου προς Ε. Ο. 1
- Δεκελείας - Κύμης από Καραμανλή έως Ε. Ο. 1

Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες

- Φιλαδελφείας μέχρι τη Μπόσδα · Χαμόμηλου
- Συνδετήρια Μπόσδα με Άνω Λιοσίων-Ασπροπύργου (λεωφόρος ΝΑΤΟ)
- Μπόσδα
- Συνδετήρια Μπόσδα - Τατοΐου
- Τατοΐου
- Νότιο τμήμα περιφερειακής Ζεφυρίου
- Αχαρνών - Λιοσίων
- Αριστοτέλους
- Δεκελείας στο τμήμα μεταξύ Αριστοτέλους και Καραμανλή

ΓΡΑΜΜΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΧΑΡΝΩΝ

Οι γραμμές που συγκροτούν το δίκτυο της εξυπηρέτησης με λεωφορεία είναι οι εξής:

Γραμμές Κορμοί

- Α10 Αθήνα – Αχαρναί
- Β10 Αθήνα – Αχαρναί (μέσω Αριστοτέλους)
- Γ09 Κόκκινος Μύλος – Αχαρναί (συνεργάζεται με το τρόλεϊ 006 Αθήνα - Κόκκινος Μύλος)

Διαδημοτικές Γραμμές

- 711 Άνω Λιόσια – Εργ. Πολυκατοικίες Μενιδίου
- 712 Άνω Λιόσια – Δροσούπολη -Εργ. Πολυκατοικίες Μενιδίου
- 713 Θρακομακεδόνες – Αχαρναί – Νέα Ιωνία
- 714 Πλ. Βάθη – Πάρνηθα
- 721 Αχαρναί – Κηφισιά
- 733 Αχαρναί Αμαξοστάσιο Άνω Λιοσίων
- 735 Ζεφύρι – Σταθμός Κάτω Πατησίων
- 878 Αχαρναί – Ελευσίνα

Τοπικές Γραμμές

- 537 Αχαρναί – Βαρυμπόμπη
- 727 Αχαρναί – Μεσονύχι
- 728 Αχαρναί Πλάτωνα
- 729 Αχαρναί – Αγ. Κων/ντίνος
- 742 Αχαρναί – Μονομάτι
- 748 Αχαρναί – Αγ. Ιωάννης
- 752 Αχαρναί – Αγ. Ιωάννης – Αγ. Πέτρος
- 753 Αχαρναί – Αγ. Πέτρος - Αγ. Ιωάννης



Συμπεράσματα Υφιστάμενης Κατάστασης

Η πολυμορφία και η πολυλειτουργικότητα που παρουσιάζει ο πολεοδομικός ιστός του Κέντρου του Δήμου είναι και το βασικό θετικό χαρακτηριστικό της υφιστάμενης κατάστασης. Στη συνολική όμως εποπτεία του πολεοδομικού ιστού κυριαρχούν τα προβλήματα εξοπλισμού σε ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, καθώς και τα ζητήματα που αφορούν στην οργάνωση του οδικού δικτύου και της κυκλοφορίας.

Στο Παλαιό Μενίδι δεν έχουν εξαντληθεί τα περιθώρια οικοδομικών δυνατοτήτων που αφήνουν οι υφιστάμενοι όροι δόμησης. Κατά συνέπεια ο οικιστικός ιστός παρουσιάζει σήμερα ικανοποιητική πυκνότητα καθώς τα ιδιόκτητα αδόμητα οικοπέδα ενισχύουν το ποσοστό ελεύθερου χώρου. Στα κενά αυτά του ιστού προστέθηκαν μετά τον πρόσφατο σεισμό και νέα από την κατεδάφιση των κατεστραμμένων και ετοιμόρροπων οικοδομών. Όμως στην περιοχή σήμερα υπάρχει μια έντονη οικοδομική δραστηριότητα που όπως είναι αναμενόμενο αφορά στην ανέγερση πολυώροφων κατοικιών.

Σε επίπεδο χρήσεων, όπως προαναφέρθηκε, στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου επικρατεί η κατοικία. Η ιστορική εξέλιξη της περιοχής, οι οικονομικές και παραγωγικές ανακατατάξεις και ο έντονος εποικισμός από χαμηλά οικονομικά στρώματα μεταναστών λειτούργησαν καθοριστικά στην αρχιτεκτονική τυπολογία και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά των κατοικιών. Έτσι σήμερα συνυπάρχουν διάσπαρτες στην περιοχή του Κέντρου παραδοσιακές αγροτικές μονάδες, κατοικίες με νεοκλασικές επιρροές, αστικές μονοκατοικίες της προπολεμικής και της μεταπολεμικής περιόδου και σύγχρονες πολυκατοικίες. Σύμφωνα επίσης με την ιστορική εξέλιξη του Δήμου, οι παλαιότερες τυπολογίες κατοικιών διακρίνονται κυρίως στην περιοχή του παλαιού ιστορικού κέντρου και βόρεια αυτής, ενώ η οικιστική ενότητα νότια των γραμμών του τρένου περιλαμβάνει κυρίως νεότερες μονοκατοικίες και σύγχρονα πολυώροφα κτίρια.

Και σήμερα, το μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής δραστηριότητας συγκεντρώνεται στα μέτωπα της πλατείας του Αγίου Βλάση (που παραμένει το βασικό εστιακό σημείο αναφοράς και ο χώρος των πανηγυρικών εκδηλώσεων του Δήμου), καθώς και κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών που ξεκινούν από την πλατεία. Μικρά εμπορικά καταστήματα βρίσκονται διάσπαρτα και στον υπόλοιπο ιστό, ενώ γύρω από τους κόμβους των ακτινικών αξόνων με την Αριστοτέλους διαμορφώνονται μικρές περιφερειακές γειτονίες με ανάλογα καταστήματα τοπικού χαρακτήρα. Στα μέτωπα του περιμετρικού δακτυλίου της Αριστοτέλους αναπτύσσεται επίσης σήμερα εμπορική δραστηριότητα, πρόκειται όμως κυρίως για χονδρεμπόριο και διοικητικά γραφεία επιχειρήσεων. Οι δημόσιες υπηρεσίες, όπως και οι χρήσεις κοινωνικής υποδομής βρίσκονται διάσπαρτες μέσα στον οικιστικό ιστό διαμορφώνοντας ορισμένους άξονες έντονης διέλευσης πεζών και αντίστοιχα τοπικές αρτηρίες με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και προβλήματα στάθμευσης.

Μια από τις πιο ενδιαφέρουσες περιοχές του Κέντρου εντοπίζεται κατά μήκος της οδού Κωνσταντινουπόλεως όπου αν και οι γραμμές του τρένου δημιουργούν μια τομή στον αστικό ιστό, τα μεγάλα δέντρα κατά μήκος των γραμμών και γύρω από το Σταθμό διαμορφώνουν τη βασική νησίδα πρασίνου του Παλαιού Μενιδίου. Στη νότια ενότητα του Κέντρου επισημαίνεται η μικρής κλίμακας ανάπλαση μπροστά από το δημοτικό γυμναστήριο του «Αχαρναϊκού» και οι χρήσεις που αναπτύσσονται γύρω από το νέο Δημαρχείο. Μια ενδιαφέρουσα υποενότητα διαμορφώνουν οι πλατείες στο δυτικό τμήμα του Κέντρου, οι οποίες σήμερα αν και δεν λειτουργούν ως ενοποιημένο δίκτυο ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και έχουν χάσει την ιστορική τους αίγλη, αποτελούν εστίες πρασίνου και συγκεντρώνουν στη γύρω περιοχή πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Επισημαίνονται τέλος οι χρήσεις κατά μήκος της Αγίας Τριάδος: η πλατεία του Αγίου Γεωργίου, ο μικρός χώρος πρασίνου γύρω από την εκκλησία της Αγίας Τριάδος στα όρια του περιμετρικού δακτυλίου, αλλά και η αναπτυσσόμενη εμπορική δραστηριότητα στα μέτωπα της οδού που σχετίζεται και με την λαϊκή αγορά που λαμβάνει χώρα σ' αυτήν.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Στον αντίποδα των θετικών αυτών επισημάνσεων καταγράφονται επίσης ορισμένα επιμέρους αρνητικά σημεία που εντοπίζονται στις υποενότητες του Κέντρου. Τέτοια είναι η προβληματική σύνδεση των σχολείων ανατολικά της Κωνσταντινουπόλεως με τις κεντρικές πλατείες, η σημερινή διαρρύθμιση της πλατείας του Αγίου Νικολάου και η προβληματική στέγαση του ΚΑΠΗ σε ισόγειο πολυκατοικίας χωρίς άμεση πρόσβαση στην πλατεία, η έλλειψη χώρων πρασίνου κοντά στα σχολεία στις βορειο-ανατολικές ενότητες του «πετάλου», η παρουσία μπαζών και σκουπιδιών σε διάφορα σημεία του αστικού ιστού (όπως για παράδειγμα γύρω από την πλατεία Μουστακάτου) και τέλος οι κακής ποιότητας, σε επίπεδο κατασκευής, επεμβάσεις σε διάφορα σημεία του δημοτικού χώρου (πεζοδρόμια, δημόσιος εξοπλισμός κ.ο.κ.) καθώς και η έλλειψη πρασίνου σε ορισμένες δημοτικές αναπλάσεις.

Στο νέο Δήμο Αχαρνών, έχει ενσωματωθεί πλέον και η κοινότητα Θρακομακεδόνων, η οποία βρίσκεται στους πρόποδες της Πάρνηθας και στο βόρειο τμήμα της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας. Περικλείεται από δασικές εκτάσεις και απέχει από το κέντρο της Αθήνας 25 χλμ., από την Ε.Ο. Αθήνας – Λαμίας 5 χλμ., από το γειτονικό Δήμο Αχαρνών 6, από τη Βαρυμπόμπη 3, από τις εγκαταστάσεις του τελεφερίκ Πάρνηθας (σε ευθεία γραμμή) 0,5. και από το Μον-Παρνές 1 χλμ. Στο νότιο τμήμα του Δήμου διέρχεται η γραμμή του ΟΣΕ.



1. Σύσταση ομάδας εργασίας Δήμου

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 υλοποίησή του. Για το λόγο αυτό γίνεται αντιληπτό πως η σύσταση της θα πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη μέριμνα και προσοχή. Ο Δήμος Αχαρνών αξιολόγησε τους διαθέσιμους ανθρώπινους πόρους του προκειμένου να καταλήξει στην καταλληλότερη ομάδα για το ΣΒΑΚ..

Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης δραστηριότητας πραγματοποιούνται συναντήσεις μεταξύ του Αναδόχου και στελεχών του Δήμου με σκοπό την σύσταση της Ομάδας Εργασίας από πλευράς Δήμου, η οποία θα είναι υπεύθυνη για τη συμμετοχή σε οποιαδήποτε δραστηριότητα απαιτείται κατά την οργάνωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Συντάσσεται ένας Πίνακας Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, στον οποίο αναφέρεται το όνομα κάθε εμπλεκόμενης υπηρεσίας, οι αρμοδιότητές της, η έδρα της και ο εκπρόσωπός της. Ο ΟΤΑ δύναται να αναζητήσει εξειδικευμένα στελέχη ή/και εξωτερικούς συνεργάτες, με τους οποίους μπορεί να ενισχύσει την Ομάδα Εργασίας του, επικαιροποιώντας ταυτόχρονα τον Πίνακα Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ. Είναι σκόπιμο η στελέχωση της ομάδας εργασίας να γίνεται από άτομα με εμπειρία σε ζητήματα χωροταξικού – πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, γνώστες της οργάνωσης του ΟΤΑ και των διαδικασιών επικοινωνίας και διαβούλευσης με φορείς.

Ειδικότερα, για τη σύσταση της Ομάδας Εργασίας πραγματοποιούνται οι ακόλουθες ενέργειες:

- Καθορισμός Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ με στελέχη του Δήμου
- Συμπλήρωση της ομάδας του Δήμου Αχαρνών, με στελέχη από υπηρεσίες/φορείς σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 4784 / 2021
- Καθορισμός Ομάδας Υποστήριξης του αναδόχου με ειδικότητες συμπληρωματικές ως προς την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ
- 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.

Τα χαρακτηριστικά της ομάδας έργου καθορίζονται και με το Άρθρο 22 του Νόμου 4599/2019 στην παράγραφο 6, ως εξής:

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

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Ομάδα Έργου

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών προέκυψε ως αποτέλεσμα της αυτοαξιολόγησης των διαθέσιμων πόρων. Η ομάδα έργου έλαβε επίσημη μορφή σύμφωνα με την απόφαση 1169 με Αρ. Πρωτ. 39497 / 30-09-2021.

Προκειμένου να οργανωθεί και να παρουσιαστεί το σύνολό της η ομάδα εργασίας για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών, συντάσσεται ένας Πίνακας Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ (Πίνακας 1). Στον εν λόγω πίνακα αναφέρεται το όνομα κάθε εμπλεκόμενης υπηρεσίας και ο εκπρόσωπός της.

Παράλληλα παρουσιάζεται και η ειδικότητα κάθε μέλους προκειμένου στα επόμενα στάδια να του αντιστοιχηθούν ανάλογες αρμοδιότητες. Βάσει των προδιαγραφών, ο ΟΤΑ δύναται να αναζητήσει εξειδικευμένα στελέχη ή/και εξωτερικούς συνεργάτες, με τους οποίους μπορεί να ενισχύσει την Ομάδα Εργασίας του, επικαιροποιώντας ταυτόχρονα τον Πίνακα Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ.

Πίνακας 1: Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ - ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ		
A/A	Μέλος Ομάδας	Τμήμα
1	Παναγιώτη Αναγνωστόπουλο	Αντιδήμαρχο Συντονισμού Δημοτικού Έργου
2	Νικόλαο Δαμάσκο	Αντιδήμαρχο Τεχνικών Υπηρεσιών
3	Χρύσανθο Κόνταρη	Αντιδήμαρχο Αναπτυξιακού Προγραμματισμού
4	Κωνσταντίνα Τούντα	Προϊσταμένη τμήματος Συντήρησης Έργων και Κατασκευής Έργων
5	Μαριάννα Νάνου	Προϊσταμένη Διεύθυνσης Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
6	Κωνσταντίνο Ματζετάκη	Προϊστάμενο Τμήματος Εξεύρεσης και Διαχείρισης Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων & Διεθνών Σχέσεων της Διεύθυνσης Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
7	Ησαΐα Λεμονίδου	Προϊσταμένη Διεύθυνσης Πολεοδομικών Εφαρμογών
8	Κωνσταντίνο Αθανασόπουλο	Εργαστηριακού Διδακτικού Προσωπικού (ΕΔΙΠ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ)
9	Μαρία Κρημνιανιώτη	Ειδική Σύμβουλο του Δήμου Αχαρνών

Αντίστοιχα, σχηματίζεται ο Πίνακας 2 με τα στοιχεία για την ομάδα υποστήριξης του ΣΒΑΚ από την μεριά του αναδόχου.

Πίνακας 2: Ομάδα Υποστήριξης ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ - ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ			
A/A	Ονοματεπώνυμο Μέλους Ομάδας Έργου	Εταιρεία	Ρόλος στην Ομάδα Έργου –Θέση στο σχήμα υλοποίησης δλδ. Υπεύθυνος Έργου, ή εμπειρογνώμονας ή μέλος ομάδας έργου
1	Γ. ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ	ΠΟΛΙΝΔΕ Σύμβουλοι Μηχανικοί	Συντονιστής (Υπεύθυνος) Έργου Καθήκοντα: •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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ - ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ			
A/A	Ονοματεπώνυμο Μέλους Ομάδας Έργου	Εταιρεία	Ρόλος στην Ομάδα Έργου –Θέση στο σχήμα υλοποίησης δλδ. Υπεύθυνος Έργου, ή εμπειρογνώμονας ή μέλος ομάδας έργου
			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 - Εκπόνηση απολογιστικής έκθεσης
2	ΙΑΝΘΗ ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ	ΠΟΛΙΝΔΕ Σύμβουλοι Μηχανικοί	Διευθυντής Έργου Καθήκοντα: - 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 - Σύνταξη παραδοτέων
3	ΡΑΦΑΗΛ ΚΑΤΚΑΔΙΓΚΑΣ	LEVER A.E.	Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας Καθήκοντα: - 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 Έργου για τροποποιήσεις, βελτιώσεις κλπ. των παραδοτέων του Έργου. - Παρακολούθηση της άρτιας εφαρμογής των μεθοδολογιών και εργαλείων του Έργου. - Σύνταξη παραδοτέων
4	ΞΕΝ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	ΠΟΛΙΝΔΕ Σύμβουλοι Μηχανικοί	Μέλος ομάδας έργου (Α) Καθήκοντα: - Υποστήριξη επικοινωνίας με Εταιρικό Σχήμα - Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ - Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης, της περιοχής μελέτης - Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων - Σύνταξη παραδοτέων όλων των Φάσεων
5	Μ.ΠΟΥΛΙΑΣΗΣ	ΠΟΛΙΝΔΕ Σύμβουλοι Μηχανικοί	Μέλος ομάδας έργου (Β) Καθήκοντα: - Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ - Διαμόρφωση σεναρίων κινητικότητας - Προσχέδιο μέτρων - Εξειδίκευση μέτρων - Σύνταξη παραδοτέων όλων των Φάσεων
6	ΕΛΕΝΗ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥ ΛΟΥ	LEVER A.E.	Μέλος ομάδας έργου (Γ) Καθήκοντα: - Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ - Οργάνωση και διεξαγωγή διαβουλεύσεων - Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ - ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ			
A/A	Ονοματεπώνυμο Μέλους Ομάδας Έργου	Εταιρεία	Ρόλος στην Ομάδα Έργου –Θέση στο σχήμα υλοποίησης δλδ. Υπεύθυνος Έργου, ή εμπειρογνώμονας ή μέλος ομάδας έργου
			• Σχέδιο Παρακολούθησης • Εξειδίκευση ΣΒΑΚ • Σύνταξη παραδοτέων όλων των φάσεων
8	Δ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΗΣ	Εμπειρογνώμων	Εμπειρογνώμονας Καθήκοντα: • 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 • Καθοδήγηση στη Σύνταξη παραδοτέων όλων των φάσεων
9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΑΡΜΠΑΣ	LEVER A.E	Μέλος ομάδας έργου Καθήκοντα: • Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ • Οργάνωση και διεξαγωγή διαβουλεύσεων • Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων • Σχέδιο Παρακολούθησης • Εξειδίκευση ΣΒΑΚ • Σύνταξη παραδοτέων όλων των φάσεων

Το σύνολο της ομάδας εργασίας και της ομάδας υποστήριξης αποτελεί μια πολυδιάστατη ομάδα εργασίας με πληθώρα ειδικοτήτων. Μεγάλη βαρύτητα δίδεται στον συγκοινωνιακό χαρακτήρα του στρατηγικού σχεδίου με την συνεργασία πολλών μηχανικών από διαφορετικές σχολές και ειδικότητες.

2. Εκπαίδευση της ομάδας έργου του Δήμου

Προκειμένου η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ να αποκτήσει πλήρη εικόνα των σταδίων υλοποίησης του σχεδίου και των κρίσιμων σημείων στην πορεία υλοποίησης του, πραγματοποιείται από την ομάδα υποστήριξης μια εκπαιδευτική συνάντηση. Στο πλαίσιο της συνάντησης, γίνονται ενημερωτικές παρουσιάσεις και διατυπώνονται ερωτήματα με διαδραστικό τρόπο, προκειμένου το σύνολο της ομάδας έργου να κατανοήσει τις δραστηριότητες στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Το πρόγραμμα της εκπαιδευτικής συνάντησης παρουσιάζεται στον Πίνακας 3

Πίνακας 3: Πρόγραμμα συνάντησης εκπαίδευσης ομάδας εργασίας

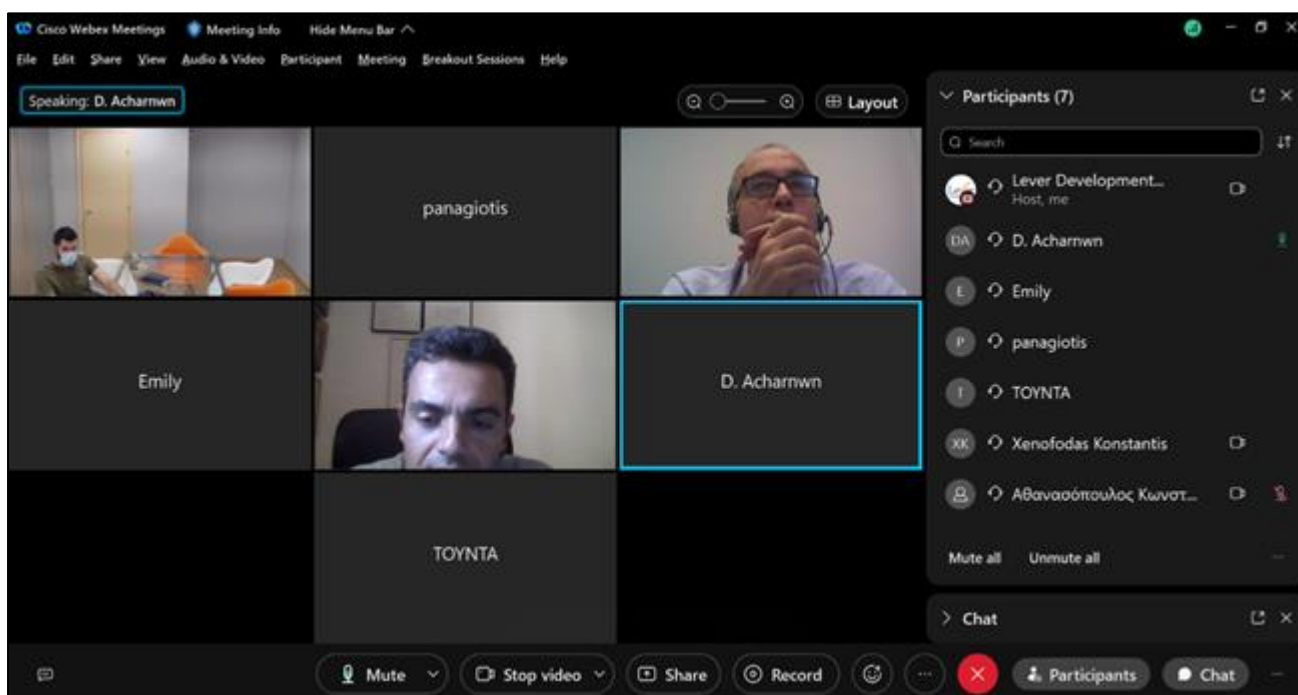
Εκπαίδευση Ομάδας Εργασίας Δήμου Αχαρνών		
Συμμετέχοντες:	- Ομάδα έργου ΣΒΑΚ Αχαρνών - Κωνσταντής Ξενοφώντας - Τουμπουλίδου Έμιλυ - Μπάρμπας Γεώργιος	
Διαδικασία Εκπαίδευσης		
	Θέμα	Λεπτομέρειες
A	Παρουσίαση: Τι είναι το ΣΒΑΚ; - Μειονεκτήματα παραδοσιακού σχεδιασμού - Οδηγίες ELTIS - Κύκλος του ΣΒΑΚ - Βήματα Σχεδιασμού - Διαφορές ΣΒΑΚ με παραδοσιακό σχεδιασμό - Στοιχεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού	Εισηγητής: Μπάρμπας Γεώργιος
B	Συζήτηση: - Υποβολή και απάντηση ερωτήσεων - Ανάδειξη τρόπων συμμετοχής της ομάδας έργου του Δήμου στον Σχεδιασμό	Το Σύνολο των συμμετεχόντων στην συνάντηση



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

	• Συζήτηση μορφών εμπλοκής των φορέων και πολιτών • Συζήτηση μορφών διαβούλευσης	
Γ	Διαδραστική παρουσίαση: Εφαρμογή της διαδικασίας για την περίπτωση του Δήμου Αχαρνών • Πρόταση εφαρμογής της μεθοδολογίας στις Αχαρνές • Διαδικασία επιλογής εμπλεκόμενων φορέων • Διαδικασία προσδιορισμού λειτουργικών ορίων μελέτης	Εισηγητής: • Κωνσταντής Ξενοφώντας • Γεώργιος Μπάρμπας
Δ	Συζήτηση: • Υποβολή και απάντηση ερωτήσεων	Το Σύνολο των συμμετεχόντων στην συνάντηση

Το επίπεδο των στελεχών του δήμου ήταν ιδιαίτερα υψηλό, ενώ στο πλαίσιο της συνάντησης έγιναν οι απαραίτητες διευκρινήσεις προκειμένου το σύνολο των συμμετεχόντων (Εικόνα 1) να αποκτήσει ξεκάθαρη εικόνα της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ.





