

ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ



ΣΒΑΚ
ΒΥΡΩΝΑ

Ανάδοχοι:

ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.
ΚΟΣΜΑΣ Σ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

ISO CODE: 2102-00-10-ΠΥ-ΤΕ-ΣΒΑΚ-01-0

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ: ISO CODE: 2102-00-10-ΠΥ-ΤΕ-ΣΒΑΚ-01-0

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΗ	ΕΛΕΓΧΟΣ	ΕΓΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
Έκδοση 0	ΟΚΤ. 2021	ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ	ΚΟΣΜΑΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ	1 ^ο Παραδοτέο

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	1
1.1	Συμβατικά.....	1
1.2	Αντικείμενο της υπηρεσίας.....	1
1.3	Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη.....	5
1.4	Ομάδα έργου.....	6
2.	ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ.....	7
2.1	Φορέας Εκπόνησης.....	7
2.2	Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι.....	7
2.2.1	Παρεμβάσεις, σχέδια και πολιτικές.....	7
2.2.1.1	Ένταξη σε δίκτυα και διεθνείς πρωτοβουλίες.....	7
2.2.1.2	Στρατηγικός Σχεδιασμός του Δήμου.....	7
2.2.1.3	Μελέτες και Έργα.....	10
2.2.2	Ανθρώπινοι πόροι.....	11
2.2.3	Οικονομικοί Πόροι.....	13
2.2.4	Διαδικασία αυτοαξιολόγησης.....	15
2.3	Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ για την προετοιμασία/ υποστήριξη του ΣΒΑΚ.....	15
2.4	Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης.....	17
2.5	Δημιουργία Ιστοσελίδας.....	17
2.6	Δεσμεύσεις του σχεδιασμού και προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ..	17
2.7	Συγκρότηση Δικτύου Φορέων & Εμπλεκόμενων Μερών.....	25
2.8	Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο.....	28
2.8.1	Ευρωπαϊκό και Διεθνές Επίπεδο.....	28
2.8.2	Εθνικό Επίπεδο.....	30
2.8.3	Περιφερειακό Επίπεδο.....	37
2.8.4	Τοπικό Επίπεδο.....	41
2.8.5	Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού.....	50
3.	ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.....	52
3.1	Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ΣΒΑΚ.....	52
3.2	Τεκμηρίωση ανάγκης συνεργασίας με εξωτερικό σύνδεσμο.....	54
3.3	Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών.....	54

3.3.1	Καταγραφή εμπλεκόμενων φορέων	54
3.3.2	Μεθοδολογία συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών	54
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	77
	Παράρτημα Ι: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ	78

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Κατανομή σημαντικότερων έκτακτων χρηματοδοτήσεων του Δήμου Βύρωνα ανά κατηγορία	14
Πίνακας 2-2: Πληθυσμιακή εξέλιξη, έτη 1991-2001-2011	19

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1-1: Νέος κύκλος ΣΒΑΚ (2019).....	2
Εικόνα 2-1: Απόφαση Δημάρχου για τη συγκρότηση Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ.....	16
Εικόνα 2-2: Διοικητικά όρια Δήμου Βύρωνα	18
Εικόνα 2-3: Οικιστικό (Αστικό) τμήμα Δήμου Βύρωνα	18
Εικόνα 2-4: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Δήμου Βύρωνα	20
Εικόνα 2-5: Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα	23
Εικόνα 2-6: Στάση «Αγαλματάκια» Δημοτικής συγκοινωνίας Δήμου Βύρωνα	23
Εικόνα 2-7: Ένταση παρόδιας στάθμευσης Δήμου Βύρωνα στη διασταύρωση των οδών Σειρήνων-Αναλήψεως-Τιμοθέου.....	24
Εικόνα 2-8: Δημόσια Πρόσκληση για τη Συγκρότηση Δικτύου Φορέων	25
Εικόνα 2-9: Έγγραφο Πρόσκληση για τη Συγκρότηση του Δικτύου Φορέων.....	26
Εικόνα 2-10: Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων.....	27
Εικόνα 3-1: Χρονοδιάγραμμα Εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στον Δήμο Βύρωνα	53
Εικόνα 3-2: Επιλογές αντίδρασης (reaction) σε δημοσίευση ή σχόλιο στο Facebook	72
Εικόνα 3-3: Παράδειγμα διαδικτυακής ψηφοφορίας στο Facebook (επιλογή προτιμώμενης εποχής) με τη χρήση των εικονιδίων αντίδρασης	72