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Η σωστή προετοιμασία αποτελεί ένα στάδιο που :

- Για τις ευρωπαϊκές πόλεις έχει μικρή διάρκεια και απαιτεί μικρή προσπάθεια
- Για τις ελληνικές πόλεις έχει μεγάλη διάρκεια και απαιτεί μεγάλη προσπάθεια

Ορόσημο: Απόφαση υλοποίησης ΣΒΑΚ

01 Δημιουργία απαιτούμενης δομής εργασίας

02 Καθορισμός της διαδικασίας σχεδιασμού

03 Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας

1. Αξιολόγηση πόρων και ικανοτήτων

2. Δημιουργία δια-τομεακής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ

3. Εξασφάλιση πολιτικής και θεσμικής κατοχής του ΣΒΑΚ

4. Σχεδιασμός συμμετοχής ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών

5. Εκτίμηση απαιτήσεων σχεδιασμού και καθορισμός γεωγραφικής περιοχής («λειτουργική αστική περιοχή»)

6. Σύνδεση με τον ευρύτερο σχεδιασμό της περιοχής μελέτης

7. Καθορισμός χρονοδιαγράμματος και προγράμματος εργασίας

8. Αξιολόγηση αναγκαιότητας για λήψη εξωτερικής υποστήριξης

9. Εντοπισμός διαφορετικών πηγών δεδομένων και συνεργασία με τους κατόχους αυτών

10. Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών (για όλα τα μέσα)

Καθορισμός Ομάδας Εργασίας

Πρωτόκολλο Επικοινωνίας Ομάδας

Εκπαίδευση Ομάδας

Ανταλλαγή Δεδομένων

Στρατηγική

Αναγνώριση

Αυτό - Αξιολόγηση

Συλλογή Δεδομένων Κινητικότητας

Δεδομένα από παλιές μελέτες

Μετρήσεις / Έρευνες

Chat

from IGVN1A to everyone: 11:52 AM
ΚΑΛΟ ΘΑ ΗΤΑΝ ΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΝΑ ΕΝΣΩΜΑΤΩΘΟΥΝ ΣΤΟ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΥΠΟΨΗ

To: Everyone

Enter chat message here

Εικόνα 1: Στιγμιότυπα από την διαδικασία εκπαίδευσης της ομάδας έργου

Το υλικό και τα χαρακτηριστικά της εκπαίδευσης παρουσιάζονται στο παράρτημα Α.

Πρωτόκολλο Επικοινωνίας Ομάδας Έργου

Το πρωτόκολλο επικοινωνίας ορίζει ένα πλαίσιο κανόνων στους οποίους στηρίζεται η επικοινωνία των μελών της ομάδας έργου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών. 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 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 αναδόχου εταιρείας 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 σημαντικότερο 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^{ον} 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^{ον} 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^{ον} το επιχειρησιακό επίπεδο:

Αφορά το επίπεδο όπου πραγματοποιούνται όλες οι επιμέρους 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 12 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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

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)
- Fax
- Υπηρεσίες Ιστού (Web Services)
- Microsoft Onenote

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

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	Γ. ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ
Διευθυντής Έργου	ΙΑΝΘΗ ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ
Υπεύθυνος Συντονιστής Δήμου	ΚΟΝΤΑΡΗΣ ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ

Β Επίπεδο Επικοινωνιών – Στρατηγική του Έργου

Υπεύθυνος Έργου	Γ. ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ
Διευθυντής Έργου	ΙΑΝΘΗ ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ
Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας	ΡΑΦΑΗΛ ΚΑΤΚΑΔΙΓΚΑΣ
Εμπειρογνώμονας	Δ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΗΣ
Υπεύθυνος Συντονιστής Δήμου	ΚΟΝΤΑΡΗΣ ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ

Γ Επίπεδο Επικοινωνιών – Υλοποίηση

Διευθυντής Έργου	ΙΑΝΘΗ ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ
Εκπρόσωπος Δήμου	ΚΟΝΤΑΡΗΣ ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ
Εκπρόσωποι Συμβούλου Εταιρίας	ΞΕΝΟΦΩΝΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΑΡΜΠΑΣ



3. Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ

3.1. Το πλαίσιο ανάπτυξης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

3.1.1. Βασικές αρχές των 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 (Εικόνα 2).

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 εκπόνηση 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 χρηστές των εξεταζόμενων συστημάτων μεταφορών.

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 (Εικόνα 3) και αναφέρεται συχνά ως «*Κύκλος του ΣΒΑΚ*».

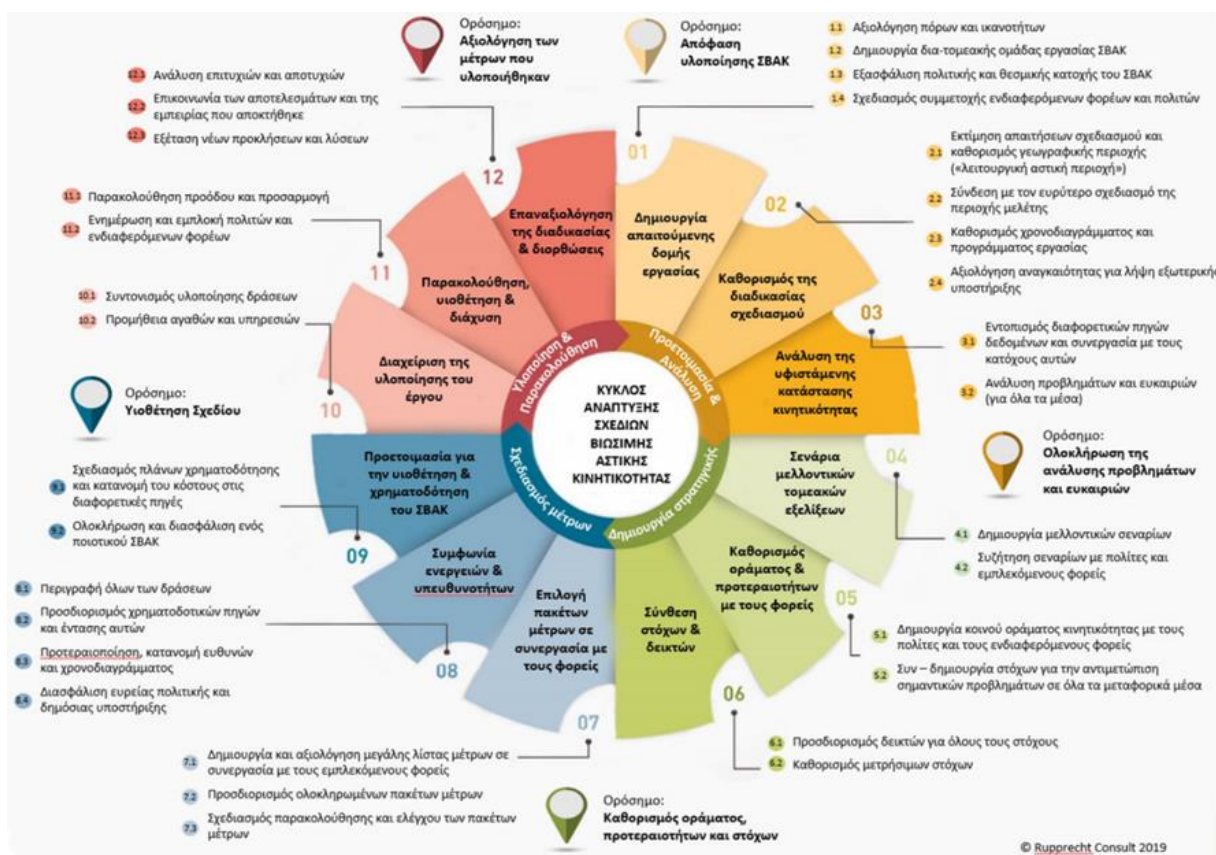
Ενα βιώσιμο σύστημα μεταφορών:

- 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.

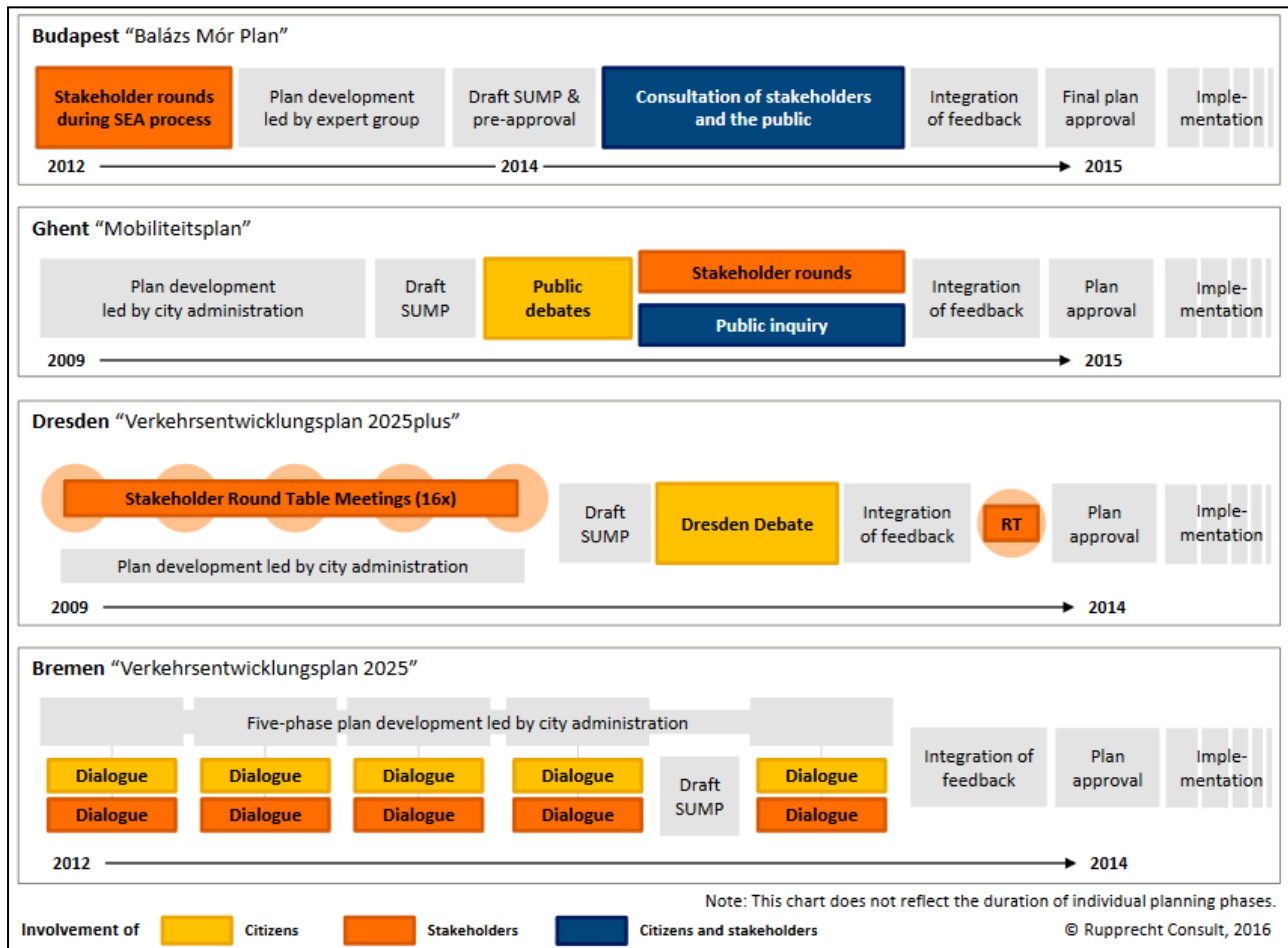
Εικόνα 2: Οι θεμελιώδεις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας



Εικόνα 3: Ο "κύκλος" εκπόνησης των ΣΒΑΚ

3.2. Μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών

Ο "Κύκλος Εκπόνησης ΣΒΑΚ" που προτείνει η Ε.Ε. αποτελεί ένα γενικό πλαίσιο αρχών για τις διαδικασίες εκπόνησης ΣΒΑΚ ώστε να είναι συμβατό με όλα τα διαφορετικά επιχειρησιακά περιβάλλοντα που εμφανίζονται στις ευρωπαϊκές πόλεις (π.χ. διαφοροποίηση επιχειρησιακού περιβάλλοντος ως προς το μέγεθος των πόλεων, τη συγκοινωνιακή και διοικητική τους οργάνωση, τους διαθέσιμους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους, την ποικιλία οικονομικών, κοινωνικών κ.λπ. δραστηριοτήτων κ.ά.). Έτσι, η Εικόνα 4 παρουσιάζει τέσσερα (4) ενδεικτικά παραδείγματα μεθοδολογιών εκπόνησης ΣΒΑΚ που υιοθετήθηκαν σε τέσσερις (4) διαφορετικές ευρωπαϊκές πόλεις.



Εικόνα 4: Παραδείγματα μεθοδολογιών εκπόνησης ΣΒΑΚ

Για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών επιλέχθηκε ένα αρχικό πλάνο εκπόνησης του ΣΒΑΚ το οποίο θα συγκεκριμενοποιηθεί και θα προσαρμοστεί στις τρέχουσες ανάγκες στην πορεία της εκπόνησης.

Το πλάνο αναπτύσσεται σε τέσσερις κύριες φάσεις που αναλύονται παρακάτω:

- **ΦΑΣΗ 1^η: Προετοιμασία εκπόνησης**
 - ο Σύσταση και εκπαίδευση ομάδας εργασίας
 - ο Διαμόρφωση πρωτοκόλλου επικοινωνίας
 - ο Αξιολόγηση υφιστάμενου σχεδιασμού
 - ο Καθορισμό περιοχής παρέμβασης
 - ο Εντοπισμός/Επιλογή εμπλεκόμενων φορέων



- ο Καθορισμό απαιτούμενων δεδομένων
- Φάση 2^η: Ολοκληρωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος μεταφορών
 - ο Συλλογή δεδομένων για την περιοχή μελέτης (εμπλοκή φορέων)
 - ο Ανάλυση μετρήσεων, στατιστικών και λοιπών δεδομένων
 - ο Διεξαγωγή Α διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς
 - ο Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών
 - ο Ανάπτυξη σεναρίων κινητικότητας
- Φάση 3^η: Ανάπτυξη οράματος, στόχων και πακέτων μέτρων
 - ο Αξιολόγηση αποτελεσμάτων Α διαβούλευσης
 - ο Διατύπωση οράματος και στόχων
 - ο Επισκόπηση καλών πρακτικών
 - ο Προσδιορισμός μέτρων βελτίωσης της κινητικότητας
 - ο Τελική διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας
 - ο Εκτίμηση κόστους και πιθανών ωφελειών για κάθε σενάριο
 - ο Διεξαγωγή Β διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς και πολίτες
 - ο Προσχέδιο ΣΒΑΚ λύσεων βάσει των αποτελεσμάτων της Β Διαβούλευσης
 - ο Διεξαγωγή Γ διαβούλευσης – Ενημέρωσης της κοινωνίας
- Φάση 4^η: Οριστικό ΣΒΑΚ – Παρακολούθηση και αξιολόγηση
 - ο Εξειδίκευση του Σχεδίου Δράσης
 - ο Ανάπτυξη πλαισίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ
 - ο Καθοδήγηση στις διαδικασίες έγκρισης

3.3. Εργαλεία Εκπόνησης ΣΒΑΚ

Τα εργαλεία εκπόνησης του ΣΒΑΚ προκύπτουν με τρόπο ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του ELTIS και να ενσωματώνουν στοιχεία που ταιριάζουν στα χαρακτηριστικά του Δήμου.

3.3.1. Α. Υφιστάμενος σχεδιασμός

Για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου συγκοινωνιακού σχεδιασμού χρησιμοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (π.χ. μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) τα οποία έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και (πιθανόν να) ισχύουν ακόμη. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν δεν περιορίζεται απαραίτητα σε συγκοινωνιακά θέματα, αλλά μπορεί να αφορά και σε πολεοδομικά, θέματα ενέργειας και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθούσε ο Δήμος και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη εν γένει.

Η πρώτη φάση για την εκτέλεση της εν λόγω δραστηριότητας εστιάζει στη συλλογή των παραπάνω κατηγοριών δεδομένων. Συνεπώς, η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ (ΟΕΣ), οφείλει να ζητήσει από κάθε υπεύθυνη υπηρεσία τη χορήγηση των αντίστοιχων πληροφοριών για την εξεταζόμενη περιοχή. Ο Πίνακας 5 αποτελεί έναν κατάλογο με τα βασικά σχέδια, μελέτες και έγγραφα που πρέπει να αποκτηθούν από την ΟΕΣ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πίνακας 4: Βασικές κατηγορίες πληροφορίας για τον υφιστάμενο σχεδιασμό.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΖΗΤΟΥΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ	Κυκλοφοριακές μελέτες	Δήμος, Περιφέρεια, Αναπτυξιακές Εταιρείες Δήμων και Περιφερειών, Υπουργεία κ.ά.
	Σχέδιο διαχείρισης αειφόρου ενέργειας (ΣΔΑΕΚ) (π.χ. Σύμφωνο των δημάρχων)	
	Σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων	
	Γενικό πολεοδομικό σχέδιο	
	Τοπικά ρυμοτομικά σχέδια	
	Επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου- τοπικό αναπτυξιακό σχέδιο	
	Ολοκληρωμένες αστικές αναπλάσεις - μελέτες αναπλάσεων	
	Αποφάσεις/Εισηγήσεις Δημοτικών και Περιφερειακών Συμβουλίων	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΣΧΕΔΙΑ, ΧΑΡΤΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ	Χάρτες ή διάγραμμα με τα σημεία ενδιαφέροντος (νοσοκομεία και υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης, εκπαιδευτικά ιδρύματα, μουσεία και άλλοι πολιτιστικοί χώροι, κτήρια εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων, στρατόπεδα, αθλητικές εγκαταστάσεις, Υπηρεσίες δικτύων κοινής ωφέλειας, ΚΕΠ, Δημόσιες υπηρεσίες κ.ά.)	Δήμος, Περιφέρεια, Αναπτυξιακές Εταιρείες Δήμων και Περιφερειών, Υπουργεία κ.ά.
	Τοπογραφικά σχέδια	
	Διαγράμματα ιεράρχησης των οδών (ρόλος για το δίκτυο, κατευθύνσεις, εμπορικότητα κ.λπ.)	

Οι παραπάνω μελέτες του Πίνακα 4 αναλύονται και αξιολογούνται με στόχο τη συλλογή στοιχείων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και με σκοπό την αναγνώριση πρακτικών που ακολουθήθηκαν στο παρελθόν από τους αντίστοιχους φορείς και βρίσκονταν σε συμφωνία ή διαφωνία με τις αρχές της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης. Το εργαλείο που αναπτύχθηκε και αναλύεται παρακάτω μπορεί να αξιοποιηθεί στη διερεύνηση του περιεχομένου των υπόψη μελετών και στη διαπίστωση του πρόσρημου των πολιτικών αστικής κινητικότητας που προωθούν.

→ **Εργαλείο αποτίμησης των υφιστάμενων πολιτικών αστικής κινητικότητας:**

Ο Πίνακας 5 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 περιεχόμενο 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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

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 11). 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 5: Τα τρία (3) προτεινόμενα επίπεδα ανάλυσης του περιεχομένου των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων και μελετών με αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα

Πίνακας 5: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	
	2	Τίτλος	
	3	Αντικείμενο	
	4	Έτος εκπόνησης	
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	
	3	Ταυτότητα δεδομένων	
	4	Συμπεράσματα μελέτης	
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	
	8	Στάδιο υλοποίησης	
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	

Για κάθε ένα από τα πεδία του Πίνακα 5 ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Ταυτότητα Μελέτης:**
 - 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.
 - Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής: Η γεωγραφική περιοχή η οποία εξετάζεται και στην οποία εφαρμόζονται οι προτεινόμενες δράσεις.
- **Περιεχόμενο Μελέτης:**
 - Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης: Το πλαίσιο εντός του οποίου λήφθηκε η απόφαση για την εκπόνηση της μελέτης (π.χ. ανήκει σε ένα γενικότερο σχεδιασμό του αντίστοιχου φορέα; ποιες ήταν οι ανάγκες που διατυπώνονται για την υλοποίηση της μελέτης;).
 - Μέθοδοι/εργαλεία υλοποίησης: Περίληψη αναφορά των σταδίων της μεθοδολογίας/ροής εκπόνησης της μελέτης καθώς και αναφορά των εργαλείων που απαιτήθηκαν για την υλοποίηση (π.χ. έρευνες, λογισμικά κ.λπ.).
 - Ταυτότητα δεδομένων: Αναφορά δεδομένων που συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν για τις ανάγκες της μελέτης. Περιγραφή της διαδικασίας των μετρήσεων, όπου διενεργήθηκαν. Περιγραφή των αντικειμένων των δεδομένων και των χρονικών περιόδων που αυτά αναφέρονται, καθώς και των περιοχών/ζωνών λήψης τους.
 - Συμπεράσματα μελέτης: Περίληψη συμπερασμάτων μελέτης.
 - Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις/στόχοι: Περίληψη των προτεινόμενων δράσεων/παρεμβάσεων της μελέτης ή/και των στόχων που θέτει.
 - Χρηματοδότηση παρεμβάσεων: Αναφορά διαδικασίας χρηματοδότησης και προτεινόμενων πηγών χρηματοδότησης.
 - Δίκτυο εμπλεκομένων: Αναφορά φορέων και των αντικειμένων ενασχόλησής τους, οι οποίοι εμπλέκονται στη διαδικασία υλοποίησης της μελέτης.
 - Στάδιο υλοποίησης: Καταγραφή δράσεων οι οποίες έχουν υλοποιηθεί έως τη χρονική στιγμή συμπλήρωσης του Πίνακα. Αναφορά αιτιών που ευθύνονται για την πιθανή καθυστέρηση στην υλοποίηση της μελέτης.
- **Πλαίσιο Αξιολόγησης:**
 - Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης: Αξιολόγηση των συμπερασμάτων/ δράσεων της μελέτης και τεκμηριωμένη διαπίστωση αναφορικά με τη συμφωνία αυτών με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
 - Στόχοι/δράσεις αστικής κινητικότητας: Αναφορά στόχων/παρεμβάσεων, οι οποίες αφορούν ζητήματα αστικής κινητικότητας.
 - Σύγκρουση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων: Διαπίστωση του βαθμού στον οποίο οι προτεινόμενοι στόχοι/παρεμβάσεις συμφωνούν/διαφωνούν με τις αρχές του σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ.



- ο Αξιοποίηση δεδομένων: Καταγραφή δεδομένων τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

→ **Εργαλείο αυτό-αξιολόγησης του υφιστάμενου σχεδιασμού για την κινητικότητα:**

Πρόκειται για ένα ερωτηματολόγιο, το περιεχόμενο του οποίου βασίζεται στα πορίσματα του ευρωπαϊκού ερευνητικού έργου CH4LLENGE. Εξειδικεύεται και τροποποιείται κατάλληλα, ώστε να προσαρμοστεί στο επιχειρησιακό πλαίσιο εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ και εν προκειμένω στο ΣΒΑΚ Αχαρνών. Αποτελείται από 100 ερωτήσεις κλειστού τύπου (ΝΑΙ/ΟΧΙ) και αξιολογεί τον υφιστάμενο και εφαρμοζόμενο στρατηγικό σχεδιασμό για τα ζητήματα αστικής κινητικότητας και την ταύτιση-ή μη-αυτού με τις αρχές σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ.

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από εννιά (9) κατηγορίες ερωτήσεων και έχει δημιουργηθεί για να αξιολογήσει το κύριο υπάρχον σχέδιο που σχετίζεται με την αστική κινητικότητα, του υπό εξέταση Δήμου. Κάθε κατηγορία αναφέρεται και σε μία ξεχωριστή πτυχή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Δεκατρείς (13) από τις 100 ερωτήσεις του ερωτηματολογίου χαρακτηρίζονται ως “Ερωτήσεις Θεμελίωσης”. Αν όλες αυτές οι ερωτήσεις μπορούν να απαντηθούν θετικά, τότε το υπό εξέταση σχέδιο μπορεί να χαρακτηριστεί ως «ΣΒΑΚ». Δεκαπέντε (15) από τις 100 ερωτήσεις αποτελούν “Ερωτήσεις Υπεροχής” και περιγράφουν ανεπτυγμένες πρακτικές οι οποίες ακολουθούνται από ευρωπαϊκές πόλεις που είναι πρωτοπόρες σε θέματα σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Κάθε ερώτηση, εάν απαντηθεί με ΝΑΙ, συνεισφέρει έναν (1) βαθμό στη τελική βαθμολογία που προκύπτει μετά την άθροιση των αποτελεσμάτων όλων των ερωτήσεων που έχουν απαντηθεί. Έτσι προκύπτει η συνολική βαθμολογία του υφιστάμενου σχεδίου αστικής κινητικότητας. Βάσει αυτής της βαθμολογίας και των απαντήσεων στις ερωτήσεις, γίνεται η αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού και ο βαθμός της συμμόρφωσης των πρακτικών του με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

3.3.2. Β. Συμμετοχικός Σχεδιασμός - Επιλογή εμπλεκόμενων φορέων - Τρόπος εμπλοκής των φορέων

Μία από τις βασικές ειδοποιούσες διαφορές του ΣΒΑΚ σε σχέση με τις παραδοσιακές μελέτες είναι η ενεργή συμμετοχή των φορέων και πολιτών σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου. Στην παράγραφο αυτή παρουσιάζονται μερικά από τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για τον συμμετοχικό σχεδιασμό.

→ **Εργαλείο αναγνώρισης και επιλογής εμπλεκόμενων φορέων:**

Μια κύρια δραστηριότητα της ομάδας εργασίας, και πρώτο βήμα για το συμμετοχικό σχεδιασμό, 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 (ιεράρχηση φορέων).

Ο Πίνακας 6 μπορεί να χρησιμοποιηθεί 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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

καθεστώς μετακινήσεων. Ο Πίνακας 6 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 (τυχόν) ενώσεις/ομάδες πολιτών που δραστηριοποιούνται σε άμεση ή έμμεση συσχέτιση με το τοπικό σύστημα μεταφορών.

Πίνακας 6: Πιθανοί εμπλεκόμενοι φορείς στην διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ.

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
Πάροχοι μεταφορικού έργου και λοιπές επιχειρήσεις	Εταιρίες λειτουργίας μέσων μαζικής μεταφοράς (αστικών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών και μέσων σταθερής τροχιάς)	Κοινωνικές ομάδες	Ιδιοκτήτες μεγάλων ή σημαντικών εκτάσεων γης
	Εταιρίες διαχείρισης συγκοινωνιακών υποδομών (οδικών αξόνων- αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρόμων, σταθμών στάθμευσης οχημάτων κτλ.)		
	Εταιρίες κατασκευής συγκοινωνιακών έργων		
	Εταιρίες εκμετάλλευσης εναλλακτικών μεταφορικών μέσων (Car-Sharing, Ποδηλάτων κ.ά.)	Άλλοι φορείς	Επιμελητήρια (εμπορικά, τεχνικά κτλ.)
	Εταιρίες με μεγάλο πλήθος απασχολούμενων		Ερευνητικά Κέντρα
	Εταιρίες Logistics		Πανεπιστήμια
			Άλλα εκπαιδευτικά Ιδρύματα
			Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης (Πυροσβεστική, ΕΚΑΒ κλπ)

Οι κατηγορίες φορέων που περιέχει ο Πίνακας 6, 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.

→ Εργαλείο εμπλοκής φορέων:

Η εμπλοκή των φορέων αλλά και των stake holders στην όλη διαδικασία του σχεδιασμού, προϋποθέτει την ανάπτυξη ενός εργαλείου που θα ενημερώνει, θα ευαισθητοποιεί και θα παρέχει τη δυνατότητα διάδρασης. Το εργαλείο αυτό είναι η διαδικτυακή πλατφόρμα που δημιουργείται και αφορά το υπό εκπόνηση Σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Κατά συνέπεια η εμπλοκή των φορέων αλλά και των πολιτών πραγματοποιείται σε όλες τις φάσεις ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Τόσο στη φάση συλλογής δεδομένων που αφορούν στην υφιστάμενη κατάσταση, όσο στη φάση σχεδιασμού των πακέτων μέτρων και φυσικά στη φάση τελικής επιλογής



3.3.3. Γ. Πρωτογενείς έρευνες για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην εξεταζόμενη περιοχή

Αντικείμενο αυτής της δραστηριότητας είναι να εκτιμηθούν οι υφιστάμενες συνθήκες της υποδομής του συστήματος αστικών μετακινήσεων, το μέγεθος και η ποιότητα του προσφερόμενου μεταφορικού έργου, τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, καθώς και η ασφάλεια σε κάθε μορφή κινητικότητας στο υπό εξέταση δίκτυο. Για να μπορέσουν να εκτιμηθούν τα παραπάνω, απαιτείται η διενέργεια *πρωτογενών ερευνών*, δηλαδή η εκτέλεση αυτοψιών, ερευνών και μετρήσεων μεγεθών κινητικότητας στο πεδίο.

Εύκολα γίνεται κατανοητό ότι μια τέτοιου είδους διερεύνηση χρειάζεται μεγάλο και ειδικά εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό, αλλά και σημαντικό χρονικό διάστημα εργασιών προκειμένου να συγκεντρωθούν λεπτομερή και αναλυτικά αποτελέσματα. Επισημαίνεται ότι ένα ΣΒΑΚ οφείλει να ικανοποιεί τις αρχές της οικονομικής βιωσιμότητας σε κάθε στάδιο του σχεδιασμού του. Συνεπώς, μια πλήρης μελέτη ολόκληρης της αστικής περιοχής δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ικανοποιεί με επιτυχημένο τρόπο την προσέγγιση της μεθοδολογίας του. Για να μπορέσουν συνεπώς να πραγματοποιηθούν οι έρευνες, με την καλύτερη δυνατή αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα των διαθέσιμων (ανθρώπινων και υλικών) πόρων, χρειάζεται να γίνουν κάποιες συγκεκριμένες προσαρμογές στο σχεδιασμό και στην οργάνωση τους. Αυτές οι προσαρμογές αφορούν στα εξής τέσσερα (4) ζητήματα:

1. **Διενέργεια ερευνών σε μία αντιπροσωπευτική περιοχή του συνολικού συστήματος αστικών μετακινήσεων:** Με την επιλογή μίας αντιπροσωπευτικής περιοχής εξέτασης η έκταση της περιοχής αυτοψίας περιορίζεται και οι μετρήσεις των μεγεθών κινητικότητας εστιάζουν στις περιοχές που συγκεντρώνουν μεγάλους ή/και κρίσιμους φόρτους μετακινήσεων. Τέτοιου είδους περιοχές είναι συνήθως κόμβοι όπου συμβάλουν κύριες οδικές αρτηρίες, πεζόδρομοι, πλατείες, οδοί με σπουδαία εμπορική, οικονομική ή και επαγγελματική δραστηριότητα, οδοί που συγκεντρώνουν σημαντικό πλήθος σημείων ενδιαφέροντος κ.ά. Επισημαίνεται ότι οι πρωτογενείς έρευνες δεν εκτελούνται σημειακά στα συγκεκριμένα τμήματα αλλά σε μια ευρύτερη ζώνη (επιρροής) γύρω από αυτά.
2. **Εστίαση σε ποιοτικές παραμέτρους:** Για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ και προκειμένου να γίνει η διαδικασία επαναξιολόγησης της υπάρχουσας κατάστασης από τους φορείς, ο ρόλος της αυτοψίας θα πρέπει να εστιάζει στην ανάδειξη των ελλειμμάτων και των παραβάσεων που επικρατούν στην εξεταζόμενη περιοχή. Επιδιώκεται, συνεπώς, μια περισσότερο ποιοτική παρά ποσοτική προσέγγιση κατά τη διεξαγωγή της αυτοψίας.
3. **Εξειδικευμένες μετρήσεις μεγεθών κινητικότητας.** Οι λεπτομερείς και αναλυτικές μετρήσεις ποσοτικών μεταβλητών, δηλαδή, κυκλοφοριακών μεγεθών και άλλων παραμέτρων των αστικών μετακινήσεων στην υφιστάμενη κατάσταση έχουν ιδιαίτερη αξία στην κατάστρωση ενός Στρατηγικού Σχεδίου για τις μετακινήσεις των πολιτών, όπως ένα ΣΒΑΚ. Τέτοιου είδους δεδομένα περιλαμβάνουν κατά κύριο λόγο μετρήσεις φόρτων, προσδιορισμό στρεφουσών κινήσεων και προσδιορισμό της προέλευσης και του προορισμού των μετακινούμενων κ.ά.
4. **Συμβολή των φορέων.** Πολύτιμη κρίνεται η συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων στη συγκεκριμένη διαδικασία. Το πλήθος των ποιοτικών ή/και ποσοτικών δεδομένων που αναμένεται να συλλεχθούν κατά τις έρευνες, πρόκειται να μειωθεί σημαντικά όταν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα από τους φορείς ή και από σχετικά πρόσφατες μετρήσεις/μελέτες.
- 5.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

→ Εργαλείο προσδιορισμού δεδομένων για την εκτίμηση και αξιολόγηση του συστήματος αστικής κινητικότητας.

Προκειμένου να γίνει οργανωμένη συλλογή και διαχείριση των αναγκαίων δεδομένων, αναπτύχθηκε ένα εργαλείο με τη μορφή ομαδοποιημένου καταλόγου. Στον Πίνακα 7, οι κύριες μεταβλητές που χρειάζεται να αποκτηθούν για την αποτίμηση των συνθηκών που επικρατούν σε ένα σύστημα αστικών μετακινήσεων εμφανίζονται στη δεύτερη στήλη. Οι μεταβλητές αυτές ομαδοποιούνται σε συνάρτηση με τα οκτώ (8) κύρια πεδία αστικής κινητικότητας που περιέχονται στην πρώτη στήλη του Πίνακα 7. Στην τρίτη στήλη του Πίνακα 7 δηλώνονται οι φορείς από τους οποίους είναι πιθανό να αποκτηθούν τα υπόψη δεδομένα, είτε επειδή εκτελούν τακτικές έρευνες/μετρήσεις για τους δικούς τους σκοπούς είτε/και επειδή έχουν εκπονήσει στο παρελθόν σχετικές μελέτες που περιλάμβαναν μετρήσεις των υπόψη μεγεθών.

Συγχρόνως, στον Πίνακα 7, κάθε κελί της δεύτερης στήλης που περιέχει μεταβλητή έχει επισημανθεί με ένα συγκεκριμένο χρώμα, ώστε να δηλώνει τη δυνατότητα απόκτησης του υπόψη μεγέθους: (α) ύστερα από συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς της τρίτης στήλης (πράσινο), (β) με την εκτέλεση πρωτογενών ερευνών στο πεδίο (κυανό) και (γ) με (ενδεχόμενο) συνδυασμό και των δύο (2) παραπάνω τρόπων απόκτησης (κόκκινο).

Πίνακας 7: Κατάλογος κύριων μεταβλητών για την εκτίμηση και αξιολόγηση του συστήματος αστικών μετακινήσεων

ΠΕΔΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΚΥΡΙΕΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	Θέσεις παρά την οδό (πλήθος, κατανομή στο δίκτυο, καθεστώς χρέωσης)	Δήμος, Τροχαία, Ποδηλατικός σύλλογος, Σύλλογος Α.με.Α, κ.ά.
	Θέσεις επί πληρωμή (ιδιοκτησιακό καθεστώς, πλήθος)	
	Θέσεις για Α.με.Α. (πλήθος, κατανομή στο δίκτυο)	
	Θέσεις για ποδήλατα (πλήθος, κατανομή στο δίκτυο)	
	Παράνομη στάθμευση (πεζοδρόμια, θέσεις Α.με.Α, κ.λπ.)	
	Αρμοδιότητες δημιουργίας/ τροποποίησης θέσεων στάθμευσης	
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΠΙΟΥ, ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	Περιοχές-οδοί ήπιας κυκλοφορίας (έκταση, κατανομή στο δίκτυο)	Δήμος, Σύλλογοι πολιτών, κ.ά.
	Χώροι πρασίνου & δέντρα τα οποία επηρεάζουν τις μετακινήσεις	
	Φωτισμός οδού	
	Σήμανση οδού	
ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ	Διαστάσεις πεζοδρομίων-πεζοδρόμων και ποιοτική αξιολόγηση επιφανειών τους	Δήμος, Τροχαία, Σύλλογοι πεζών, Σύλλογος Α.με.Α, κ.ά.
	Φόρτοι πεζών	
	Δίκτυα όδευσης τυφλών	
	Ράμπες για Α.με.Α	
	Παραβάσεις επί του πεζοδρομίου (πρόστιμα, σημεία)	
	Επίπλωση οδού και πεζοδρομίου	
	Ατυχήματα με πεζούς (θέση, πλήθος, τύπος, βαρύτητα)	
	Δυνατότητα προσπελασιμότητας πεζοδρομίων (τροχοκαθίσματα, άλλα τροχοφόρα μέσα κ.λπ.)	
	Αρμοδιότητες δημιουργίας νέων πεζοδρομίων-πεζοδρόμων	
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	Καταγραφή ποδηλατοδρόμων (δίκτυο, τύπος, κατάσταση)	Δήμος, Ποδηλατικός σύλλογος, Τροχαία, κ.ά.
	Φόρτοι ποδηλάτων	
	Ατυχήματα με ποδηλάτες (θέση, πλήθος, τύπος, βαρύτητα)	
	Παραβάσεις επί του ποδηλατοδρόμου	
	Αρμοδιότητες δημιουργίας νέων ποδηλατοδρόμων	
	Αστική συγκοινωνία (κάλυψη, στάσεις, δρομολόγια, κόστος)	Δήμος,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΠΕΔΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΚΥΡΙΕΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	Αξιολόγηση στάσεων (θέση, κατάσταση)	Πάροχοι μεταφορικού έργου, κ.ά.
	Μετακινούμενοι / ημέρα για κάθε σύστημα μεταφοράς	
	Δυνατότητα εξυπηρέτησης Α.με.Α από αστικές συγκοινωνίες	
	Αρμοδιότητες δημιουργίας νέων λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας	
	Αρμοδιότητες δημιουργίας νέων στάσεων	
ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	Φόρτοι οχημάτων	Δήμος, Περιφέρεια, Τροχαία, κ.ά.
	Καταμερισμός ανά μέσο	
	Υπηρεσίες car-sharing	
	Ατυχήματα μεταξύ οχημάτων (θέσεις, πλήθος, τύπος, βαρύτητα)	
	Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων	
	Αρμοδιότητες δημιουργίας των παραπάνω	
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	Υπηρεσίες-τεχνολογίες παρακολούθησης μετακινήσεων και ενημέρωσης μετακινούμενων	Δήμος, Περιφέρεια, Πάροχοι, κ.ά.
	Αρμοδιότητες δημιουργίας των παραπάνω	
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Ωράρια και χώροι φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων (πορείες, σημεία, παραβάσεις)	Δήμος, Τροχαία, Εμπορικός σύλλογος, κ.ά.
	Αρμοδιότητες θέσπισης νέων ή τροποποίησης υφιστάμενων κανονισμών για τα παραπάνω	

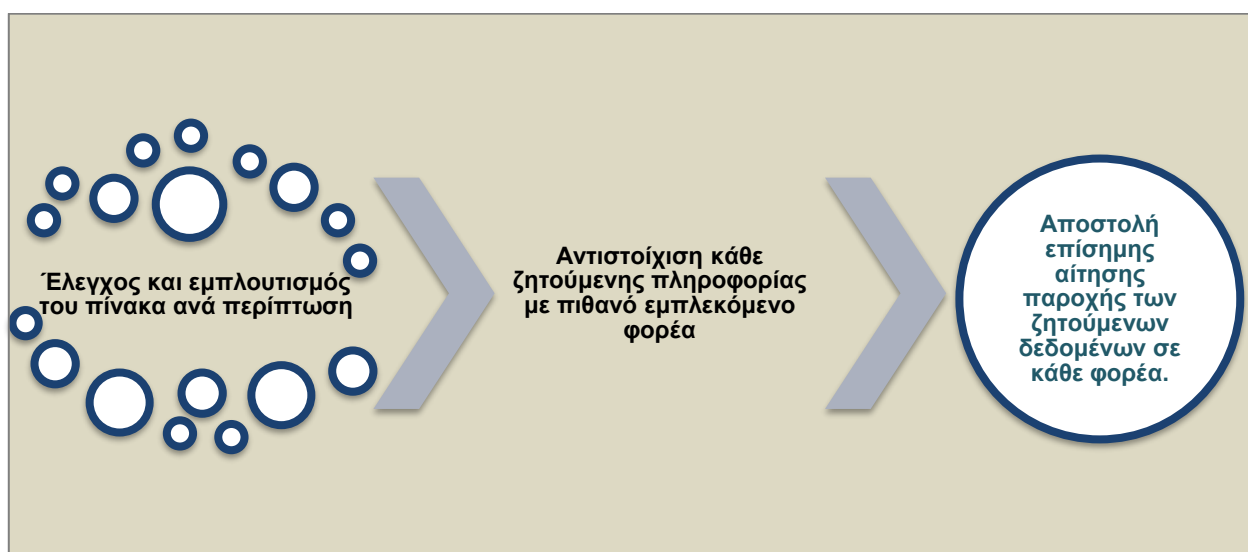


Δεδομένα που παρέχονται από εμπλεκόμενους φορείς

Δεδομένα που αποκτώνται με αυτοψία και μετρήσεις

Δεδομένα που αποκτώνται και με τους 2 τρόπους

Ο Πίνακας 7 περιλαμβάνει την πλειοψηφία των απαιτούμενων δεδομένων για την κατάστρωση ενός ΣΒΑΚ. Ωστόσο, ο κατάλογος των κύριων μεταβλητών ενθαρρύνεται να είναι δυναμικός έτσι ώστε να προσαρμόζεται στις διαφορετικές ανάγκες και δυνατότητες της κάθε περιοχής.



Εικόνα 6: Διαδικασία προετοιμασίας πριν την χρήση του Πίνακα 7.



Η Εικόνα 6 παρουσιάζει τη ροή βημάτων που προηγείται της χρήσης του Πίνακα 7. Μετά την οριστικοποίηση των περιεχομένων μεταβλητών της δεύτερης στήλης του Πίνακα 7, οι επιπλέον μεταβλητές αντιστοιχίζονται με τις πιθανές πηγές απόκτησής τους (εμπλεκόμενοι φορείς). Αφού αποσταλούν επίσημα αιτήματα στους αντίστοιχους φορείς, η διαδικασία συλλογής των απαραίτητων δεδομένων για την εκτίμηση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, συνεχίζεται με τη διενέργεια πρωτογενών ερευνών και λαμβάνοντας υπόψη τον τρόπο απόκτησης της κάθε μεταβλητής (χρωματικός διαχωρισμός).

→ **Εργαλεία για τη συλλογή Δεδομένων για την Κινητικότητα:**

Η συγκεκριμένη κατηγορία περιλαμβάνει τα δεδομένα για την κινητικότητα που συλλέγονται είτε μέσω μετρήσεων φόρτων και κινήσεων σε επιλεγμένα σημεία, είτε μέσω ερωτηματολογίων ή συνεντεύξεων, οπότε και πρόκειται για πιο σύνθετα δεδομένα.

Για τις μετρήσεις αξιοποιούνται εργαλεία όπως:

- Έντυπα καταγραφής κυκλοφοριακού φόρτου, σύνθεσης κυκλοφορίας και στρεφουσών κινήσεων για την εκτίμηση των κυκλοφοριακών δεδομένων (μετρήσεις)
- Έντυπα καταγραφής αναγκών, αστοχιών, ασυνεχειών, ποιοτικών χαρακτηριστικών πεζοδρομίων κτλ. που εντοπίζονται κατά τις επιτόπιες αυτοψίες κ.α.
- Ψηφιακή εφαρμογή Mapillary για την καταγραφή στοιχείων σήμανσης, παρουσίας αστικού εξοπλισμού κ.α.
- Εργαλεία crowdsensing για τη συλλογή πληροφοριών από το πλήθος (google traffic, strava, OSM κ.α.)
- Φόρουμ στο διαδίκτυο / ιστοσελίδες δήμου και φορέων/ σελίδες στα social media

Όσον αφορά στην έρευνα πεδίου, αυτή περιλαμβάνει εκτός των άλλων και ερωτηματολόγια. Στην προκειμένη περίπτωση χρησιμοποιούνται Online ή έντυπα ερωτηματολόγια που απευθύνονται προς φορείς, κοινό, εξειδικευμένο κοινό κ.α. με ερωτήσεις που αποσκοπούν στον εντοπισμό αναγκών κινητικότητας. Ενδεικτικά μπορεί να περιλαμβάνουν: ερωτηματολόγιο κατοίκων, ερωτηματολόγιο επισκεπτών, ερωτηματολόγιο μαθητών, ερωτηματολόγιο γονέων μαθητών που φοιτούν στον Δήμο, σύντομο θεματικό ερωτηματολόγιο φορέων για βασικά ζητήματα του Δήμου.

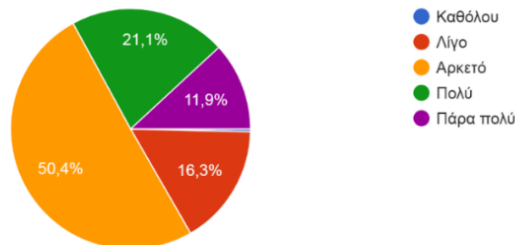
3.3.4. Δ. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην εξεταζόμενη περιοχή

→ **Εργαλεία Επεξεργασίας Δεδομένων:**

Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα παραπάνω εργαλεία καθώς και από τις έρευνες αυτοψίες, ερωτηματολόγια, δεδομένα από φορείς) και τις μετρήσεις φόρτων, βρίσκονται σε αδρή μορφή και χρίζουν οργάνωσης και επεξεργασίας, ώστε τα αποτελέσματά τους να είναι αναγνώσιμα και να δίνουν τη δυνατότητα για εξαγωγή συμπερασμάτων.

Η στατιστική επεξεργασία των απαντημένων ερωτηματολογίων περί προβλημάτων, αναγκών, στόχων αναφορικά με την αστική κινητικότητα γίνεται με εργαλεία στατιστικών αναλύσεων, κατάλληλων ανάλογα με το πλήθος και το είδος των συλλεχθέντων στοιχείων τελικά. Τα στατιστικά εργαλεία δίνουν τη δυνατότητα επεξεργασίας και παρουσίασης δεδομένων επιστημονικών ερευνών με τη μορφή των γραφημάτων.

Πόσο χρόνο καταναλώνετε εκτός σπιτιού (σε δραστηριότητες στο δημόσιο χώρο);
270 απαντήσεις



Εικόνα 7: Παραδείγματα οπτικοποίησης ερωτήσεων που εντάσσονται στα ερωτηματολόγια του ΣΒΑΚ

Επιπλέον των στατιστικών αναλύσεων, προβλέπεται η χρήση εργαλείων γεωγραφικών πληροφοριών g.i.s και συγκεκριμένα του QGIS για την οπτικοποίηση γεωμετρικών μεγεθών με τη μορφή χαρτών.

3.3.5. Δ. Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων

Σε τρίτο επίπεδο, μετά τις πρωτογενείς έρευνες και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ακολουθούν οι δευτερογενείς αναλύσεις, οι οποίες διερευνούν τι μέλλει γενέσθαι αναφορικά με την αστική κινητικότητα αν τηρηθούν ή όχι κάποιες συνθήκες, δημιουργώντας πιθανά σενάρια.

→ Εργαλείο για την Ανάπτυξη Σεναρίων Κινητικότητας:

Με βάση τα συμπεράσματα της ανάλυσης των πρωτογενών ερευνών, είναι δυνατόν να γίνει μια πρόβλεψη για την κατάσταση που θα επικρατεί στο μέλλον στην υπό εξέταση περιοχή. Αντίστοιχα, η πρόβλεψη μπορεί να εμπλουτιστεί αλλάζοντας κάποιες σταθερές με βάση μια ή πολλές επιδιώξεις για την κινητικότητα. Συνεπώς μπορούν να προκύψουν διαφορετικά σενάρια, ανάλογα με τις επιλεγόμενες πολιτικές διαχείρισης της αστικής κινητικότητας. Μια ενδεικτική ανάπτυξη σεναρίων, όπου γίνεται εκτίμηση και υπολογισμός (εάν είναι δυνατόν) των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων θα μπορούσε να είναι:

Α. Βασικό Σενάριο – Κανένα νέο μέτρο βιώσιμης κινητικότητας - θεώρηση ότι δεν θα πραγματοποιηθούν παρεμβάσεις εκτός από όσες είχαν ήδη προγραμματιστεί έως την εκκίνηση διαδικασίας του ΣΒΑΚ

Β. Ήπιο Σενάριο – ανάπτυξη συντηρητικών λύσεων βιώσιμης κινητικότητας για τη βελτίωση των μετακινήσεων

Γ. Προοδευτικό Σενάριο

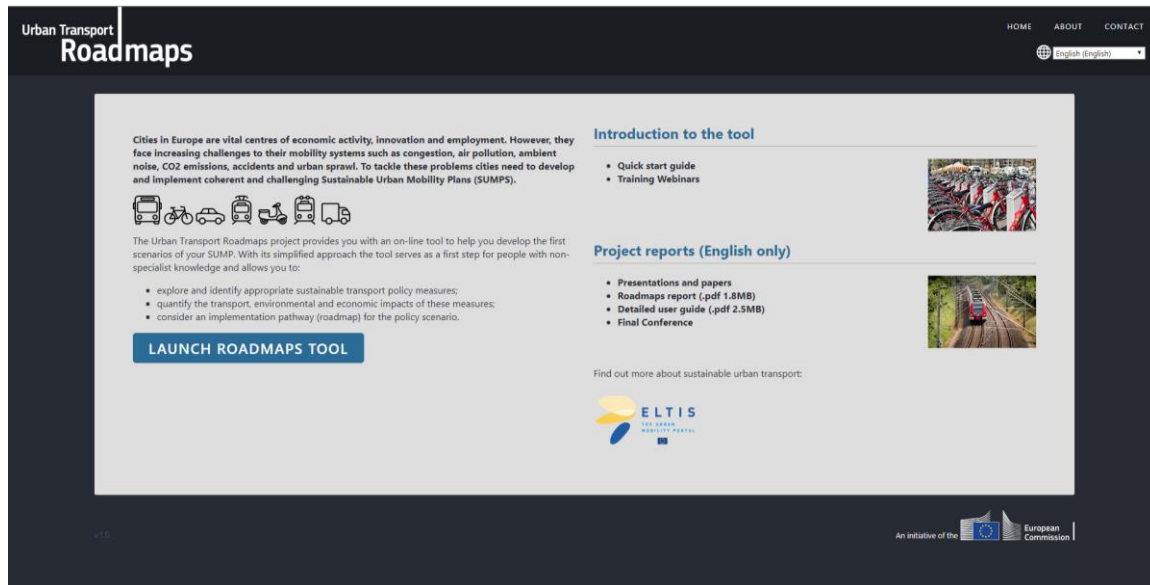
Για την ανάπτυξη σεναρίων, χρησιμοποιείται ένα πολεοδομικό εργαλείο που έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια της πρωτοβουλίας CIVITAS της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ονομάζεται «Urban Transport Roadmaps». Το εν λόγω εργαλείο για τις αστικές μεταφορές είναι ένα διαδικτυακό σύστημα που βοηθά στο να αναπτυχθούν χάρτες για τις αστικές μεταφορές που να αντιμετωπίζουν τα πιεστικότερα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά ζητήματα των συστημάτων μεταφορών έως το 2030. Το εργαλείο παρέχει στις πόλεις τη δυνατότητα να εντοπίζουν, να αναπτύσσουν, να εξετάζουν και να αξιολογούν τις διάφορες πολιτικές και τα μέτρα στον τομέα των μεταφορών. Συγκεκριμένα, βοηθά τις πόλεις να αξιολογήσουν γρήγορα και εύκολα το πιθανό κόστος και τις επιπτώσεις των μέτρων που θα μπορούσαν να τους βοηθήσουν να βελτιώσουν τη κινητικότητα στην πόλη τους. Μπορούν να διερευνήσουν συνδυασμούς διαφορετικών σεναρίων πολιτικής και να αξιολογήσουν τις επιπτώσεις



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

αυτών των σεναρίων στο περιβάλλον, την ασφάλεια, την κινητικότητα, την οικονομία και το σύστημα μεταφορών της πόλης. Αυτός ο τύπος ανάλυσης σεναρίων βοηθά τις πόλεις να εντοπίσουν ταχέως ποια μέτρα πολιτικής είναι πιθανόν να είναι χρήσιμα για την υποστήριξη των δικών τους στόχων βιωσιμότητας των αστικών μεταφορών.