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 3-1: Βασικές δραστηριότητες της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ	56
Διάγραμμα 3-2: Ευκαιρίες εμπλοκής των πολιτών και των φορέων κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ	57
Διάγραμμα 3-3: Εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, ανάλογα με τη φάση εκπόνησής του.....	58
Διάγραμμα 3-4: Σημεία στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ που προτείνονται δράσεις δια ζώσης συμμετοχής.....	61
Διάγραμμα 3-5: Ομάδες συμμετεχόντων στη διαδικασία εκπόνησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας και τα βασικά χαρακτηριστικά τους.....	63

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

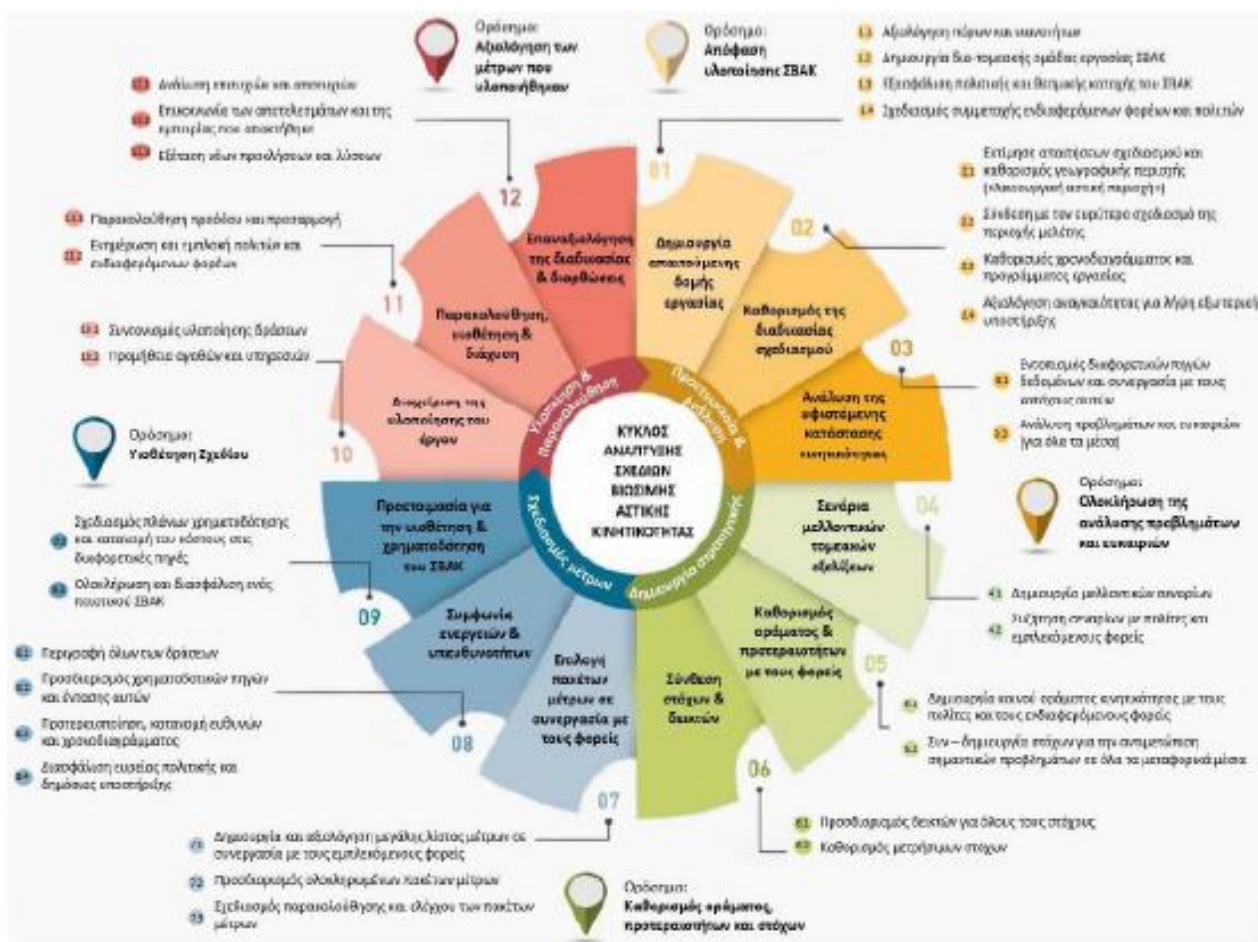
Σύμφωνα με την από 23/07/2021 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 13404) ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Βύρωνα κ. **Γρηγόριο Κατωπόδη** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ του ΣΙΜΟΥ», η «**Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα**».