Εικόνα 8: Προεπισκόπηση της διαδικτυακής εφαρμογής του εργαλείου «urban transport roadmaps»

Για την σύγκριση της μελλοντικής με την υφιστάμενη κατάσταση χρησιμοποιούνται οι δείκτες που χρησιμοποιήθηκαν κατά την περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης. Έπειτα, μέσω της σύγκρισης με την υφιστάμενη κατάσταση θα διαγνωσθούν πιθανά ζητήματα κινητικότητας, τα οποία μπορεί να αντιμετωπιστούν στην περιοχή στο μέλλον.

Οι **παράμετροι εισαγωγής** που λαμβάνονται υπόψη συνοψίζονται στα εξής:

- Χώρα
- Τύπος περιοχής
- Πληθυσμός
- Πληθυσμός ανά ζώνη
- Χρήση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Χρήση Ποδηλάτου
- Ύπαρξη Γραμμών Τραμ και Μετρό
- Κυκλοφοριακή Συμφόρηση
- Σχέση Μετακινήσεων από άλλες περιοχές και τοπικές μετακινήσεις
- Modal Split

Οι διαφορετικές επιλογές αναφορικά με τις παραμέτρους και οι συνδυασμοί αυτών οδηγούν στη σύνθεση του κάθε σεναρίου. Ένα παράδειγμα οπτικοποίησης των χαρακτηριστικών που έχουν επιλεγεί για ένα σενάριο φαίνεται στην επόμενη εικόνα.



Εικόνα 9: Παράδειγμα παραμέτρων που συνθέτουν ένα σενάριο αστικής κινητικότητας και τρόπος σύγκρισης μεταξύ διαφορετικών σεναρίων



4. Συγκρότηση Ομάδας Εμπλεκόμενων φορέων

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 δυνατότητες/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.

Οι τοπικοί φορείς είναι σε θέση να διατυπώνουν αποτελεσματικά τα προβλήματα, τις ανάγκες και τις απαιτήσεις τους προς την κατεύθυνση υλοποίησης του σχεδίου προκειμένου να συμπεριληφθούν σε όλη τη διαδικασία με την παροχή χρήσιμων πληροφοριών και στοιχείων, αλλά και στην αναγνώριση των ευκαιριών που μπορούν να προκύψουν στην περιοχή παρέμβασης και στη σύναψη συγκεκριμένων προτάσεων. Επίσης οι συμμετέχοντες φορείς δεσμεύονται μέσω της υπογραφής συμφώνου προκειμένου πέρα από τα παραπάνω να υποστηρίξουν το Δήμο και στις διαδικασίες εφαρμογής των μέτρων του ΣΒΑΚ.

Το δίκτυο φορέων παίζει καθοριστικό ρόλο στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Γι' αυτό το λόγο θα πρέπει η συμμετοχή του δικτύου φορέων να επικυρώνεται μέσω της υπογραφής του Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή του κάθε φορέα στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, οριοθετεί τις αρμοδιότητες του κάθε φορέα, την υποστήριξη του Δήμου στην εφαρμογή μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας κ.ά.. Η συμβολή του Δικτύου Φορέων στη συνολική διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι ιδιαίτερης σημασίας για την τελική αποδοχή υλοποίησης του σχεδίου από τους άμεσα εμπλεκόμενους. Για την εξασφάλιση επομένως της συμμετοχής και συνεργασίας των μελών του Δικτύου Φορέων με τον ΟΤΑ, κρίνεται αναγκαία η υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, η διατύπωση του οποίου θα πρέπει να είναι κοινώς αποδεκτή από τα μέλη του.

Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης δραστηριότητας γίνεται η αναγνώριση και η επιλογή των φορέων που εμπλέκονται με οποιονδήποτε άμεσο ή έμμεσο τρόπο στο σύστημα μεταφορών της εξεταζόμενης αστικής περιοχής και αξιοποιείται το εργαλείο «Οδηγός αναγνώρισης και επιλογής εμπλεκόμενων φορέων στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ». Τέλος ο ανάδοχος συντάσσει το προσχέδιο του Σύμφωνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού μεταξύ Δήμου και Φορέων και αποστέλλεται προς υπογραφή στους φορείς ή υπογράφεται από αυτούς κατά τη διάρκεια της 1ης διαβούλευσης.

Ειδικότερα, πραγματοποιούνται οι ακόλουθες ενέργειες:

- Αναζήτηση φορέων που εμπλέκονται στο σύστημα μεταφορών της εξεταζόμενης περιοχής από τον Ανάδοχο και κατάστρωση δικτύου φορέων
- Επικύρωση/συμπλήρωση λίστας φορέων από την Ομάδα Έργου του Δήμου
- Συγγραφή, αποστολή και υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους φορείς

4.1. Αναγνώριση φορέων σχετικών με την αστική κινητικότητα

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

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.

Για την επιλογή των εμπλεκόμενων φορέων χρησιμοποιείται ένα εργαλείο με τη μορφή οδηγού που αναλύεται παρακάτω:

→ Εργαλείο αναγνώρισης και επιλογής εμπλεκόμενων φορέων:

Ο Πίνακας 8 μπορεί να χρησιμοποιηθεί 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 8 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 (τυχόν) ενώσεις/ομάδες πολιτών που δραστηριοποιούνται σε άμεση ή έμμεση συσχέτιση με το τοπικό σύστημα μεταφορών.

Πίνακας 8: Κατηγορίες εμπλεκόμενων φορέων στην διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ.

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)		Ιδιοκτήτες μεγάλων ή σημαντικών εκτάσεων γης
	Εταιρίες διαχείρισης/ Κατασκευής συγκοινωνιακών έργων		
	Εταιρίες εκμετάλλευσης μεταφορικών μέσων (Car-Sharing, Ποδηλάτων κ.ά.)	Άλλοι φορείς	Ερευνητικά Κέντρα
	Εταιρίες με μεγάλο πλήθος απασχολούμενων		Πανεπιστήμια
	Εταιρίες Logistics		Άλλα εκπαιδευτικά Ιδρύματα
			Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης (Πυροσβεστική, ΕΚΑΒ κλπ)

Οι παραπάνω κατηγορίες φορέων 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.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Ο Δήμος με την καθοδήγηση του αναδόχου και με βάση την προκαταρκτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε για τον Δήμο Αχαρνών κατέληξε στους παρακάτω φορείς (πίνακας Α2.5) οι οποίοι θα ήταν σκόπιμο να συμμετάσχουν στις διαδικασίες των διαβουλεύσεων του ΣΒΑΚ:

Πίνακας 9: Αρχική αναγνώριση εμπλεκόμενων φορέων για το ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών.

Διοικητικές Αρχές
Περιφέρεια Αττικής – Διεύθυνση Κατασκευή Έργων & Συντήρησης Οδοποιίας (ΔΙ.Κ.Ε.Σ.Ο.) Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής (Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής) Όμοροι Δήμοι: Κηφισιάς, Μεταμορφώσεως, Διονύσου, Φυλής, Αγ. Αναργύρων – Καματερού, Ωρωπού Αρμόδιο Αστυνομικό Τμήμα/ Τμήμα Τροχαίας Περιφερειακή Ένωση Δήμων Αττικής (ως συντονιστής για το πολυκεντρικό ΣΒΑΚ Δήμων Αττικής)
Πάροχοι Συγκοινωνιακού Έργου
ΟΑΣΑ Α.Ε. ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Ο.ΣΥ. Α.Ε Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. Αττική οδός Α.Ε./Αττικές Διαδρομές Α.Ε./Κέντρο Ελέγχου και Συντήρησης Αττικής Οδού Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΚΤΕΛ Αττικής
Διαχειριστές Χώρων στάθμευσης
Εκπρόσωποι επιχειρήσεων χώρων στάθμευσης εκτός οδού
Επιμελητήρια
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Σχετικό τμήμα Εμπορικός Σύλλογος Αχαρνών Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών (Ε.Ε.Α.) Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας - ΙΟΑΣ «Πάνος Μυλωνάς»
Εκπρόσωποι πολιτών και σύλλογοι
Σύλλογος Ατόμων με Αναπηρία «Η Ανοιχτή Αγκαλιά» Ενιαίος Σύλλογος ΑΜΕΑ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ) Πρωτοβουλία πολιτών για τα δικαιώματα των πεζών-ΠΕΖΗ ΠΟΔΗΛΑΤΙΣΤΕΣ ΠοδηλαΤΤΙΚΗ Κοινότητα Σύλλογος Τριτέκτων Δήμου Αχαρνών
Φορείς Νεολαίας
Εκπρόσωποι εκπαιδευτικών/πανεπιστημιακών ιδρυμάτων
Πρωτοβάθμια εκπαίδευση Δευτεροβάθμια εκπαίδευση Συλλόγους γονέων (θέματα οδικής ασφάλειας)
Εκπρόσωποι επιχειρήσεων/ οργανισμών με μεγάλο πλήθος μετακινούμενων
• Σχολή Ικάρων • Καζίνο παρνηθας • Σχολές – Οργανισμοί στο σύμπλεγμα Αμυγδαλέζας
Εταιρίες Logistics ή Εταιρίες με μεγάλο δίκτυο τροφοδοσίας
Εκπρόσωποι εταιριών Courier Σύλλογος φορτωταξί

Στο παρόν παραδοτέο πραγματοποιείται η αρχική αναγνώριση των εμπλεκόμενων φορέων που θα μπορούσαν να συμμετάσχουν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Η ανάλυση των φορέων που αναγνωρίστηκαν και το πλάνο διαχείρισης τους αποτελεί αντικείμενο επόμενου παραδοτέου και τμήμα της Στρατηγικής Συμμετοχικού Σχεδιασμού.



5. Ανάπτυξη Συμφώνων Συμμετοχής και Δέσμευσης Δήμου και Φορέων

5.1. Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων

Ο εντοπισμός των εμπλεκόμενων φορέων σχετικών με την κινητικότητα στην περιοχή του Δήμου Αχαρνών που πραγματοποιείται στο Κεφάλαιο 4, αποτελεί το πρώτο βήμα για την εμπλοκή τους στην διαδικασία 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 Αχαρνών 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 σχετικά με την κινητικότητα στην πόλη.

Διατρέχοντας το στάδιο προετοιμασίας του έργου (Στάδιο 0), 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 Δ. Αχαρνών με την συνδρομή της πολιτικής ηγεσίας του Δήμου. Η διαδικασία υπογραφής του συμφώνου από τους φορείς του Δήμου Αχαρνών δεν έχει ολοκληρωθεί, αλλά συμφωνήθηκε να λάβει χώρα κατά την Α΄ διαβούλευση, στην οποία θα προηγηθεί η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης της πόλης.



ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Προοίμιο

Βασική προϋπόθεση ενός επιτυχημένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι η συμμετοχή των τοπικών φορέων και κοινωνικών ομάδων στις διαδικασίες εκπόνησης τους. Η συμμετοχή του Δικτύου Εμπλεκόμενων Φορέων αποσκοπεί σε ένα καλύτερο αποτέλεσμα, εκπορευόμενο από την κοινωνία της πόλης, με συναινετικό περιεχόμενο, που θα υλοποιείται από όλους.

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών δεσμεύεται να εκπονήσει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές και κατευθύνσεις, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ, με κοινό γνώμονα την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα του συστήματος κινητικότητας στις Αχαρνές

Σύμφωνο

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

Εμείς, οι κάτωθι φορείς, κυβερνητικοί κάθε βαθμίδας (κυβερνητικής και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-κυβερνητικοί, που σχετιζόμαστε με τις συγκοινωνίες, την κυκλοφορία προσώπων ή αγαθών και τις μεταφορές γενικότερα, δεσμευόμαστε να δράσουμε συντονισμένα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και σε συνεργασία με τους πολίτες και τους οικονομικούς και κοινωνικούς εταίρους που δρουν στον Δήμο Αχαρνών, ώστε οι μετακινήσεις στην πόλη:

(α) να πραγματοποιούνται με τρόπο φιλικό στους χρήστες και στο περιβάλλον,

(β) να συμβάλλουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη της πόλης και των περιχώρων,

(γ) να στηρίζουν την τοπική οικονομία με την μέγιστη οικονομική αποδοτικότητα,

(δ) να ενισχύσουν την κοινωνική συνοχή και

(ε) να βελτιώνουν και να διασφαλίζουν την ποιότητα ζωής και μετακίνησης των κατοίκων

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων εκπονείται το παρόν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αχαρνών για τις ανάγκες του οποίου θα παρέχουμε χρήσιμα δεδομένα και πληροφορίες στην ομάδα έργου, θα συμμετάσχουμε στις διαδικασίες διαμόρφωσης του Σχεδίου και θα συνεργαστούμε με στόχο το καλύτερο αποτέλεσμα για την πόλη

Λεπτομέρειες

Το συνοπτικό Πλάνο Συμμετοχής του Δικτύου Εμπλεκόμενων Φορέων περιλαμβάνει έναν προγραμματισμό των συμμετοχικών διαδικασιών κα επισυνάπτεται στο Παράρτημα Α. Οι κανόνες του Συμμετοχικού Σχεδιασμού επισυνάπτονται στο Παράρτημα Β. Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών συμπορεύεται με το περιεχόμενο του Νόμου 4784 / 2021.

Ο

Δήμαρχος Αχαρνών

Όνομα Φορέα

Εκπρόσωπος



6. Καθορισμός περιοχής παρέμβασης

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:

- Διοικητικές
- Γεωγραφικές
- Πληθυσμιακές
- Λειτουργικές

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.

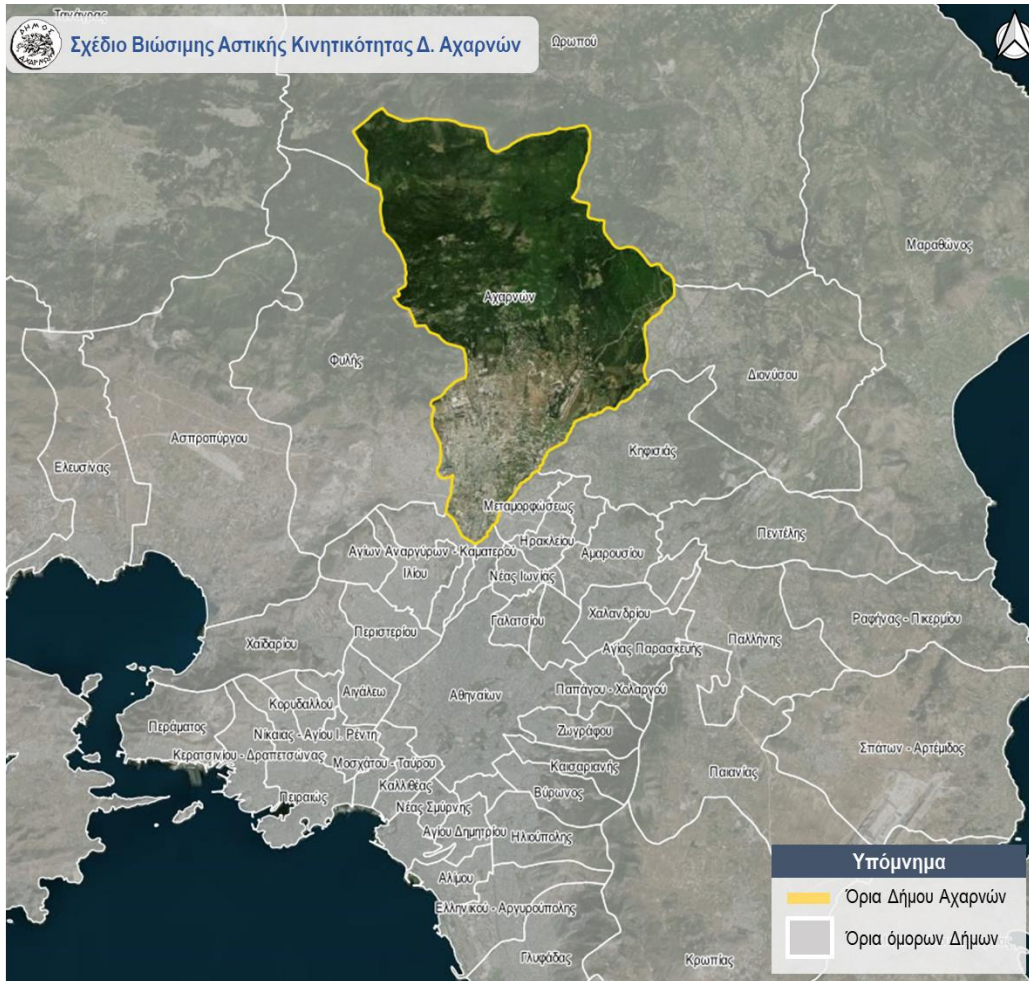
Για την αντιμετώπιση τέτοιου είδους προβλημάτων σε ένα αντικείμενο σχεδιασμού, χρησιμοποιούνται περισσότερες από μια περιοχές μελέτης. Τέτοιου είδους λύσεις αξιολογούν τις διαφορετικές λειτουργίες που μπορεί να περιλαμβάνει ένα αντικείμενο σχεδιασμού και σε περίπτωση ανάγκης αποδίδεται διαφορετική περιοχή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

Από τις κατευθύνσεις του νομικού πλαισίου αναδεικνύεται ως περιοχή μελέτης το σύνολο του εξεταζόμενου Δήμου (Εικόνα 10). Ωστόσο, προκειμένου να υπάρξει καλύτερη οργάνωση των αναλύσεων και των αποτελεσμάτων, η έκταση του δήμου αναλύεται σε επι μέρους κατηγορίες/περιοχές.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ



Εικόνα 10: Χάρτης περιοχής παρέμβασης σε σχέση με τους υπόλοιπους δήμους της Αττικής



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

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, οι περιοχές μελέτης συνοψίζονται ως εξής:

Περιοχή Α: Η κυριότερη περιοχή μελέτης ορίζει τα τμήματα του Δήμου που παρουσιάζουν στοιχεία Αστικού Πυρήνα. 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.

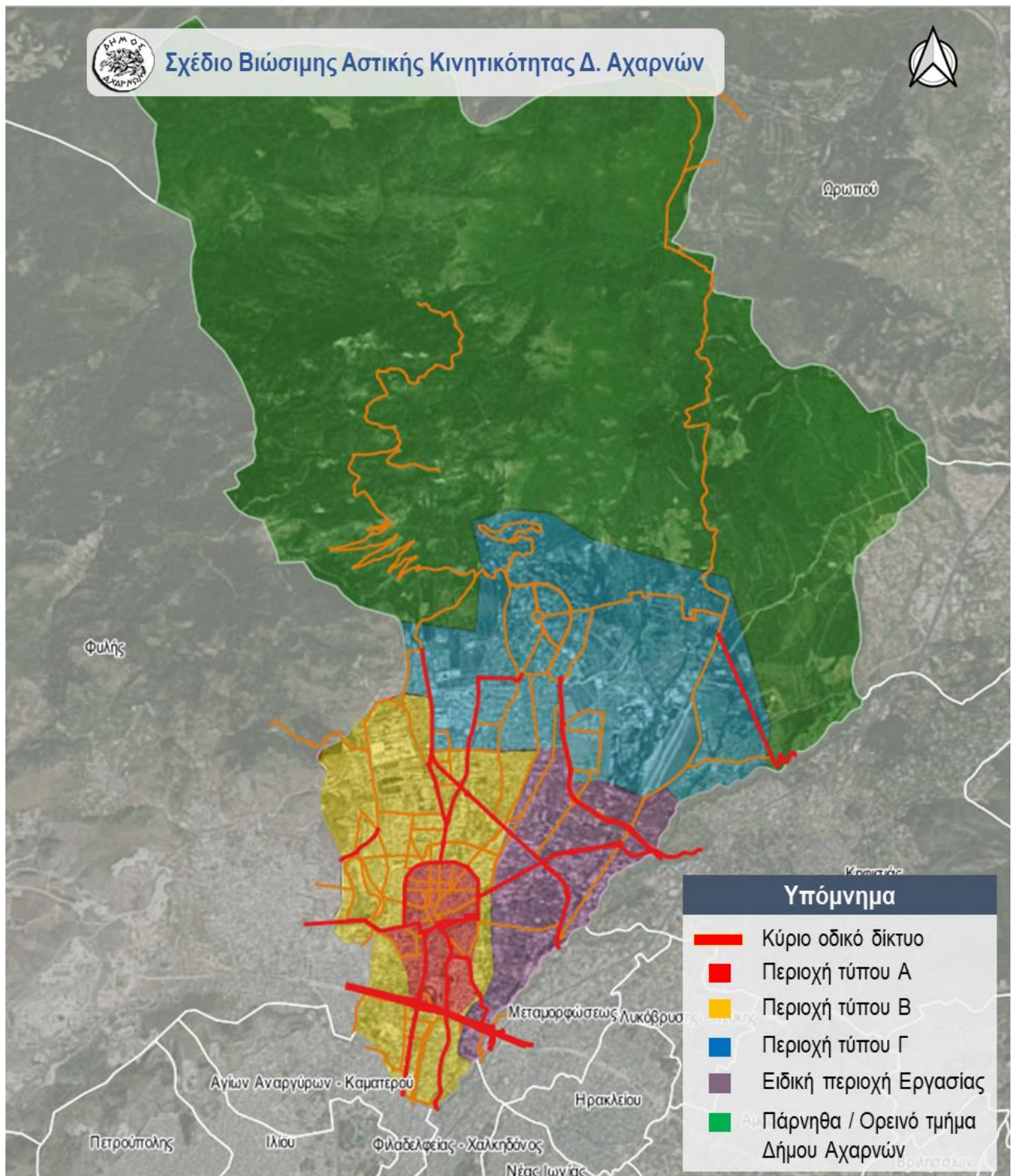
Στην περίπτωση του Δήμου Αχαρνών υπάρχει μια αισθητά μεγάλη έκταση του Δήμου η οποία συγκεντρώνει αποκλειστικά χρήσεις γης σχετικά με εργασία. Η συγκεκριμένη «**Ειδική περιοχή εργασίας**» έχει τελείως διαφορετικές συνθήκες κινητικότητας σε σχέση με την αστική κινητικότητα, λόγω του υπερτοπικού χαρακτήρα των μετακινήσεων που ελκύει και παράγει. Ως εκ τούτου, η συμμετοχή της στον σχεδιασμό θα πρέπει να γίνει με διαφορετικές προτεραιότητες σε σχέση με λοιπές περιοχές του Δήμου.

Αντίστοιχα, μεγάλο τμήμα του Δήμου αποτελεί μέρος του **Εθνικού Δρυμού της Πάρνηθας**, στο οποίο οι συνθήκες κινητικότητας δεν παρουσιάζουν «αστικό» χαρακτήρα.

Στο διάγραμμα στην Εικόνα 11 γίνεται οπτική απόδοση των παραπάνω περιοχών για την περίπτωση του Δήμου Αχαρνών.



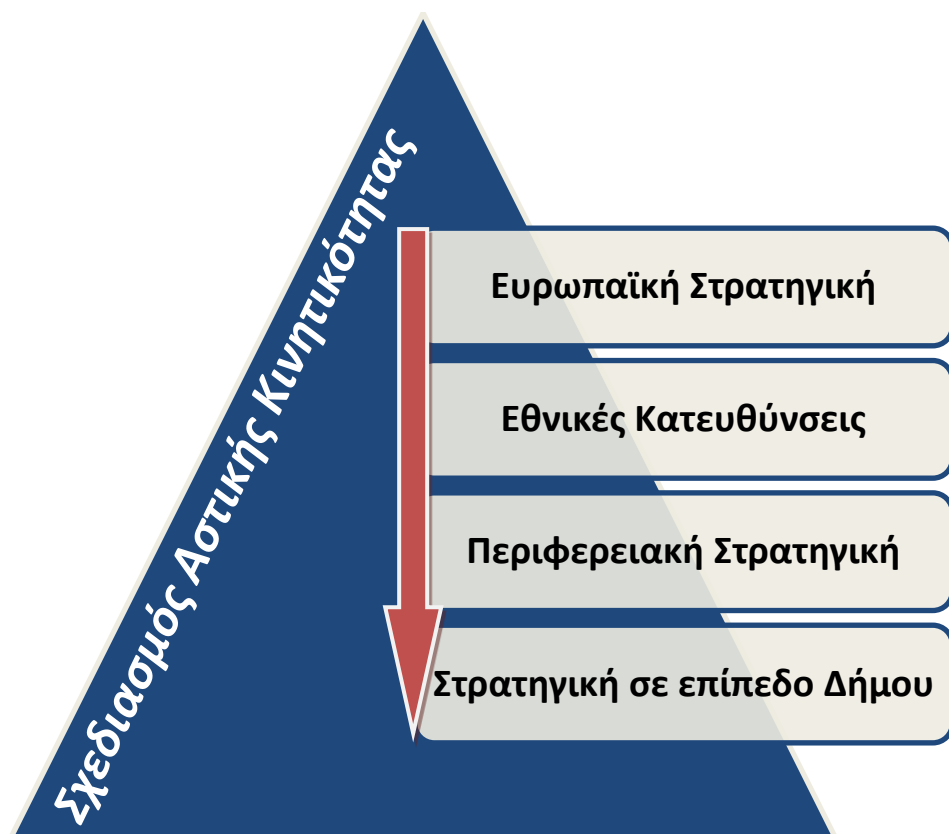
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ



Εικόνα 11: Κατηγοριοποίηση λειτουργικών περιοχών εντός του Δήμου Αχαρνών

7. Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών/εθνικών σχεδίων και στρατηγικών

Η στρατηγική και οι στόχοι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονείται στα όρια μιας αστικής περιοχής, αλλά και γενικότερα ενός οποιουδήποτε 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 σύνολο της Χώρας και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ικανοποίηση και ευρύτερων εθνικών και διεθνών απαιτήσεων για ζητήματα αστικής κινητικότητας.



Εικόνα 12: 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 στη κινητικότητα είναι:

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)

Πλαίσιο Πολιτικής 2021-2030 για την Οδική Ασφάλεια – Τα επόμενα βήματα προς την επίτευξη του «οράματος για μηδενικές απώλειες» («Vision Zero»)

- Πρόκειται για μια νέα προσέγγιση στην πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, καθώς και ένα μεσοπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο δράσης, που διατυπώθηκε στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση» του Μαΐου 2018. Το πλαίσιο πολιτικής για την οδική ασφάλεια για τη δεκαετία 2021 έως 2030 θεμελιώνεται στην προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος. Η προσέγγιση αυτή, η οποία απορρέει από τις ευρωπαϊκές βέλτιστες πρακτικές και συνιστάται πλέον σε διεθνές επίπεδο από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, αναδιαμορφώνει την πολιτική για την οδική ασφάλεια εστιάζοντας στην πρόληψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Σύμφωνα με την προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί λόγω οδικών συγκρούσεων δεν αποτελούν αναπόφευκτο τμήμα της κινητικότητας. Μπορεί να συνεχίσουν να συμβαίνουν συγκρούσεις, όμως η πρόληψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών είναι σε μεγάλο βαθμό εφικτή. Η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος στοχεύει σε περισσότερο «προστατευτικό» οδικό σύστημα. Θεωρεί δεδομένο ότι οι άνθρωποι θα κάνουν λάθη και τάσσεται υπέρ ενός συνδυασμού μέτρων σε πολλαπλά επίπεδα ο οποίος θα αποτρέπει τους θανάτους που προκαλούνται από αυτά τα λάθη, λαμβάνοντας υπόψη τις φυσικές αρχές της ανθρώπινης τρωτότητας. Στοιχεία όπως η καλύτερη κατασκευή των οχημάτων, η βελτιωμένη οδική υποδομή, οι χαμηλότερες ταχύτητες επιτρέπουν όλα τη μείωση του αντίκτυπου των συγκρούσεων.

Μακροπρόθεσμο στόχο της ΕΕ αποτελεί η επίτευξη αριθμού θανατηφόρων ατυχημάτων στις οδικές μεταφορές όσο το δυνατόν πλησιέστερου στο μηδέν έως το 2050, ενώ ο ίδιος στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί και για τους σοβαρούς τραυματισμούς. Το νέο πλαίσιο πολιτικής προτείνει επίσης νέους ενδιάμεσους στόχους, αφενός, για τη μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά 50% μεταξύ του 2020 και του 2030 και, αφετέρου, για τη μείωση του αριθμού των σοβαρών τραυματισμών κατά 50% για την ίδια χρονική περίοδο.

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Προώθηση 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:
 - ο Ανανέωσης των στόλων αστικών λεωφορείων με περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες χαμηλής εκπομπής ρύπων
- Πυλώνας 9: Διερεύνηση Μελλοντικών Ευκαιριών
 - Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5):
 - ο 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 ευφών 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 λιμένου και της ευρύτερης περιοχής του λιμένου
- 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

Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο ανάπτυξης 2021-2027

Ο Στόχος Πολιτικής 2:

Πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα

Ειδικοί Στόχοι:

1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης
2. Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
3. Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο
4. Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές
5. Προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία
6. Ενίσχυση των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης

Ο Στόχος Πολιτικής 3:

Διασυνδεδεμένη Ευρώπη



Ειδικοί Στόχοι:

- Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
- Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα

Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας

ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027»

Υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας στους Βασικούς Θεματικούς Τομείς «Ενέργεια», «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή», «Αστικό περιβάλλον (Ατμοσφαιρική ρύπανση - Θόρυβος)», «Κυκλική Οικονομία - Διαχείριση Αποβλήτων», «Διαχείριση Υδάτων - Λυμάτων» και «Προστασία Βιοποικιλότητας»

Θεματικοί τομείς:

Ενέργεια:

- Βελτίωση της ενεργειακής έντασης σε όλους τους τομείς,
- Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και συστημάτων αποθήκευσης,
- Ενεργειακή μετάβαση, ιδίως, των νησιών σε «καθαρές» μορφές ενέργειας,
- Ηλεκτροκίνηση,

Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές):

- Αειφόρος και ισόρροπη ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος,
- Σχεδιασμός με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυνμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων
- Σημαντικές παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης.

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

- Ποιοτικοί στόχοι:

Βασικές προτεραιότητες πολιτικής ανά διάσταση του ΕΣΕΚ.

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου
ΠΠ1.3 : Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών
- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ
ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης
ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων
- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού
ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας
- Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα
ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές
ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας

- Ποσοτικοί στόχοι:

Να ανέλθει το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος στο 30%, και το συνολικό μερίδιο των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργειας για τις μεταφορές να ανέλθει στο 19% μέχρι το 2030



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- ΑΠΕ στις μεταφορές - Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης

Ανώτατα όρια μέσων εκπομπών CO ₂ στις ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων	
2020	Μέγιστες μέσες εκπομπές CO ₂ 95 gr/km
2021	Μείωση της μέσης τιμής εκπομπών CO ₂ κάτω από τα 95 gr/km
2025	Μείωση κατά 15% σε σχέση με το 2021
2030	Μείωση κατά 37,5% σε σχέση με το 2021

Δύο διαφορετικά σενάρια :

✓ Σενάριο Α (Σενάριο Αναφοράς): Το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων θα ανέρχεται σε 24,1% επί των νέων ταξινομήσεων το έτος 2030.

✓ Σενάριο Β: Το ποσοστό διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων το έτος 2030 ανέρχεται σε 30% επί των νέων ταξινομήσεων.

- Εξέλιξη της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών

Η μείωση της χρήσης των πετρελαϊκών προϊόντων στον τομέα των μεταφορών κατά 5% το έτος 2030 σε σχέση με το έτος 2020, με το μερίδιό τους να μειώνεται σε 91% το έτος 2030 σε σχέση με 96% το έτος 2020.

Ο ηλεκτρισμός εμφανίζει πλέον το έτος 2030 ένα μερίδιο στο σύνολο της τάξης του 2%, ενώ σε απόλυτες τιμές ανέρχεται σε 154 ktoe το έτος 2030 έναντι 18 ktoe το έτος 2020.

Τελική Κατανάλωση Ενέργειας χωρίς Διεθνείς Αερομεταφορές [ktoe]	2020	2022	2025	2027	2030
	6997	7108	7163	7121	7066
Κατανάλωση ανά καύσιμο					
Πετρελαϊκά	6723	6810	6780	6691	6439
Βιοενέργεια	228	238	283	287	371
Φ. Αέριο	28	32	42	57	102
Ηλεκτρισμός	18	28	58	86	154
Εκπομπές CO ₂ από τον τομέα των Μεταφορών [MtCO ₂]	20,6	20,9	20,8	20,6	19,9

Αν από τον τομέα των μεταφορών εξαιρεθούν οι καταναλώσεις των αερομεταφορών και της εγχώριας ναυσιπλοΐας, η μείωση του μεριδίου των πετρελαϊκών προϊόντων είναι πιο αξιοσημείωτη καθώς από το 95% το έτος 2020 υποχωρεί στο 88% το έτος 2030

Μέχρι το 2027 το μερίδιο συμμετοχής στο σύνολο του επιβατικού στόλου δεν προβλέπεται να υπερβεί το 4%.

Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025

- Ποιοτικοί στόχοι:

Οι στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής:

- Έξυπνη Ανάπτυξη
- Πράσινη Ανάπτυξη
- Ανάπτυξη Υποδομών
- Κοινωνική Ανάπτυξη
- Εξωστρέφεια

Ο στόχος της πράσινης ανάπτυξης εξειδικεύεται σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους:

- Μετάβαση σε κυκλική οικονομία
- Προστασία του περιβάλλοντος
- Αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής



Ο στόχος της ανάπτυξης υποδομών εξειδικεύεται επίσης σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους:

- τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό:
 - των δικτύων,
 - των μεταφορών
 - της εφοδιαστικής αλυσίδας.

- Ποσοτικοί στόχοι:

Ένα από τους δείκτες του στόχου Πράσινης Ανάπτυξης και της προτεραιότητας Πράσινες Πόλεις, αφορά το μερίδιο των ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων στις ετήσιες νέες ταξινομήσεις. Η τιμή βάσης είναι 0,4% και η τιμή στόχος 13%.

Άλλος δείκτης αφορά τις μετακινήσεις με λεωφορεία και τρένα στο σύνολο των επιβατικών μεταφορών. Η τιμή βάσης είναι 17,5% και η τιμή στόχος 19,8%

- Προτεραιότητες και ενδεικτικά έργα:

- Ανάπτυξη, βελτίωση, εκσυγχρονισμός ενεργειακών δικτύων και υποδομών
- Ανάπτυξη, βελτίωση, εκσυγχρονισμός Σιδηροδρομικού δικτύου
- Οδικών υποδομών
- Οδική ασφάλεια
- Ψηφιοποίηση μεταφορών
- Πολυτροπική και αστική κινητικότητα
- Επενδύσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα

Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια [2021-2031]

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2021-2031 βρίσκεται υπό κατάρτιση, ωστόσο τον Φεβρουάριο του 2021 δημοσιοποιήθηκαν οι βασικοί του άξονες. Πιο συγκεκριμένα, το Σχέδιο αναπτύσσεται με βάση τις ακόλουθες 5 ενότητες:

Ενότητα 1η: Ποιοτικά Δεδομένα

Οι δημόσιες πολιτικές για την οδική ασφάλεια πρέπει να στηρίζονται σε καλής ποιότητας δεδομένα και γι' αυτό θεσπίζεται για πρώτη φορά Εθνικό Παρατηρητήριο για την Οδική Ασφάλεια.

Ενότητα 2η: Διακυβέρνηση και Στρατηγικό Σχέδιο

Αποσκοπώντας στην επίτευξη των στόχων της μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων υιοθετείται ένα νέο σύστημα διακυβέρνησης για την οδική ασφάλεια που περιλαμβάνει τέσσερις άξονες:

- ο Την Κυβερνητική Επιτροπή, η οποία θα συντονίζει το διυπουργικό έργο σε θεσμικό επίπεδο. Θα εγκρίνει και θα εποπτεύει την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021-2030, το οποίο θα γίνει νόμος με δράσεις δεσμευτικού χαρακτήρα για όλους τους αρμόδιους φορείς. Σκοπός η μείωση των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών κατά 50%.
- ο Την Εκτελεστική Επιτροπή, η οποία θα εκτελεί τις αποφάσεις της Κυβερνητικής Επιτροπής και θα παρακολουθεί την υλοποίησή τους.
- ο Την τοπική αυτοδιοίκηση, θα έχει την ευθύνη υλοποίησης των επιχειρησιακών σχεδίων. **Βασικό εργαλείο θα είναι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία είναι δεσμευτικά για Δήμους άνω των 30.000 κατοίκων και θα περιλαμβάνουν υποχρεωτικά δράσεις οδικής ασφάλειας.**



- ο Την κοινωνία των πολιτών (ΜΚΟ, ερευνητικά ινστιτούτα, επίσημοι σύμβουλοι της πολιτείας (ΤΕΕ), εκπαιδευτικά ιδρύματα, μέσα επικοινωνίας)

Ενότητα 3η: Εκπαίδευση και Επικοινωνία

Σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας από τον προσεχή Σεπτέμβριο η διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής θα γίνει υποχρεωτική στα σχολεία. Επιπλέον, αλλάζει η φιλοσοφία της θεωρητικής εξέτασης και της πρακτικής δοκιμασίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης.

Ενότητα 4η: Αποτελεσματικό Σύστημα Επιβολής

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προχωρά στην αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στη βάση ορισμένων αρχών:

- ο *Κατηγοριοποίηση των παραβάσεων του ΚΟΚ με βάση το βαθμό επικινδυνότητας και συχνότητας.*
- ο *Διαχωρισμός των κυρώσεων με βασικό κριτήριο διαφοροποίησης την οδηγική συμπεριφορά ή την κατάσταση του οχήματος.*
- ο *Μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης στις αστικές περιοχές- το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές θα κατέβει στα 30χλμ/ώρα.*
- ο *Καθιέρωση ηλεκτρονικής διαδικασίας για την παρακολούθηση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.*
- ο *Διασφάλιση της επιβολής και είσπραξης του προστίμου.* Αξίζει να σημειωθεί ότι προβλέπεται η δημιουργία του Εθνικού Ταμείου Οδικής Ασφάλειας. Το Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας θα αποτελεί νομικό πρόσωπο υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εσωτερικών, στο οποίο θα συμμετέχουν εκπρόσωποι από το Υπουργείο Οικονομικών, από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και από την ΚΕΔΕ. Θα αποτελεί τον βασικό μηχανισμό υποδοχής των χρηματικών ποσών από τα πρόστιμα του ΚΟΚ και εν συνεχεία θα προχωρά στην κατανομή των ποσών στους Δήμους. Παράλληλα, οι Δήμοι θα δίνουν αναφορά στο Ταμείο για τις δράσεις οδικής ασφάλειας που υλοποιούν π.χ. στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ

Ενότητα 5η: Ασφαλές οδικό δίκτυο

Το Σχέδιο στοχεύει στην ολοκλήρωση του οδικού δικτύου της Ελλάδας με νέους, σύγχρονους, ασφαλείς αυτοκινητόδρομους. Στην κατεύθυνση αυτή προβλέπεται ένα εκτεταμένο Πρόγραμμα Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας:

- ο 7.000 επικίνδυνες θέσεις, σε 2.500 χιλιόμετρα, σε 80 οδικούς άξονες.
- ο 60 Μελέτες και στις 13 Περιφέρειες της χώρας.
- ο Μελετήθηκαν οδικά τμήματα μήκους 15.000 χιλιομέτρων.
- ο Αρωγός η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (δανειακή σύμβαση 450 εκ. € με Εγνατία Οδό Α.Ε.)

Επιπλέον, προτείνονται στοχευμένες παρεμβάσεις στον υφιστάμενο οδικό άξονα Πάτρας – Πύργου με στόχο τη δραστική μείωση των ατυχημάτων μέχρι την ολοκλήρωση του νέου αυτοκινητόδρομου, ενώ προβλέπεται η απεμπλοκή και ο προγραμματισμός μεγάλων έργων οδικών υποδομών στους ακόλουθους οδικούς άξονες

- ο Πάτρα-Πύργος
- ο Ε65
- ο ΒΟΑΚ



- ο Καλαμάτα- Ριζόμυλος
- ο Επεκτάσεις Αττικής Οδού
- ο Flyover στη Θεσσαλονίκη

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) [2019]

Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) αποτελεί ένα Στρατηγικό Σχέδιο για την επίτευξη συγκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030. Το ΕΣΕΚ παρουσιάζει και αναλύει Προτεραιότητες και Μέτρα Πολιτικής σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων, που το καθιστούν κείμενο αναφοράς για την επόμενη δεκαετία.

Ειδικότερα, το ΕΣΕΚ θέτει για το έτος 2030 τους παρακάτω στόχους:

α) κεντρικό στόχο μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, με μείωση που ανέρχεται σε πάνω από 42% σε σχέση με τις εκπομπές του έτους 1990 και σε πάνω από 56% σε σχέση με τις εκπομπές του έτους 2005

β) για τις ΑΠΕ, σημαντικά υψηλότερο στόχο σε σχέση με το μερίδιο συμμετοχής στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας κατ' ελάχιστον στο 35%, το οποίο είναι σημαντικά υψηλότερο και από τον κεντρικό Ευρωπαϊκό στόχο για τις ΑΠΕ που είναι στο 32%.

γ) για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, τίθεται ως ποσοτικός στόχος η τελική κατανάλωση ενέργειας το έτος 2030 να είναι χαμηλότερη από αυτή που είχε καταγραφεί κατά το έτος 2017, εκπληρώνοντας απόλυτα τον σχετικό Ευρωπαϊκό δείκτη

δ) εμβληματικός στόχος στο πλαίσιο του ΕΣΕΚ, είναι η δραστική και οριστική μείωση του μεριδίου λιγνίτη στην ηλεκτροπαραγωγή, δηλαδή η απολιγνιτοποίηση με εμπροσθοβαρές χρονικό πρόσημο κατά την επόμενη δεκαετία και την πλήρη απένταξη του από το εγχώριο σύστημα ηλεκτροπαραγωγής μέχρι το έτος 2028.

ε) Τέλος, το ΕΣΕΚ ενσωματώνει και περιγράφει αντίστοιχα μέτρα και για άλλες στρατηγικές προτεραιότητες πολιτικής όπως:

- ο Η επιτάχυνση της ηλεκτρικής διασύνδεσης των νησιών,
- ο Η χωρίς περαιτέρω καθυστερήσεις λειτουργία του νέου μοντέλου αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας,
- ο Η ενίσχυση των ενεργειακών διασυνδέσεων
- ο Η ανάπτυξη στρατηγικών έργων αποθήκευσης,
- ο Η ψηφιοποίηση των δικτύων ενέργειας,
- ο Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης,
- ο Η προώθηση νέων τεχνολογιών
- ο Η σύζευξη των τελικών τομέων
- ο Η ανάπτυξη νέων χρηματοδοτικών εργαλείων καθώς και
- ο Πρωτοβουλίες σε θέματα έρευνας και καινοτομίας και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας καταδεικνύοντας την ολιστική προσέγγιση της Κυβέρνησης ως προς το σχεδιασμό πολιτικών και μέτρων στους τομείς του Κλίματος και της Ενέργειας.

Πιο συγκεκριμένα, τα μέτρα πολιτικής για την προώθηση των ΑΠΕ στις μεταφορές, εστιάζουν στον εξηλεκτρισμό του τομέα των μεταφορών. Ως εκ τούτου, το Σχέδιο προβλέπει την ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και την ανάπτυξη των



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

απαιτούμενων υποδομών για την περαιτέρω προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Ταυτόχρονα προβλέπει τη μείωση του κόστους κτήσης των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, η οποία αναμένεται να επιταχυνθεί σύμφωνα με εκτιμήσεις της διεθνούς αυτοκινητοβιομηχανίας την περίοδο μέχρι το έτος 2025.

Στο Σχέδιο επισημαίνεται ακόμη η σημασία για ενίσχυση του στόλου των ΜΜΜ κάθε είδους, καθώς και των ειδικών δημόσιων οχημάτων για εξειδικευμένες χρήσεις (δημοτική συγκοινωνία, δημοτικά σχολικά λεωφορεία κλπ.) με οχήματα που θα κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια ή βιοκαύσιμα. Επίσης στοχεύει στην αύξηση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων μικροκινητικότητας, ιδιωτικών ή ενοικιαζόμενων δημοτικών - μέσω της αξιοποίησης κατάλληλων υποδομών και μηχανισμών χρήσης τους και στην παροχή ενημέρωσης προς τους καταναλωτές αναφορικά με τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης.

N.4710/2020 «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 142/Α/23-7-2020)

Με τον Ν. 4710/2020 θεσπίζονται οι διατάξεις και οι κανονισμοί για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Ο Νόμος στοχεύει στην επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, στην ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά και στη διαμόρφωση ενός ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης. Πιο συγκεκριμένα, στον νόμο προβλέπονται:

- Η δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο
- Μία σειρά από κίνητρα αδειοδότησης μονάδων παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών Η/Ο
- Η επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα
- Μία σειρά από φορολογικά κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης
- Διατάξεις για την οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης Η/Ο μέσα και από τη θέσπιση του Μητρώου Υποδομών Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.),
- Η ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο
- Οι χωροταξικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης, μέσα από την εκπόνηση των **Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων** (Σ.Φ.Η.Ο.) για τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων. Η εκπόνηση των εν λόγω σχεδίων είναι υποχρεωτική για τους Δήμους μητροπολιτικών κέντρων, τους μεγάλους και μεσαίους ηπειρωτικούς, τους Δήμους πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και στους μεγάλους και μεσαίους νησιωτικούς Δήμους

Περιφέρεια Αττικής

- Πενταετές Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής [2014-2019]: Στο πλαίσιο του οράματος που τίθεται από το παρόν (που συνοψίζεται ως «*Η κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Αττικής, ως Περιφέρεια της Ευρώπης, με μοχλούς ανάπτυξης την πολιτιστική της ταυτότητα, τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις, την προστασία της εργασίας, την τεχνολογία και την καινοτομία*»), περιλαμβάνονται και οι ακόλουθοι στρατηγικοί στόχοι που σχετίζονται με την κινητικότητα:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- ο Άξονας Προτεραιότητας Α, Προστασία του Περιβάλλοντος και ποιότητα ζωής:
 - Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, κοινωνικο-οικονομική ανασυγκρότηση του χώρου, οργάνωση του βασικού δικτύου υποδομών και προστασία του φυσικού-αστικού περιβάλλοντος, του τοπίου και των πολιτιστικών πόρων.
 - Προώθηση βιώσιμων μεταφορών, άρση προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων, μετάβαση σε μία οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα των μεταφορών.
- Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΡΣΑ) 2014-2021
Το νέο ΡΣΑ διατυπώνει στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής στο πλαίσιο της εθνικής οικονομικής, κοινωνικής και χωροταξικής πολιτικής. Το νέο ΡΣΑ επέχει ταυτόχρονα και θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Αττικής, σύμφωνα με την παρ. 8α του άρθρου 6 του ν. 4269/2014 (Α' 142)

Κεφάλαιο Β' Στρατηγική του νέου ΡΣΑ Βασικοί και Ειδικοί Στόχοι, Άρθρο 5 Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, παράγραφος 4:

Επιδιώκεται η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας με τους εξής τρόπους:

- α) με τον ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό και προσανατολισμό της χωρικής ανάπτυξης, κυρίως, προς τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και σε συνάρθρωση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς,
- β) με την ολοκλήρωση του βασικού οδικού δικτύου Αττικής,
- γ) με κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας,
- δ) με έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης,
- ε) με τη χωροθέτηση βασικών μονάδων εφοδιαστικής διαχείρισης και πρακτορείων μεταφορών, σε συνάρτηση με τη χωροταξική οργάνωση.

Κεφάλαιο Ζ' Συστήματα Μεταφορών, Ασφάλεια και Προστασία, Άρθρο 29 Μεταφορές, Μετακινήσεις, παράγραφος 1:

Η πολιτική των μεταφορών της Αττικής σχεδιάζεται στη βάση τριών (3) συμπληρωματικών μεταξύ τους συστημάτων

- α) Υπεραστικά δίκτυα μαζικών μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, τερματικοί σταθμοί επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών).
- β) Δημόσιες συγκοινωνίες μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και τους σταθμούς μετεπιβίβασης.
- γ) Κύριο οδικό δίκτυο Αττικής και δίκτυο υποδομής στάθμευσης.

Παράγραφος 2:

Οι ειδικότεροι στόχοι της πολιτικής μεταφορών είναι:

- α) Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης και της πολυ-κεντρικότητας μέσω της εφαρμογής των αρχών του ενιαίου χωροταξικού, πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού.
- β) Ο ανασχεδιασμός και η πύκνωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο την αυξανόμενη συμμετοχή του στην εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων. Προτεραιότητα δίδεται στην εξυπηρέτηση των βασικών ροών καθημερινών μετακινήσεων από τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και από το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών.



γ) Η εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων, στο πλαίσιο της βιωσιμότητας των δημόσιων συγκοινωνιών, της αναβάθμισης του περιβάλλοντος, της μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους στη χρήση ανά μεταφορικό μέσο, της βελτίωσης της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα και της ανάσχεσης του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής. Σε αυτό το πλαίσιο εξετάζεται η περαιτέρω ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αττική, σε συνδυασμό με ένα ιεραρχημένο και προσαρμοσμένο στους στόχους του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού σχέδιο συμπλήρωσης του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων.

δ) Η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο δήμων και πολεοδομικών ενοτήτων, με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα.

ε) Η ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με μέσα ιδιωτικής χρήσης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή του Λεκανοπεδίου και η ενθάρρυνση των ήπιων μορφών μετακίνησης.

στ) Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως ευρωπαϊκής μητρόπολης διεθνούς εμβέλειας, μέσω της ανάδειξής της ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών και, ειδικότερα, κόμβου συνδυασμένων μεταφορών.

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

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]
 - ο Άξονας 08 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές: Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας
 - ο 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)"
 - ο 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"
 - ο 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)

Περιφερειακό Σχέδιο για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής [2020]

Αντικείμενο του Περιφερειακού Σχεδίου για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ) της Περιφέρειας Αττικής είναι η αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή,



εστιάζοντας στον τρόπο με τον οποίο οι κλιματικοί κίνδυνοι ενδέχεται να εκδηλωθούν κατά τον 21ο αιώνα, ελλείψει δράσης.

Ο προτεινόμενος σχεδιασμός του Περιφερειακού Σχεδίου περιλαμβάνει μέτρα που στοχεύουν κατά προτεραιότητα στην αποφυγή των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, αλλά και στη μείωση της έντασης και έκτασης των επιπτώσεων, καθώς και στην αποκατάσταση αυτών.

Ειδικότερα για την περιφέρεια Αττικής προτείνεται μια συνεκτική στρατηγική αντιμετώπισης των επιπτώσεων μέσα από τις ακόλουθες 4 συνιστώσες:

- Τη βελτίωση της ποιότητας και πληρότητας των πληροφοριών που συλλέγονται για την εξέλιξη της κλιματικής αλλαγής
- Τη βελτίωση των δυνατοτήτων ανταπόκρισης σε ακραία καιρικά φαινόμενα, ενισχύοντας την ικανότητα προσαρμογής του οδικού δικτύου.
- Την ενσωμάτωση των εξελίξεων και εκτιμήσεων διαφόρων κλιματικών παραμέτρων στον σχεδιασμό και προγραμματισμό έργων, μειώνοντας την ευπάθεια.
- Μέσα από νέα κριτήρια επιλογής και χρηματοδότησης έργων και παρεμβάσεων στις οδικές μεταφορές, που να αντικατοπτρίζουν την δυνατότητα του έργου ή παρέμβασης να μειώσει τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, δηλαδή την έκθεση

Πιο συγκεκριμένα, τα προτεινόμενα μέτρα Σχεδίου που αφορούν τις οδικές μεταφορές είναι τα ακόλουθα:

- Αξιολόγηση δυνατοτήτων και προώθηση διαχειριστικών παρεμβάσεων στον τομέα της κυκλοφορίας και των μεταφορών στην μείωση οχηματοχιλιομέτρων
- Έκδοση εκπαιδευτικού και ενημερωτικού υλικού για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.
- Διενέργεια δημόσιων εκστρατειών για την ενημέρωση της κοινής γνώμης σχετικά με την κατάσταση κινδύνου σε τοπικό επίπεδο αναφορικά με τις οδικές μεταφορές
- Βελτιωμένες υποδομές αποχέτευσης σε διασταυρώσεις οδών
- Εξέταση αναγκαιότητας ανύψωσης των παράκτιων οδικών δικτύων σε περιοχές ή σημεία υψηλής τρωτότητας.
- Προετοιμασία για επαρκή αποθέματα αλατιού και διαθεσιμότητα εξοπλισμού εκκαθάρισης οδικού δικτύου πριν και κατά τη διάρκεια του χειμώνα ή εποχών καταιγίδων.



8. Αποτίμηση υφιστάμενου σχεδιασμού – Τοπικά σχέδια & στρατηγικές

Για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου αστικού σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) που έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και βρίσκονται σε ισχύ ή τμήματα τους που απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν δεν περιορίζεται απαραίτητα σε συγκοινωνιακά θέματα, αλλά μπορεί να αφορά και πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθούσε ο Δήμος Αχαρνών και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη εν γένει.

Στην παρούσα ενότητα, σε συνεννόηση με όλες τις δομές του Δήμου Αχαρνών, συλλέχτηκαν και μελετηθήκαν όλα τα κείμενα σχεδιασμού και πολιτικής που αφορούν, άμεσα ή έμμεσα την αστική κινητικότητα της περιοχής, έχουν ή δεν έχουν εφαρμοστεί και λαμβάνονται υπόψη κατά την υλοποίηση του προγράμματος του Δήμου.

Οι μελέτες αναλύονται και αξιολογούνται με στόχο τη συλλογή στοιχείων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και με σκοπό την αναγνώριση πρακτικών που ακολουθήθηκαν στο παρελθόν από τους αντίστοιχους φορείς και βρίσκονταν σε συμφωνία ή διαφωνία με τις αρχές της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης.

Μετά από προσεκτική ανάγνωση και κατανόηση του περιεχομένου του (κάθε) εξεταζόμενου σχεδίου, συμπληρώνεται ένα συγκεκριμένο πρότυπο, το οποίο έχει αναπτυχθεί υπό τη μορφή εργαλείου, προκειμένου να είναι εύκολη η αναζήτηση των πληροφοριών σε αυτό. Το εν λόγω πρότυπο, αναλύει και ομαδοποιεί το περιεχόμενο κάθε σχεδίου στις εξής τρεις (3) ενότητες: (1) Ταυτότητα Μελέτης, (2) Περιεχόμενο Μελέτης και (3) Πλαίσιο Αξιολόγησης. 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.

8.1. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αχαρνών (1989)

❖ Γενική περιγραφή

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αχαρνών είναι ένα κατευθυντήριο σχέδιο που προσδιορίζει τις επιτρεπόμενες χρήσεις εντός των οικισμών/περιοχών του Δήμου Αχαρνών. Δημοσιεύτηκε σε ΦΕΚ τον Μάρτιο του 1989, στο πλαίσιο του Ν. 1337/83 και πριν την εφαρμογή του σχεδίου Καποδίστρια (και άρα και του Καλλικράτη).

❖ Περιεχόμενο

Το ΓΠΣ στη μορφή που εκπονείται με βάση το νόμο 1337/83, περιλαμβάνει τις κατευθύνσεις για τις χρήσεις γης εντός του Δήμου Αχαρνών και την οπτική αναπαράστασή τους σε χάρτη.

Το Γ.Π.Σ. Αχαρνών εγκρίθηκε στο **ΦΕΚ 145/Δ** και έχει τροποποιηθεί τέσσερις φορές. Η τροποποίηση του 2004 επαναπροσαρμόζει το σχέδιο στις σύγχρονες ανάγκες του Δήμου και την επέκταση του οικισμού (διαμόρφωση ολυμπιακού χωρίου, κ.ά).

❖ Αξιολόγηση

Οι προτεινόμενες κατευθύνσεις χρήσεων γης του σχεδίου, βρίσκονται σε συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Κρίνεται αναγκαία η επικαιροποίησή του, λόγω μεγάλης παλαιότητας.

Όσον αφορά ζητήματα κινητικότητας, το ΓΠΣ ιεραρχεί το βασικό δίκτυο μεταφοράς.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Το συγκεκριμένο σχέδιο αξιολογείται ως χρήσιμο για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ, καθώς καθορίζοντας τις επιτρεπόμενες χρήσεις εντός οικισμού, διαμορφώνει τα σημεία γένεσης και έλξης της κίνησης. Ωστόσο, οι κατευθύνσεις του πρέπει να ακολουθηθούν και χρίζουν εξειδίκευσης από σχέδια πιο εστιασμένου ή/και τομειακού χαρακτήρα. Τέλος, κρίνεται αναγκαία η επικαιροποίηση του, λόγω μεγάλης παλαιότητας.

Αναλυτικά, η επισκόπηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Αχαρνών παρουσιάζεται στον Πίνακα 10.

Πίνακας 10: Επισκόπηση «Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Αχαρνών (1989)»

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ		
1	Κατηγορία	ΣΧΕΔΙΟ
2	Τίτλος	ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (Γ.Π.Σ.) ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ
3	Αντικείμενο	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
4	Έτος εκπόνησης	1989 [με τροποποίηση το 2004]
5	Πεδίο εφαρμογής	ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ		
1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Ν. 1337/1983 «Επέκταση πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις», Άρθρο 3
2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Κατάρτιση πρότασης που περιλαμβάνει τους απαραίτητους χάρτες και κείμενα που προσδιορίζουν τις επιτρεπόμενες χρήσεις και τις επεκτάσεις. Έγκριση σχεδίου, δημοσίευση στο Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης.
3	Ταυτότητα δεδομένων	Το ΦΕΚ περιλαμβάνει την πρόταση για την οργάνωση των χρήσεων γης. Περιέχει τα όρια της κάθε πολεοδομικής ενότητας, της κάθε περιοχής επέκτασης, τη γενική εκτίμηση των αναγκών των πολεοδομικών ενοτήτων σε κοινόχρηστους χώρους και κοινωφελείς εξυπηρετήσεις, τη γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης των πολεοδομικών ενοτήτων, τις χρήσεις γης, τα κέντρα, το κύριο δίκτυο κυκλοφορίας, την πυκνότητα και το μέσο συντελεστή δόμησης και τις τυχόν απαγορεύσεις δόμησης και χρήσης.
4	Συμπεράσματα μελέτης	-
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	<u>Παρεμβάσεις στο πλαίσιο του ΓΠΣ 1989</u> Οδικό Δίκτυο: • Δημιουργία ανισόπεδου κόμβου στην συμβολή οδού Σταυρού – Ελευσίνας και την οδό Δημοκρατίας • Δημιουργία σταθμού μετεπιβίβασης από όπου θα διέρχονται υπεραστικές σιδηροδρομικές γραμμές Βορείου Ελλάδος – Πελοποννήσου, οι προαστιακές γραμμές Θριάσιο – Χαλκίδα και το αστικό τρένο από το σταθμό Λαρίσης. • Μετατόπιση του άξονα της περιμετρικής συλλεκτήριας βόρεια και απόδοση τμήματος της ζώνης πρασίνου και οικιστική χρήσης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Βασικές αρτηρίες

- Δημιουργία ανατολικής παρακαμπτήριας του οικισμού η οποία ξεκινά από τη διασταύρωση της σιδηροδρομική γραμμής με την περιφερειακή οδό του σχεδίου και μετά τη διασταύρωση με την Λεωφ. Καραμανλή, καταλήγει στην Δυτ. Περιφερειακή Αιγάλεω και συνεχίζει νότια της οδού Κύπρου και των σιδηροδρομικών γραμμών ως τη Φιλαδέλφειας ως δευτερεύουσα αρτηρία.
- Δημιουργία δευτερεύουσας αρτηρίας νότια από τη Λεωφ. Θηβών η οποία κινείται παράλληλά με το δυτικό όριο του Ζέφυρου και καταλήγει στην Δυτική Περιφερειακή λεωφόρο Αιγάλεω
- Από το υφιστάμενο δίκτυο παραμένουν ως κύριες αρτηρίες η λεωφόρος Καραμανλή, Η λεωφόρος Δεκελείας, Η Αχαρνών Δημοκρατίας και η Αχαρνών – Α. Λιοσίων και ως δευτερεύουσες αρτηρίες η Φιλαδέλφειας, η Αριστοτέλους ως την Μπόσδα, η Πάρνηθας, η Θρακομακεδόνων και η Αγ. Ιωάννου Θεολόγου.

Ανάπτυξη υποδομών

- Δίκτυο ύδρευσης
- Δίκτυο αποχέτευσης
- Ενεργειακό δίκτυο

Παρεμβάσεις στο πλαίσιο της Α τροποποίησης 2001:

Επέκταση των ορίων του γενικού πολεοδομικού σχεδίου:

- Ανατολικά των πολεοδομικών ενοτήτων (ΠΕ) 12 και ΠΕ 13 και τη δημιουργία της ΠΕ 19, η οποία ενοποιεί τον αστικό ιστό του δήμου με το Ολυμπιακό χωριό
- Νότια της ΠΕ 17, στο τρίγωνο μεταξύ των λεωφόρων Καραμανλή - Δεκελείας και Πλήθωνος και τη δημιουργία της ΠΕ 20
- Σε αδόμητη έκταση 70 περίπου στρεμμάτων βόρεια της περιοχής των Ξενοδοχοϋπαλλήλων
- Στην ΠΕ 3, στο νότιο τμήμα της επί της Λεωφόρου Φιλαδέλφειας, "σε ζώνη βάθους ενός οικοπέδου δυτικά" της Λεωφόρου με την προϋπόθεση της τήρησης των αποστάσεων από το νεκροταφείο της Νέας Φιλαδέλφειας σύμφωνα με την κοινή υπουργική Αποφ- 26882/ 5769/98 (ΦΕΚ-838/Δ/98)
- Στην ζώνη του δευτερογενούς τομέα (ΒΙΠΑ) νότια μέχρι την οδό Μπόσδα.
- Στην περιοχή μεταξύ της οδού Κύμης και της ΠΕ 17 για την ένταξη εντός αυτών ζώνης βιομηχανικού Πάρκου (ΒΙΠΑ) προς εξυγίανση
- Την ένταξη έκτασης με χρήση κοινοχρήστου πρασίνου στην ΠΕ 8
- Σε ζώνη περίπου 80 στρεμμάτων μεταξύ της οδού Μπόσδα και των γραμμών του προαστιακού τρένου με χρήση δημοτικής αγοράς
- Την τροποποίηση των χρήσεων γης και τον καθορισμό νέων στις πολεοδομημένες και προς πολεοδόμηση περιοχές

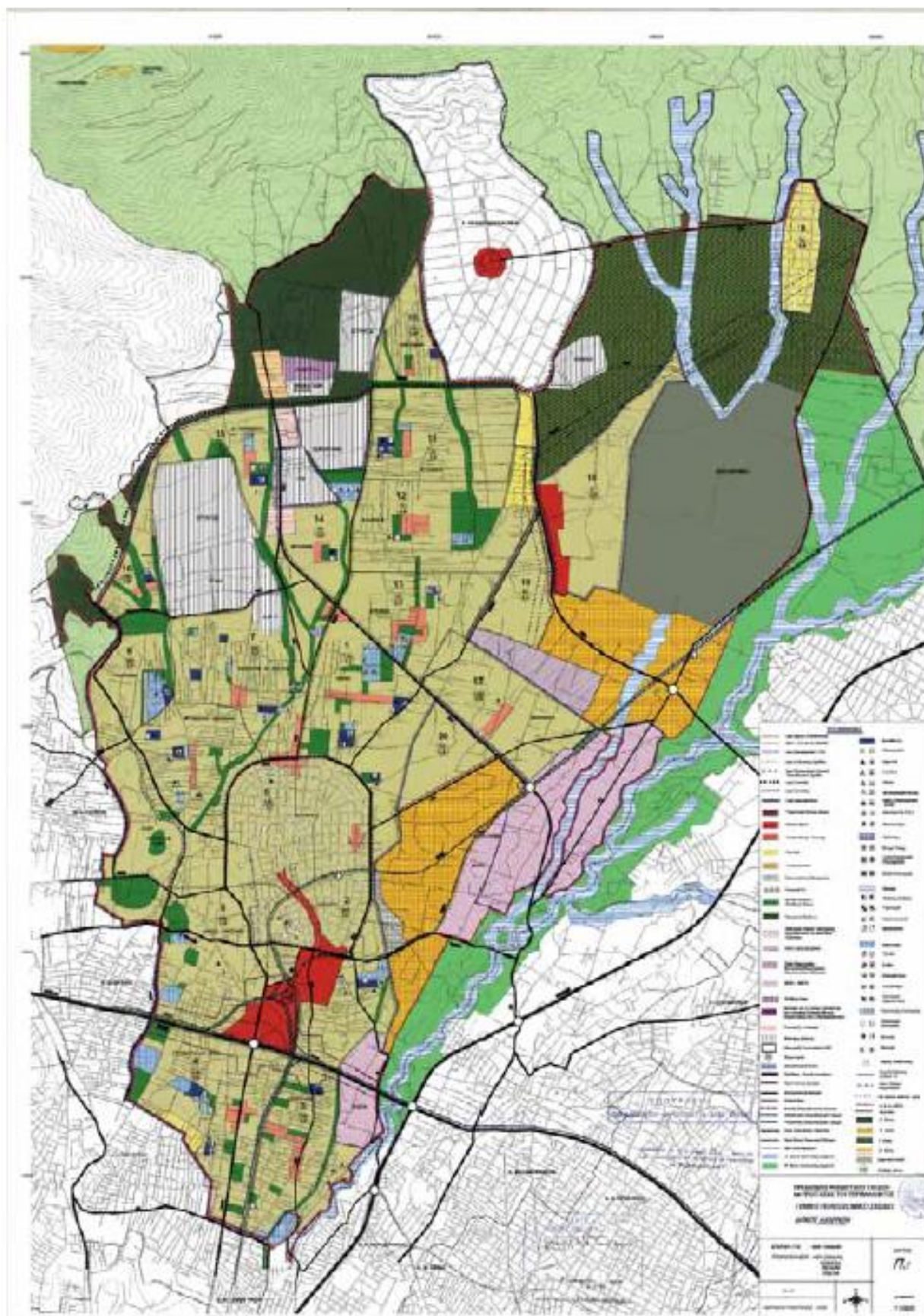
Τροποποίηση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου

- Ως Ελεύθερες ταχείες λεωφόροι χαρακτηρίζονται:
 - ο Εθνική οδός Αθηνών - Λαμίας
 - ο Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων (Αττική οδός)
- Ως Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες χαρακτηρίζονται:
 - ο Λεωφόρος Δημοκρατίας - Μπόσδα Αθαν. - Αριστοτέλους - Βαμβακάρη Μάρκου - Σύνδεση με
 - ο Μπόσδα Αθαν.
 - ο Σύνδεση Περιφ. Ζεφυρίου - Μπόσδα Αθαν. - Τατοΐου
 - ο Τατοΐου από Εθνική οδό Αθηνών Λαμίας - Καραμανλή - Πάρνηθας έως Περιφερειακή

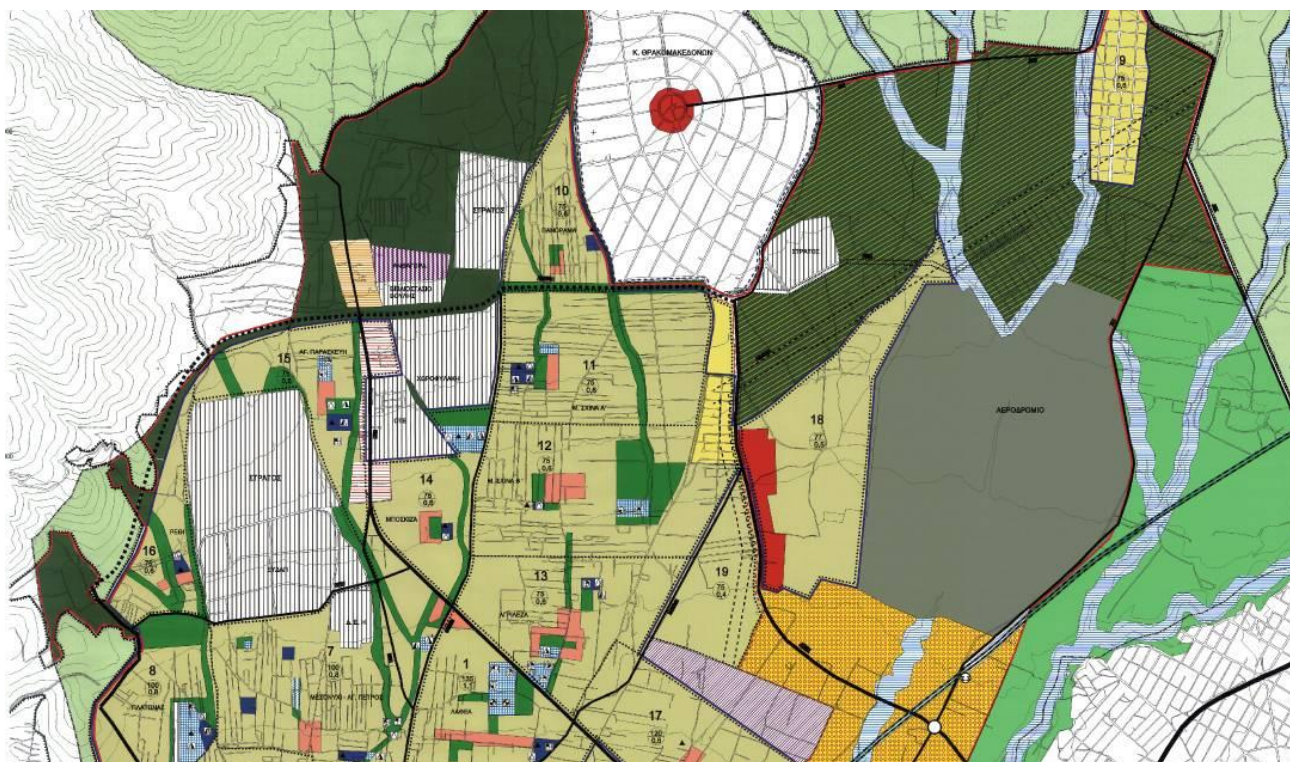


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

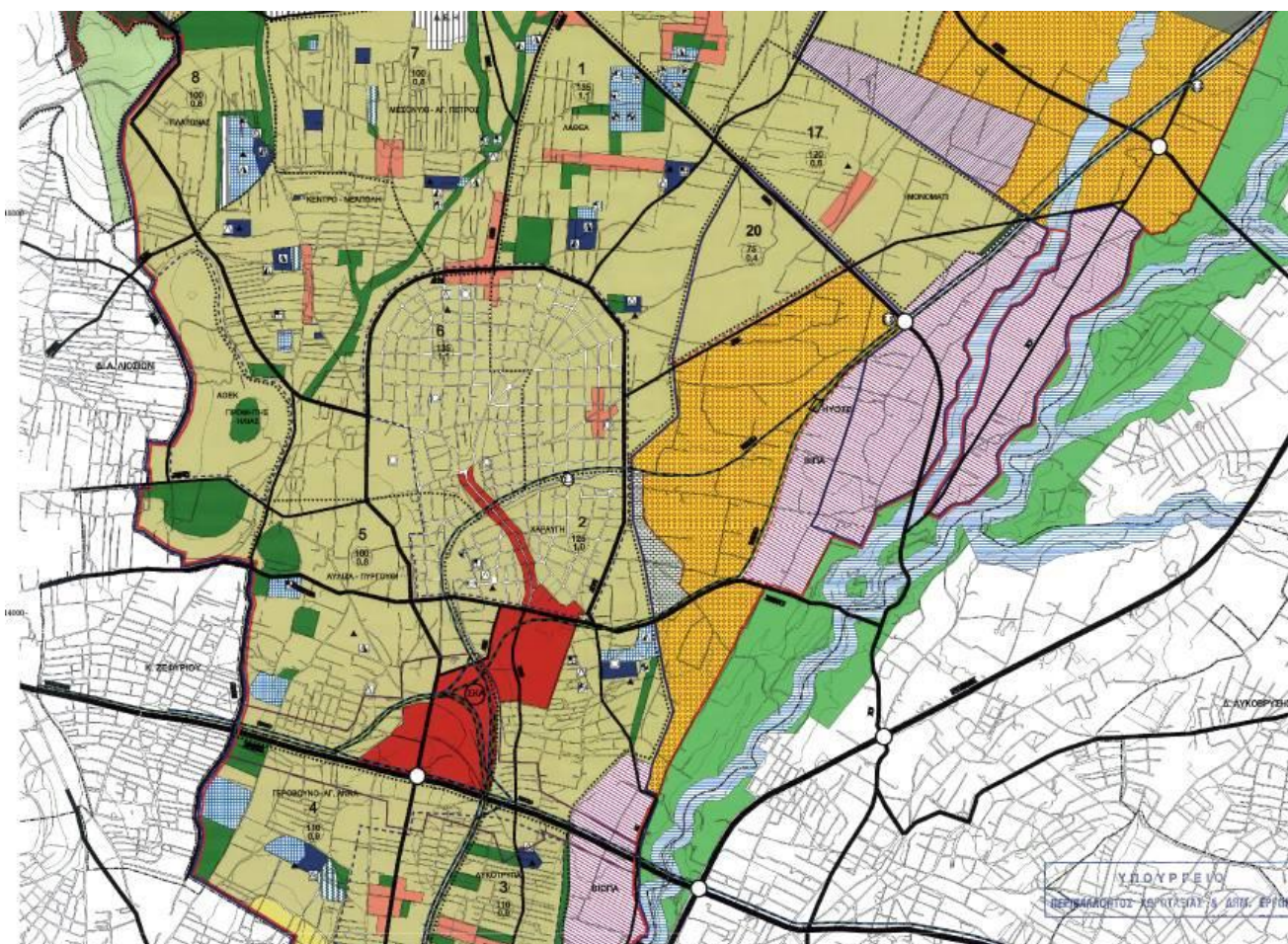
		- ο Αιγάλεω. Λεωφόρος Κύμης (από Θρακομακεδόνες έως Εθνική οδό Αθηνών - Λαμίας). - ο Εθνικής Αντιστάσεως σύνδεση με περιφερειακή Αιγάλεω. - ο Περιφερειακή Αιγάλεω. • Ως δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες χαρακτηρίζονται: - ο Φιλαδέλφειας - ο Ιωνίας - ο Τατοΐου από Καραμανλή έως όριο Προστασίας Πάρνηθας - ο Ορφέως - Δαμασκού Χ. - Σύνδεση με Τατοΐου - ο Δεκέλειας από Τατοΐου έως Εθνική οδό Αθηνών - Λαμίας - ο Πάρνηθας από Περιφερειακή Αιγάλεω έως όριο Προστασίας Πάρνηθας - ο Πάρνηθας από Αριστοτέλους έως Καραμανλή - ο Θρακομακεδόνων έως Περιφερειακή Αιγάλεω - ο Αγίας Τριάδος - Ξενοδοχοϋπαλλήλων έως Περιφ. Αιγάλεω - ο Σύνδεση από Λεωφόρο Κύμης έως Ορφέως - ο Μεσονυχίου έως σύνδεση Εθνικής Αντιστάσεως - Περιφερειακή Αιγάλεω - ο Ανεξαρτησίας - ο Ευαγγελιστρίας από Ανεξαρτησίας έως Εθνικής Αντιστάσεως - ο Αχαρνών - Λιοσίων - ο Περιφερειακή Ζεφυρίου έως Εθνικής Αντιστάσεως
6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Εκτιμήσεις για οικονομικό και χρονικό προσδιορισμός των έργων αλλά δεν αναφέρονται πηγές χρηματοδότησης.
7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δεν εφαρμόστηκε συμμετοχικός σχεδιασμός
8	Στάδιο υλοποίησης	Ανάγκη αναθεώρησης λόγω παλαιότητας
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι προτεινόμενες κατευθύνσεις χρήσεων γης του σχεδίου, βρίσκονται σε συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Η αναθεώρηση αυξάνει τις ζώνες πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων.
2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Όσον αφορά ζητήματα κινητικότητας, το ΓΠΣ ιεραρχεί το βασικό δίκτυο μεταφοράς και η επικαιροποίηση το εξειδικεύει περισσότερο
3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Οι προτάσεις για την κινητικότητα ακολουθούν τις αρχές των ΣΒΑΚ ως ένα βαθμό. Ενδεικτικά: Βελτίωση συνδεσιμότητας, Εμπλουτισμός του υπάρχοντος δικτύου, Ανάδειξη ανοικτών χώρων. Δεν γίνεται ωστόσο, προσπάθεια για διαχείριση της κυκλοφορίας, καθώς οι προτάσεις εξυπηρετούν τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, χωρίς να δίνουν έμφαση στον πεζό και τον ποδηλάτη. Δεν υπάρχει αναφορά σε περιοχές Transit Oriented Development (TOD) Τέλος, κρίνεται αναγκαία η επικαιροποίηση του, λόγω μεγάλης παλαιότητας.
4	Αξιοποίηση δεδομένων	Επιτρεπόμενες χρήσεις εντός οικισμού, ιεράρχηση οδών, χάρτες.



Εικόνα 13: Απόσπασμα από το ΓΠΣ του Δήμου Αχαρνών (2004) – Συνολική περιοχή



Εικόνα 14: Απόσπασμα από το ΓΠΣ του Δήμου Αχαρνών (2004) – Περιοχή Θρακομακεδόνων



Εικόνα 15: Απόσπασμα από το ΓΠΣ του Δήμου Αχαρνών (2004) – Κεντρική περιοχή Αχαρνών



8.2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αχαρνών 2021 - 2023

❖ Γενική περιγραφή

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για το Δήμο Αχαρνών, αποτελεί ένα στρατηγικό-επιχειρησιακό σχέδιο για την περίοδο 2021-2023, που εκπονήθηκε το Μάιο του 2021, εντός του πλαισίου που ορίζει ο Ν.3643/2006, μετά την εφαρμογή του σχεδίου Καλλικράτης.

❖ Περιεχόμενο

Σχετικά με το περιεχόμενο του προγράμματος, στην Α Φάση γίνεται συνοπτική περιγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, αποτύπωση και αξιολόγησης του εσωτερικού περιβάλλοντος του Δήμου και διατύπωση του οράματος, των αρχών και των αναπτυξιακών προτεραιοτήτων για τον Δήμο. Στην Β φάση αξιοποιούνται τα ευρήματα και αποτελέσματα της Α φάσης, προκειμένου να διατυπωθεί η δομή και το περιεχόμενο του Επιχειρησιακού Προγράμματος. Ειδικότερα, ορίζονται τα έργα ανά άξονα, γίνεται ο οικονομικός προγραμματισμός και διατυπώνεται ένα πλαίσιο για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του προγράμματος

❖ Αξιολόγηση

Οι προτεινόμενες κατευθύνσεις του προγράμματος, βρίσκονται σε συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Το επιχειρησιακό είναι σύγχρονο και το περιεχόμενό του είναι ολοκληρωμένο ως προς τα πολλαπλά αναπτυξιακά πεδία που απασχολούν τον Δήμο.

Όσον αφορά ζητήματα κινητικότητας, το ΕΠ προτείνει την διάνοιξη των οδικών τμημάτων σε εκκρεμότητα στους οικισμούς του Δήμου, και προχωρεί σε προτάσεις για την βελτίωση της ποιότητας των κόμβων και των πεζοδρομίων.

Το συγκεκριμένο σχέδιο αξιολογείται ως χρήσιμο, καθώς οι κατευθύνσεις του πρέπει να ακολουθηθούν και μπορούν εξειδικευτούν περαιτέρω από σχέδια πιο εστιασμένου ή/και τομεακού χαρακτήρα.

Αναλυτικά, η επισκόπηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αχαρνών παρουσιάζεται στον Πίνακα 11.

Πίνακας 11: Επισκόπηση «Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αχαρνών 2021- 2023»

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ		
A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ		
1	Κατηγορία	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
2	Τίτλος	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΎ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ 2021-2023
3	Αντικείμενο	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
4	Έτος εκπόνησης	ΜΑΙΟΣ 2021
5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ
B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	N.3643/2006 - Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων , Άρθρο 204
2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Συλλογή Δεδομένων, ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, Εξαγωγή δεικτών ελέγχου, Επεξεργασία Αποτελεσμάτων, Κατάρτιση πρότασης με βάση τα συμπεράσματα
3	Ταυτότητα δεδομένων	Πληροφορίες για το οικονομικό, κοινωνικό περιβάλλον του Δήμου Αχαρνών, στοιχεία για τις υποδομές και την λειτουργία τους, Αναλύσεις πλεονεκτημάτων/ μειονεκτημάτων, κ.ά. Έργα και Μελέτες προς υλοποίηση
4	Συμπεράσματα μελέτης	Οι αναλύσεις που πραγματοποιήθηκαν, καταλήγουν στα συμπεράσματα με τη μορφή ισχυρών και αδύνατων σημείων (πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα) που αντιμετωπίζει ο Δήμος σε σχέση με τα οικονομικά του (βλπ. Φάση Α του Επιχ. Προγ 2021-2023). <u>Περίληπτικά η εικόνα διαμορφώνεται ως εξής :</u> 1. Η οικονομική κατάσταση του Δήμου, με βάση τις υπάρχουσες δραστηριότητες και λειτουργίες, παραμένει σε προβληματικό επίπεδο. 2. Η οικονομική του αυτοδυναμία κινείται σε χαμηλά επίπεδα. Η εξάρτησή του από εξωτερικές πηγές χρηματοδότησης - πρόγραμμα εξυγίανσης είναι μεγάλη. 3. Οι οικονομικές του δυνατότητες θα μπορούσαν να διευρυνθούν, αν η βεβαίωση και είσπραξη των ιδίων εσόδων από πρόστιμα και προσαυξήσεις αποτελούσαν άμεση προτεραιότητα 4. Ο Δήμος πρέπει να αξιοποιήσει τις διορθώσεις των δημοτών για τα Τετραγωνικά Μέτρα Ακινήτων 5. Ο εισπρακτικός του μηχανισμός κινείται σε ικανοποιητικά επίπεδα. Προβλήματα είσπραξης εντοπίζονται στα ίδια έσοδα που ανάγονται σε προηγούμενα χρόνια και ιδίως τα πρόστιμα και τις προσαυξήσεις από τα οποία εισπράττεται ένα μικρό ποσοστό. 6. Ο Δήμος δεν έχει ιδίους πόρους για επενδυτικές δαπάνες. Οι εισπράξεις από επιχορηγήσεις, από προγράμματα για επενδυτικές δαπάνες κινούνται σε μέτρια επίπεδα. Για το λόγο αυτό πρέπει να ενισχυθούν οι μηχανισμοί σχεδιασμού και παραγωγής επενδύσεων ώστε να αυξηθεί το μερίδιό τους στο σύνολο του προϋπολογισμού. 7. Ο Δήμος πρέπει να αξιοποιήσει πολύ ικανοποιητικά τα εθνικά και ευρωπαϊκά προγράμματα.
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	<u>Αποστολή του Δήμου</u> «Η διακυβέρνηση των τοπικών υποθέσεων και η παροχή δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών για την ικανοποίηση αναγκών των κατοίκων και των τοπικών φορέων, με απώτερο σκοπό τη βιώσιμη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του». <u>Όραμα του Δήμου</u> Το όραμα αποτελεί συνοπτική διατύπωση της μελλοντικής επιθυμητής κατάστασης του Δήμου ως γεωγραφικής μονάδας και ως οργανισμού, για την επόμενη μεσο-μακροπρόθεσμη περίοδο, την οποία θα επιδιώξει με την εφαρμογή της στρατηγικής που θα επιλέξει και με την ευρύτερη δυνατή κοινωνική συναίνεση. Το όραμα του Δήμου Αχαρνών, διατυπώνεται ως ακολούθως: Δήμος Αχαρνών: Ένας δήμος ασφαλής, περήφανος για το παρελθόν του, Ένας δήμος που αναπτύσσεται, με φροντίδα για τους δημότες και το περιβάλλον, Ένας δήμος ψηφιακός που λειτουργεί με διαφάνεια, οργάνωση και αποτελεσματικότητα <u>Άξονες, μέτρα και στόχοι</u> Άξονας 1: Περιβάλλον & ποιότητα Ζωής - Φυσικό περιβάλλον - ο Περιορισμός πηγών ρύπανσης – προστασία φυσικών οικοσυστημάτων - ο Αναβάθμιση – επέκταση αστικού Πρασίνου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- ο Εξοικονόμηση ενέργειας
- Οικιστικό περιβάλλον
 - ο Οργάνωση, οριοθέτηση οχλουσών Δραστηριοτήτων
 - ο Περιορισμός αυθαίρετης δόμησης
 - ο Αναβάθμιση, επέκταση δημόσιων χώρων
 - ο Βελτίωση των λειτουργιών της Καθαριότητας – Ανακύκλωσης
- Πολιτική προστασία
 - ο Αντιπλημμυρική θωράκιση της πόλης
- Υποδομές – Δίκτυα
 - ο Επέκταση και αναβάθμιση των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης
 - ο Αντιμετώπιση του ζητήματος της κυκλοφορίας και της στάθμευσης και των μετακινήσεων των δημοτών στην πόλη
 - ο Αναβάθμιση του οδικού δικτύου
 - ο Επέκταση του δημοτικού κοιμητηρίου

Άξονας 2: Κοινωνική πολιτική, παιδεία, πολιτισμός, αθλητισμός & ποιότητα Ζωής

- Προαγωγή της δημόσιας υγείας και υγιεινής
 - ο Προστασία της υγείας των κατοίκων του δήμου
 - ο Παροχή υπηρεσιών υγείας με υψηλή ζήτηση λόγω των σύγχρονων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών
- Προώθηση της κοινωνικής μέριμνας
 - ο Ανάπτυξη της κοινωνικής Αλληλεγγύης
 - ο Κοινωνική μέριμνα και ενσωμάτωση
 - ο Αντιμετώπιση της παραβατικότητας
- Στήριξη της δημόσιας παιδείας και ανάπτυξη της δια βίου μάθησης
 - ο Βελτίωση και ενίσχυση της παρεχόμενης δημόσιας παιδείας
 - ο Σύνδεση της εκπαίδευσης με το πλούσιο ιστορικό και πολιτιστικό παρελθόν της περιοχής
 - ο Ενίσχυση της εκπαίδευσης ενηλίκων και της δια βίου μάθησης
- Ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς
 - ο Ανάδειξη της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς για την προσέλκυση επισκεπτών
 - ο Διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω της δημιουργίας αντίστοιχων υποδομών
 - ο Προβολή του πολιτιστικού στίγματος της πόλης και ενίσχυση της πολιτιστικής ταυτότητας των κατοίκων της
- Προώθηση του Αθλητισμού
 - ο Ανάπτυξη της υποδομής άθλησης
 - ο Προώθηση του μαζικού αθλητισμού

Άξονας 3 : Τοπική οικονομία και απασχόληση

- Αύξηση της Απασχόλησης
 - ο Βελτίωση της απασχολησιμότητας των δημοτών και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων έναντι των αλλαγών της αγοράς εργασίας
- Προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης
 - ο Αύξηση του τοπικού εισοδήματος μέσω του τουρισμού
- Οργανωτική δομή και συστήματα λειτουργίας
 - ο Εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών του Δήμου
 - ο Βελτίωση του προγραμματισμού για την αξιοποίηση των προγραμμάτων
 - ο Ενίσχυση συνεργασίας μεταξύ των υπηρεσιών
 - ο Αναβάθμιση δεξιοτήτων ανθρωπίνου δυναμικού
- Ανθρώπινο δυναμικό
 - ο Βελτίωση της διαχείρισης του ανθρωπίνου δυναμικού
- Ηλεκτρονική διακυβέρνηση
 - ο Ηλεκτρονική εξυπηρέτηση του πολίτη Ανοιχτή Διακυβέρνηση – Συμμετοχή
- Κτιριακή υποδομή και τεχνικός εξοπλισμός
 - ο Λειτουργική Αναβάθμιση κτιριακών υποδομών
 - ο Αναβάθμιση εξοπλισμού
- Οικονομικά και περιουσία



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

		ο Βελτίωση της οικονομικής θέσης του Δήμου - Αποδοτική διαχείριση αξιοποίηση οικονομικών πόρων -
6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Γίνεται οικονομικός προϋπολογισμός, αντιστοιχίζεται η αρμόδια υπηρεσία, το χρονοδιάγραμμα και οι πηγές χρηματοδότησης.
7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Αχαρνών
8	Στάδιο υλοποίησης	Πρόσφατο/Σύγχρονο σχέδιο – στενό περιθώριο υλοποίησης
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι προτεινόμενες κατευθύνσεις χρήσεων γης του σχεδίου, βρίσκονται σε συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Οι ειδικότερες παρεμβάσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος που σχετίζονται ή/και επηρεάζουν την κινητικότητα στον Δήμο Αχαρνών είναι: • Ανακατασκευή ή/και Απόξεση οδοστρωμάτων δημοτικού οδικού δικτύου Αχαρνών - πλήρη τμήματα οδών • Κατασκευή κόμβων – συμβολών: Καραμανλή – Θρακομακεδόνων, Αγ. Τριάδος - Ασπ. Πιτσιλού, Λ. Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα, Λιοσίων & Φυτά, Αγ. Διονυσίου – Αναπαύσεως, Καραμανλή – Πάρνηθος • Έργα διαπλατύνσεων πεζοδρομίων & αναπλάσεων πεζοδρόμων στο Δήμο Αχαρνών, • Κατασκευή έργων οδοποιίας Δήμου Αχαρνών (2021) • Κατασκευή δρόμων στις Π.Ε. Αγ.Παρασκευής - Πανοράματος - Μπόσκιζας του Δήμου Αχαρνών • Κατασκευή δρόμων στην περιοχή Βαρυμπόμπης του Δήμου Αχαρνών (2019) • Αναβάθμιση δικτύου Δημοτικού Φωτισμού • Κατασκευή και διαμόρφωση χώρων στάθμευσης • Συντήρηση οδών στο Δήμο Αχαρνών (2020) • Μελέτη - κατασκευή Δημοτικού Κτιρίου για τη στέγαση ΚΕΠ και τμήματος Δημοτικής Βιβλιοθήκης στην οδό Πάρνηθας στο Κεντρικό Μενίδι • Μελέτη βελτιωτικών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο Δήμο Αχαρνών • Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αχαρνών • Αποκατάσταση εκτεταμένων φθορών και παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας σε σημεία που έχουν συμβεί ατυχήματα στους Δημοτικούς δρόμους του Δήμου Αχαρνών • Ολοκληρωμένο έργο ανάπλασης λεωφόρου Πάρνηθας εντός όριων του Δήμου Αχαρνών • Μελέτη διασύνδεσης της Λεωφ. Πάρνηθος με τη Λεωφ. Κύμης πλησίον του Δημοτικού Κτήματος Αμυγδαλέζας • Κτηματογράφηση – Πολεοδόμηση – Πράξη εφαρμογής ΒΙΠΑ Δήμου Αχαρνών
3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Οι προτάσεις για την κινητικότητα ακολουθούν τις αρχές των. Ενδεικτικά: Εκπόνηση νέων κυκλοφοριακών μελετών και επικαιροποίηση υπαρχόντων. Αναβάθμιση κόμβων και συντήρηση οδικού δικτύου συμβάλουν την βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η διαπλάτυνση πεζοδρομίων και οι διαμόρφωση πεζοδρόμων ενισχύουν άμεσα τις βιώσιμες μορφές μετακίνησης.
4	Αξιοποίηση δεδομένων	Αποτελέσματα υφιστάμενης κατάστασης, Εξαγωγή δεικτών για την λειτουργία του Δήμου, Στρατηγικοί Στόχοι, Έργα και Μελέτες σχετικά με την κινητικότητα, που προτείνονται προς υλοποίηση



9. Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου.

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

Τα κυριότερα κείμενα πολιτικής που διαμορφώνουν τις δράσεις για την κινητικότητα στο Δήμο Αχαρνών αναλύονται στο προηγούμενο κεφάλαιο.

9.1. Αυτό αξιολόγηση υφιστάμενου σχεδιασμού με το εργαλείο Challenge

Τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου αυτό-αξιολόγησης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών και οι απαντήσεις που δόθηκαν στις ερωτήσεις του παρουσιάζονται στο Παράρτημα Β. Το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου βασίστηκε στα πορίσματα του ευρωπαϊκού ερευνητικού έργου CH4LLENGE, 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 Αχαρνών

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» 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 εξοικείωση με τις συνθήκες λειτουργίας και τον σχεδιασμό των μετακινήσεων στην εξεταζόμενη πόλη ή λειτουργική αστική περιοχή.

Το εργαλείο αποτελείται από οκτώ (8) ενότητες οι οποίο σχετίζονται άμεσα με τις αρχές των Σχέδιων 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 για τον Δήμο παρουσιάζεται στην Εικόνα 17 και στην Εικόνα 18.

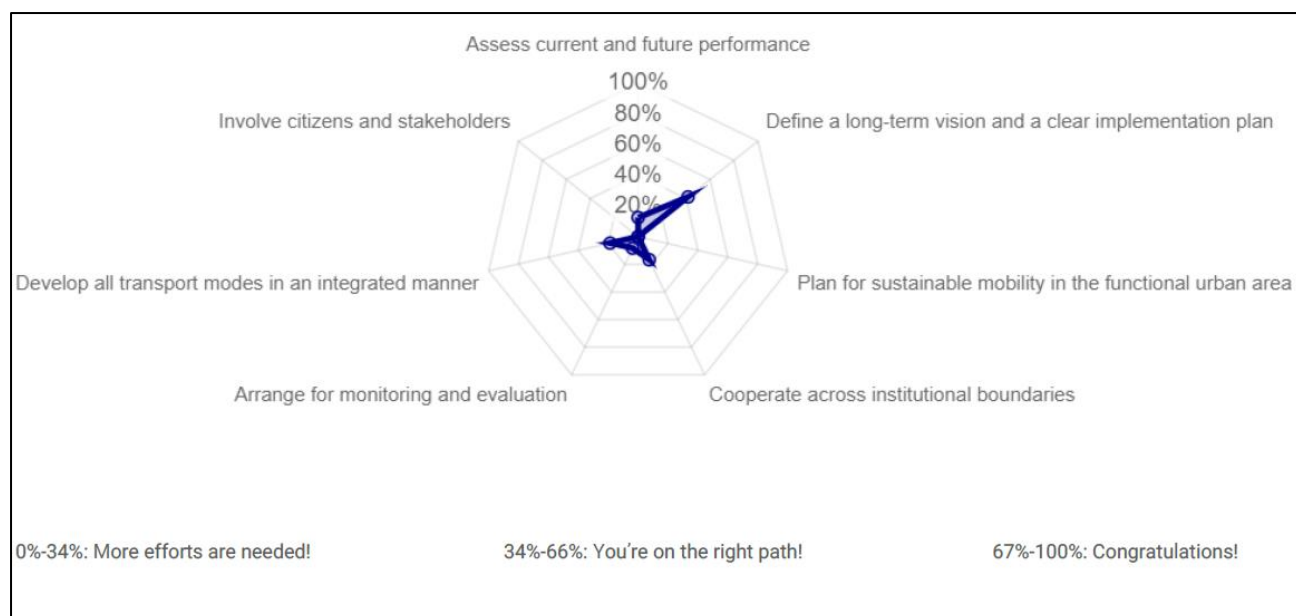


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

	Αξιολογήστε την τρέχουσα και τη μελλοντική απόδοση Απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες!
	Ορίστε ένα μακροπρόθεσμο όραμα και ένα σαφές σχέδιο εφαρμογής Βρίσκεστε στο σωστό δρόμο!
	Αναπτύξτε όλους τους τρόπους μεταφοράς με ολοκληρωμένο τρόπο Απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες!
	Συνεργαστείτε πέρα από τα θεσμικά όρια Απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες!
	Συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερομένων Απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες!
	Ρυθμίστε την παρακολούθηση και την αξιολόγηση Απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες!

Εικόνα 16: Συνοπτικά αποτελέσματα εργαλείου αυτό-αξιολόγησης για τον υφιστάμενο σχεδιασμό στον Δ. Αχαρνών



Εικόνα 17: Συνοπτικά αποτελέσματα εργαλείου αυτό-αξιολόγησης για τον υφιστάμενο σχεδιασμό στον Δ. Αχαρνών – 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 Αχαρνών, 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 ξεκάθਾਰου πλάνου εφαρμογής
- Συνεργασία μεταξύ θεσμικών ορίων
- Μέριμνα για συστηματική παρακολούθηση κα αξιολόγηση
- Σχεδιασμός για βιώσιμη κινητικότητα στη λειτουργική αστική περιοχή

τα αποτελέσματα κυμαίνονται σε χαμηλό επίπεδο, με εξαίρεση την ύπαρξη ενός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου εφαρμογής.

Όπως γίνεται αντιληπτό από την διαδικασία αυτό αξιολόγησης, ο υφιστάμενος σχεδιασμός του Δήμου υστερεί σε πολλά ζητήματα τα οποία εισάγει ο στρατηγικός σχεδιασμός με βάσει τις αρχές των ΣΒΑΚ. Κάτι τέτοιο είναι αναμενόμενο, καθώς το σύνολο των διαθέσιμων στοιχείων υφιστάμενου σχεδιασμού έχουν δομηθεί σύμφωνα με τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Ο Δήμος Αχαρνών θα ακολουθήσει τις διαδικασίες προκειμένου να καλυφθούν όλες οι ανάγκες που αναδεικνύουν οι αρχές του ΣΒΑΚ.

9.2. Ανθρώπινοι πόροι

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** από τη μεριά του αναδόχου πληθώρας προσώπων 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 και Αγρονόμους Τοπογράφους Μηχανικούς, με διαφορετικά πεδία εξειδίκευσης στα συγκοινωνιακά, την οδοποιία και το περιβάλλον. Η ομάδα έργου περιλαμβάνει επίσης και εμπειρογνώμονα μηχανικό με πολυετή παρουσία στο χώρο και εξοικείωση με το αντικείμενο.

Η ομάδα έργου συμπληρώνεται επίσης και από στελέχη του Δήμου Αχαρνών από ποικίλα τμήματα υπηρεσιών του Δήμου, με εμπειρία σε θέματα Πολεοδομίας, Συγκοινωνιακού σχεδιασμού, Ευρωπαϊκών προγραμμάτων, κ.ά.. Τα στελέχη του Δήμου είναι υπεύθυνα για τον γενικότερο συντονισμό της πορείας εκπόνησης του σχεδίου καθώς και τον έλεγχο και αξιολόγηση των παραδοτέων.

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» ανθρώπινου 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.

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



10. Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την καταγραφή αναγκών για πιθανή αναδιαμόρφωση του συμβατικού χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του ΣΒΑΚ και την προ εκτίμηση των απαιτούμενων δαπανών για την εκπόνηση του κάθε σταδίου του Σχεδίου.

10.1. Χρονοδιάγραμμα

- Συνοπτική περιγραφή των σταδίων ολοκλήρωσης του Σχεδίου και της εκτιμώμενης χρονικής διάρκειάς τους
- Χρονοπρογραμματισμός της απαιτούμενης συμμετοχής του Δήμου στη διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου
- Καθορισμός των διαδικασιών διαβούλευσης με φορείς

Στη συνάντηση εργασίας που πραγματοποιήθηκε με την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών και τα μέλη της Ομάδας Έργου του Αναδόχου, συζητήθηκε και κατατέθηκε το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του έργου το οποίο ήταν ελαφρώς τροποποιημένο σε σχέση με την εκτίμηση χρονοδιαγράμματος που είχε κατατεθεί στο τεύχος της Τεχνικής Προσφοράς.

Το χρονοδιάγραμμα συντάχθηκε και τα αποτελέσματά του οπτικοποιούνται μέσω του διαγράμματος Gantt στην Εικόνα 13

10.2. Οικονομικοί πόροι

Ο οικονομικός προϋπολογισμός του έργου είναι εξασφαλισμένος από τη χρηματοδότηση που έχει εξασφαλίσει ο Δήμος Αχαρνών από το Πράσινο Ταμείο.

Η κατανομή του συγκεκριμένου οικονομικού προϋπολογισμού για κάθε στάδιο εκπόνησης του σχεδίου έχει εκτιμηθεί (μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.) ως εξής:

- **Παραδοτέο 1:** Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ: 9.765,00€
- **Παραδοτέο 2:** Οργάνωση διαδικασιών ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης: 19.530,00€
- **Παραδοτέο 3:** Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων: 39.060,00€
- **Παραδοτέο 4:** Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων: 29.295,00€



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ		ΜΗΝΕΣ																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1ο ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ																			
Κωδικός Δραστηριότητας 1.1	Έκταση Ομάδας Έργου ΣΒΑΚ																		
Κωδικός Δραστηριότητας 1.3	Εργασία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ΕΠΣ, αλλά και πιθανά άλλα εργαλεία τα οποία ταυρίζουν στα χαρακτηριστικά του Δήμου																		
Κωδικός Δραστηριότητας 1.4	Ενσωμάτωση οφάδας εμπλεκόμενων φορέων																		
Κωδικός Δραστηριότητας 1.5	Αντιπρόταση διαμόρφωσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας, δημιουργία δικτύου φορέων																		
Κωδικός Δραστηριότητας 1.6	Καθορισμός περσιών περιβάλλοντος																		
Κωδικός Δραστηριότητας 1.7	Αξιολόγηση του αντίκτυπου των παρεμβάσεων / εθνικών οδών και στρατηγιών																		
Κωδικός Δραστηριότητας 1.8	Αξιολόγηση τοπικών οδών και στρατηγιών																		
Κωδικός Δραστηριότητας 1.9	Προσφορά στην εφαρμογή εργαλείων διαμόρφωσης αποδοτικότητας του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου.																		
Κωδικός Δραστηριότητας 1.10	Κατανομή και αξιολόγηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος																		
2ο ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ																			
Κωδικός Δραστηριότητας 2.1	Ανάλυση και Ενσωμάτωση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού κινητικότητας του ΣΒΑΚ																		
Κωδικός Δραστηριότητας 2.3	Διερεύνηση 3ης βαθμίδας																		
Κωδικός Δραστηριότητας 2.4 και 1.4	Εξέλιξη δεδομένων αποτελεσμάτων της υφιστάμενης κατάσταση																		
Κωδικός Δραστηριότητας 2.5	Ανάλυση προβλημάτων και επικ�ρών																		
Κωδικός Δραστηριότητας 2.6	Αντιπρόταση ολοκληρωμένης ανάπτυξης του συστήματος κινητικότητας																		
3ο ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ																			
Κωδικός Δραστηριότητας 3.1	Αντιπρόταση ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα																		
Κωδικός Δραστηριότητας 3.3	Προδοκιμαστικές προεκτατικές για την κινητικότητα																		
Κωδικός Δραστηριότητας 3.4	Αντιπρόταση «ΕΠΙΠΛΩΝ» στόχων																		
Κωδικός Δραστηριότητας 3.5	Προδοκιμαστικές μέτρας αστικής κινητικότητας																		
Κωδικός Δραστηριότητας 3.6	Επισκόπηση καλών πρακτικών																		
Κωδικός Δραστηριότητας 3.7	Κατανομή Μέτρων και Περιγραφή Οφέλων																		
Κωδικός Δραστηριότητας 3.8	Διερεύνηση 3ης βαθμίδας - Ενσωμάτωση τοκίων για τα επιλεγμένα μέτρα																		
4ο ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ																			
Κωδικός Δραστηριότητας 4.1	Εξέλιξη των Στόχων Δράσης (Περιγραφή Μέτρων, κατανομή αρμοδιοτήτων κλπ)																		
Κωδικός Δραστηριότητας 4.2	Παλιν παρακολούθηση και αξιολόγηση του ΣΒΑΚ																		
Κωδικός Δραστηριότητας 4.3	Καθοδήγηση στο στάδιο έκθεσης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ																		

Εικόνα 18: Σχηματική Αναπαράσταση Χρονοδιαγράμματος



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Εκπαίδευση Ομάδας Έργου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παρουσιάσεις: Τι είναι το ΣΒΑΚ;



Ανάγκη για νέα προσέγγιση

- Εμφαση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Βασικός στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα
- Εμφαση στα μέσα μεταφοράς
- Βραχυμεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός
- Εμφαση στις υποδομές
- Περιορισμένη εκτίμηση επιπτώσεων
- Περιορισμός στα θεσμικά όρια
- Κύριος Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός
- Έγχαρτες από Αρμόδιους και σχεδιασμός από Εθνικούς

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός

- Εμφαση στον Άνθρωπο
- Βασικός στόχος: Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής
- Ενιαίος σχεδιασμός (οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικο-οικονομικές, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία)
- Μακροσφαιρικό οράμα
- Προτάση μερών/ λαμβάνοντας υπόψη τη χρήση εσόδων/ωφελών
- Εκτενής εκτίμηση επιπτώσεων και μεθοδολογία ελέγχου
- Λεπτομερικά όρια
- Διεπιστημονικός σχεδιασμός
- Εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

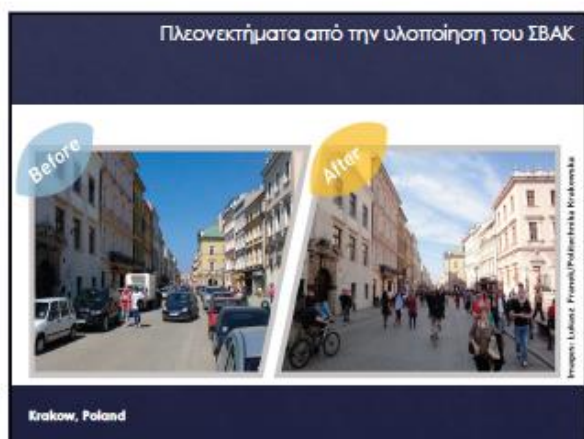
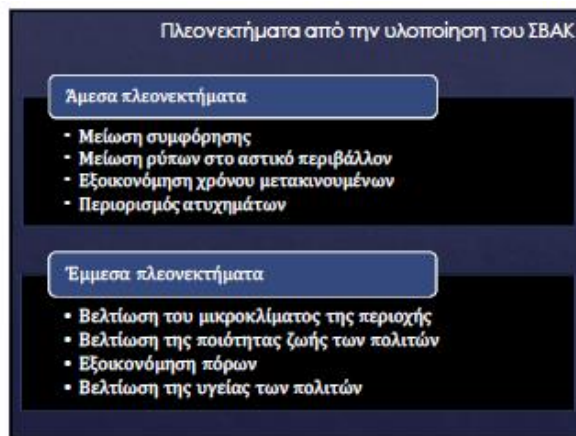
Βιώσιμος Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός

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 περιχώρα τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της **ενοποίησης**, τη **συμμετοχική διαδικασία** και της **αειδότησης**.

Το Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκει την:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλους
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα, της ηχορύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους-αποτελεσματικότητας των μεταφορών (ανθρώπων και εμπορευμάτων)
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού



Σε ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών...

Οι μετακινήσεις είναι «προσβάσιμες» (accessible) για όλους τους χρήστες

Σε ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών...

Οι μετακινήσεις να είναι «χωρικά προσπελάσιμες» (accessibility) από τους βασικούς πόλους γένεσης μετακινήσεων

Οδηγίες του ΣΒΑΚ

- Αναπτύχθηκαν στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Έργου ELTIS Plus (2010-2013)
- Βασίζονται πάνω σε μελέτες περιπτώσεων (case studies) των πόλεων που συμμετέχουν στην πρωτοβουλία της ΕΕ "CIVITAS"
- CIVITAS: πλατφόρμα για την ανταλλαγή ιδεών και εμπειριών ανάμεσα σε πολιτικούς, τεχνικό προσωπικό και ειδικών
- 200 πόλεις
- 31 χώρες

Διαδικασία του ΣΒΑΚ

- Σύμφωνα με τις προδιαγραφές, η διαδικασία ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ αποτελείται από:

Ο κύκλος του ΣΒΑΚ

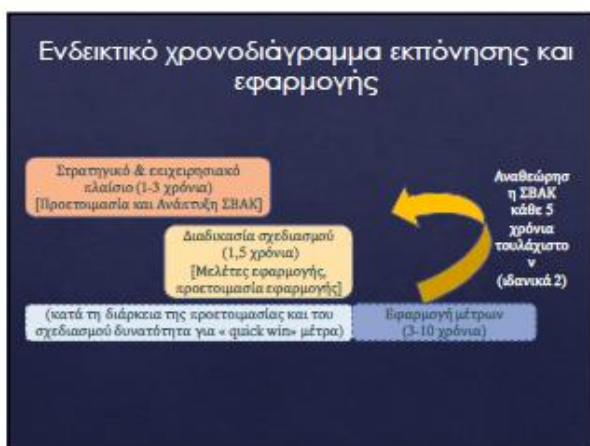
Οι 4 Φάσεις του Κύκλου

IV: Εφαρμογή (implementing) σχεδίου	I: Σωστή προετοιμασία
III: Εκπόνηση (elaborating) σχεδίου	II: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ



1. Συμμετοχή φορέων και πολιτών

- Ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει συχνά μεγάλο αριθμό ατόμων με διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα, το οποίο συχνά οδηγεί σε περίπλοκες σχέσεις μεταξύ των τοπικών αρχών και των εμπλεκόμενων φορέων



1. Συμμετοχή φορέων και πολιτών

- Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ.
- Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απαίτηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολίτες θα πρέπει να συμμετάσχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού
- Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους: ανταλλαγή πληροφοριών, εκπαίδευση, υποστήριξη της διαδικασίας, συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

2. Συνεργασία φορέων

- **Αντικρουόμενοι στόχοι** : Οι διαφορετικές οργανώσεις ή ακόμα και διαφορετικά τμήματα του ίδιου οργανισμού έχουν διαφορετικές προτεραιότητες
- **Ηγεσία**: Η έλλειψη ηγεσίας μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο για την επίλυση πιθανών συγκρούσεων
- **Κατανομή ευθυνών και πόρων**: είτε έλλειψη προθυμίας, είτε έλλειψη πόρων



2. Συνεργασία φορέων

Η συνεργασία είναι θεσμική, καθώς τα περισσότερα ζητήματα των αστικών μεταφορών αποτελούν αρμοδιότητα των δημοσίων αρχών

Τομείς συνεργασίας μεταξύ των φορέων:

- Καθορισμός στόχων
- Κατανομή πόρων
- Ανταλλαγή δεδομένων
- Χρηματοδότηση και προϋπολογισμός

3. Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων

- Το ΣΒΑΚ επιδιώκει να καταλήξει σε ένα **πακέτο μέτρων με πιο ευρείς στόχους βελτίωσης της κινητικότητας** σε αντίθεση με το να προτείνει μεμονωμένα μέτρα που μπορούν να προσδιοριστούν και να υλοποιηθούν με μεγαλύτερη ευκολία



3. Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων

- Μόλις μία πόλη έχει καθορίσει τους στόχους της και τα προβλήματα που πρέπει να ξεπεραστούν το επόμενο βήμα είναι να εντοπιστούν τα πιθανά μέτρα πολιτικής.
- Τα διάφορα πιθανά μέτρα που επιλέγονται αξιολογούνται με βάση την καταλληλότητα, της αποτελεσματικότητας και την αποδοχή που έχουν από το ευρύ κοινό

4. Παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου

- **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



4. Παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου

Οι παραπάνω δραστηριότητες:

- Εξυπηρετούν τον έγκαιρο εντοπισμό των προβλημάτων, των πιθανών απειχών και την ανάγκη για αντιστοίχηση ενός ΣΒΑΚ
- Η τακτική παροχή πληροφοριών, μέσω της διαδικασίας παρακολούθησης και αξιολόγησης, στους φορείς λήψης αποφάσεων, στους πιθανούς φορείς χρηματοδότησης και στους τοπικούς φορείς μπορεί να τους πείσει σχετικά με τα πιθανά οφέλη ενός ΣΒΑΚ
- Απαιτούν την κατάλληλη διαχείριση πόρων και τον κατάλληλο προγραμματισμό

Το ΣΒΑΚ στην Ελλάδα

Το Νέο Σχέδιο Νόμου

Προτεινόμενα Μέτρα ΣΒΑΚ

- Προτεινόμενες παρεμβάσεις που απαιτούν αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών ρυθμίσεων και η υλοποίησή τους δεν μπορεί να γίνει άμεσα
- Προτεινόμενες παρεμβάσεις που δεν απαιτούν αλλαγές και η υλοποίησή τους δεν παρεμποδίζεται
- Τα μέτρα που προτείνονται στα Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη και ενσωματώνονται στα διάφορα χωρικά εργαλεία που αναπτύσσονται για την περιοχή παρέμβασής τους

Το Νέο Σχέδιο Νόμου

Έγκριση και αναθεώρηση

Εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του Φορέα Εκπόνησης.

Κοινοποιείται :

- Στο τμήμα βιώσιμης κινητικότητας Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών
- Στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και Εσωτερικών
- Στα αρμόδια περιφερειακά όργανα του Κράτους
- Σε όλους τους φορείς της Αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται

Αναθεώρηση : όχι πριν από 5 έτη και όχι μετά από 10 έτη

Το Νέο Σχέδιο Νόμου

Πότε θεωρούνται ολοκληρωμένα

- Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας
- Δίκτυο Φορέων
- Σύμφωνο Συμμετοχής
- Ιστοσελίδα
- Υλοποίηση 4 σταδίων
- Σχέδιο Δράσης εικοσαετίας
- Μεθοδολογία παρακολούθησης μέτρων
- Μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων



Εθνικές Δράσεις και Δίκτυα για τη βιώσιμη κινητικότητα

- Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ
(http://sumpnst.gr/?page_id=118&lang=el)
- Μονάδα βιώσιμης κινητικότητας (<https://www.smv.gr/>)
Ειδική Ιστοσελίδα για τα ΣΒΑΚ : www.svak.gr
- CIVINET Greece-Cyprus (<https://civitas.eu/civinet/civinet-greece-cyprus>)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΥΤΟ-ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

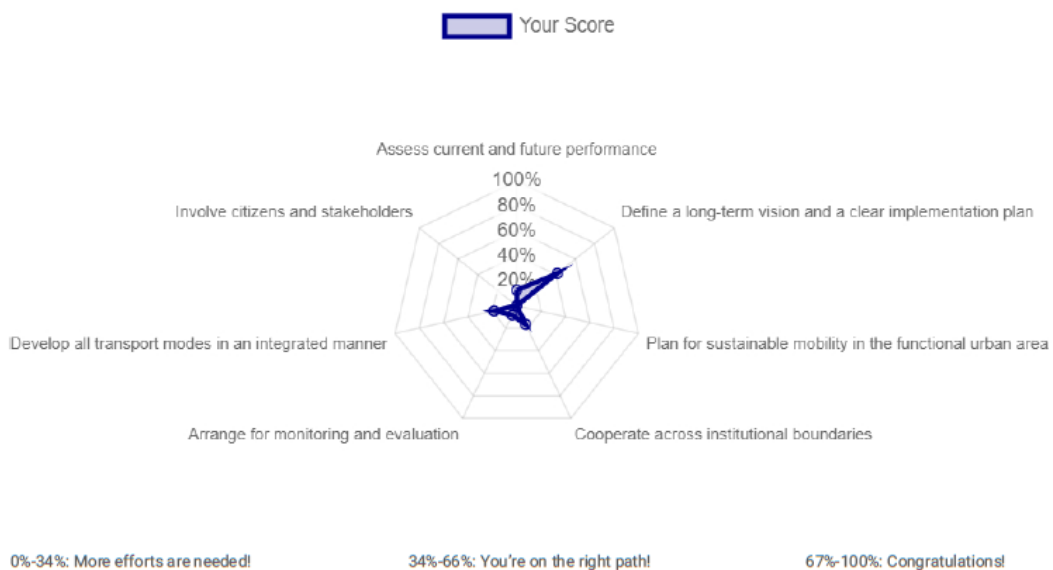


Results of the SUMP Self-Assessment



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.





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ



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

You're on the right path!

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 some elements of a well-established vision and suitable objectives that guide measure selection. However, there is room for improvement to achieve broader support for your long-term strategy and to connect it better to measure planning, which would facilitate successful implementation.

Useful steps to improve your long- and short-term planning could be to:

- Broaden the support for your vision and objectives by showing 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.
- Increase support for your long-term strategy by connecting to current high-priority issues in your city - such as air quality, congestion, road safety, affordability of housing or economic growth – and explaining how it 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.
- Make your vision and objectives more known to the public and decision makers. Communicate them through local media and discuss them with leading politicians from all parties, which can also happen in informal meetings. Be open to adjusting your objectives, if it turns out that certain important problems had received too little attention or that adding certain aspects increases political support a lot, but be careful not to dilute your ambition too much.
- Organise meetings to discuss proposed measures with all those who could play a role in financing, designing and implementing them. Make sure to involve other departments in the discussions and agree on the timing, budget and clear responsibilities for implementation, focusing on the next 2-3 years. Aim for a formal agreement by decision makers (e.g. heads of all departments and organisations that have a role) in order to provide a reliable framework.
- Use financing instruments and funding sources beyond the local budget. This could include local taxes, revenue streams (from ticket sales, parking fees, congestion charging, advertisements, etc.), national and EU subsidies, as well as less commonly used sources such as green bonds, land-value capture mechanisms, development charges, and the private sector.

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
- Birmingham, UK: Programme of actions with clear priorities
- 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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ



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.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ



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





Arrange for monitoring and evaluation

More efforts are needed!

The implementation of mobility measures is monitored and evaluated closely. General progress towards strategic objectives and targets is assessed regularly based on clear indicators. Systematic monitoring of individual measures allows to adapt to changing circumstances and optimise future actions.

Your responses indicate insufficient monitoring and evaluation activities. Not knowing whether or your activities achieve their targets will make effective implementation difficult, as it hinders you in adjusting and optimising your measures – and convincing critics with data.

Useful steps to work towards robust monitoring and evaluation routines could be to:

- Map the data and indicators used by different departments of your planning authority and by external organisations, for example public transport operators, universities and regional authorities. Also check which indicators could be provided by the national statistics office. Such a data audit pays off, especially if you have little resources for data collection. Progress is much easier to monitor if you use indicators that have already been implemented and accepted.
- Define a set of indicators that measures your strategic objectives. Especially for 'newcomer cities' it is recommended to select a small number of core indicators that does not require unrealistic amounts of new data collection. (1) Use well-defined standard indicators, which enables benchmarking against other cities and comparison to national/international statistics. (2) Focus on outcome indicators that directly measure your objectives (e.g. 'yearly fatalities by all transport accidents in the urban area' to measure progress in road safety, or 'well-to-wheel greenhouse gas emissions by all urban area passenger and freight transport modes' for climate objectives). (3) If such data is too difficult to collect, use transport activity indicators (e.g. motorisation, modal split, satisfaction with modes) or output indicators (e.g. newly built infrastructure, implemented policies).
- Set measurable and time-bound targets that clearly describe which indicator should change by how much by which year (e.g. 30% reduction of greenhouse gas emission from urban transport within 10 years.) Also include intermediate targets that represent milestones towards the long-term targets (e.g. 15% reduction of greenhouse gas emissions from urban transport within 5 years). Be ambitious but realistic. While it is good to aim high, unrealistic targets are counterproductive and can be demotivating.
- Measure the strategic indicators regularly, usually every 1-2 years, and communicate the progress to politicians and the public. It is important to establish clear monitoring procedures for all indicators. This includes to agree on the data collection method, reporting format, how often it will be measured, who is responsible and where the budget comes from.
- Also arrange for monitoring of individual measures during implementation, as well as evaluation afterwards. For evaluation it helps to start with the question "What impacts are expected from a measure?" and then define an outcome indicator, e.g. number of accidents or number of cycle trips in a certain area of the city. For monitoring it helps to start with the question "What policy, infrastructure or service is directly implemented in a measure?" and then define an output indicator, e.g. km of new bus lanes built or number of new buses in operation.



Good practices:

Lund, Sweden: Yearly monitoring reports summarising the status of target attainment

Milton Keynes, UK: Easily measurable and available set of strategic indicators

Örebro, Sweden: Three key targets for traffic development

Funchal, Portugal: Systematic measure monitoring to increase acceptance

Recommended further readings:

- Monitoring and evaluation manual – Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes
- Activity 6.1: Identify indicators for all objectives
- Activity 6.2: Agree measurable targets
- Activity 7.3: Plan measure monitoring and evaluation
- Activity 11.1: Monitor progress and adapt
- Activity 12.1: Analyse successes and failures
- Activity 12.2: Share results and lessons learned
- Activity 12.3: Consider new challenges and solutions

Tools:

- Set of recommended strategic impact indicators for sustainable urban mobility
- Table to plan monitoring and evaluation activities



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ



Your answers

id	8pfil
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	Acharnes
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)	100,000 to 250,000
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 work for another department (e.g. environment, urban planning)
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?	None of them
For which of the following transport modes have mobility problems been analysed in the last 3 years?	Private motor vehicle (car, motorcycle, scooter, etc.)
Which of the following mobility trends have been analysed in the last 3 years?	None of them
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 that address some of the problems
Does your city have a set of SMART targets that allow monitoring of progress towards the achievement of its objectives?	No SMART targets
When deciding what mobility measures to implement, how often did you assess their contribution to your city's objectives and targets?	Often
In the last year, which of the following types of measures did you use to improve the mobility situation?	None of them
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)?	To a small extent
Non-motorised transport: In the last year, did your city prepare or implement measures to raise the attractiveness of walking and/or cycling?	To a small extent



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

id	8pfl
Multimodality: In the last year, did your city prepare or implement measures to facilitate multimodal travels that combine several transport modes?	To a small extent
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 small 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?	To a small extent
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?	70,20,1,9
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?	Once
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?	After finishing the development
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?	Sometimes
In the last year, which evaluation methods did you use to evaluate mobility measures after implementation?	Usually no evaluation
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.	very interesting,Mary Krimnianioti,krimnianioti@gmail.com