Το παρόν τεύχος αποτελεί το **1^ο Παραδοτέο/ Πακέτο Εργασίας 1** (εκ των έξι πακέτων εργασίας) **τμήμα της εν λόγω παροχής υπηρεσιών και αφορά στον Προσδιορισμό Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ**.

1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας

Σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εκπόνηση και εφαρμογή των ΣΒΑΚ, προκύπτουν οι ακόλουθες κωδικοποιημένες οδηγίες εκπόνησης (με τις αναγκαίες προσαρμογές στα ελληνικά δεδομένα και τη σχετική ορολογία), τις οποίες οφείλει να ακολουθήσει ο Δήμος προκειμένου το ΣΒΑΚ που θα εκπονήσει να είναι αποδεκτό από τους ευρωπαϊκούς φορείς αξιολόγησης και ο Δήμος έτσι να είναι επιλέξιμος για τη συμμετοχή του σε σχετικά Ευρωπαϊκά Προγράμματα. Η κωδικοποίηση και μετάφραση των οδηγιών έχει γίνει με ευθύνη του Συμβούλου από το πρωτότυπο έγγραφο της ΕΕ. Από το 2013 έως τον Οκτώβριο του 2019, οι Οδηγίες εκπόνησης ΣΒΑΚ της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ELTIS) που ήταν σε ισχύ, ήταν οι «Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2013). Το ELTIS, βασιζόμενο στην εμπειρία από την εκπόνηση ΣΒΑΚ σε Ευρωπαϊκές πόλεις, προχώρησε στην επανεξέταση και ενημέρωση των οδηγιών με νέες προδιαγραφές, όπως αναθεωρήθηκαν από τον Οκτώβριο του 2019, με το Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2nd Edition.

Παρακάτω παρουσιάζεται ο νέος «Κύκλος ΣΒΑΚ» που βασίζεται στις πρόσφατες αυτές προδιαγραφές. Ο νέος κύκλος ΣΒΑΚ διαχωρίζεται σε 4 φάσεις, 12 βήματα και 32 δραστηριότητες. Επίσης υπάρχουν και 5 ορόσημα, από τα οποία τα 4 βρίσκονται στο τέλος στη κάθε φάση και το 1 στην αρχή της εκπόνησης.



Εικόνα 1-1: Νέος κύκλος ΣΒΑΚ (2019)

Αντικείμενο της παρούσας σύμβασης είναι η υποβοήθηση της Υπηρεσίας του Δήμου Βύρωνα στην εκπόνηση των Βημάτων 1-9 του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία απαιτούν τη συγκρότηση μιας διεπιστημονικής ομάδας επιστημόνων υψηλού επιπέδου και ειδικευσης.

Οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται σε κάθε ΣΒΑΚ πρέπει να απευθύνονται σε όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών, επιβατικών και εμπορευματικών, μηχανοκίνητων και μη, καθώς και τη μετακίνηση και τη στάθμευση. Κάθε ΣΒΑΚ αποτελεί μια στρατηγική για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση προβλημάτων μεταφορών σε αστικές περιοχές, με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα νομικά πλαίσια των κρατών-μελών.

Τα ΣΒΑΚ αντιμετωπίζουν πιο αποτελεσματικά τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές, στις αστικές περιοχές. Είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας, τα στάδια της οποίας θα περιγραφούν αναλυτικά στη συνέχεια.

Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα ρυθμιστικά πλαίσια, τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

- Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής
- Συμμετοχική προσέγγιση με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων
- Ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
- Ίσες ευκαιρίες μετακίνησης σε όλους τους χρήστες

- Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση (μετακινήσεις σε δίκτυο, συνεχείς ροές, όχι αποσπασματικότητα μετακινήσεων)
- Αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων
- Τακτική παρακολούθηση, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων
- Εξέταση του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς

Στις αστικές περιοχές, οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να καλύπτουν όλους τους τρόπους και τις μορφές των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των:

- δημόσιων ή ιδιωτικών μεταφορών,
- των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών,
- των μεταφορών με μηχανοκίνητα ή μη-μηχανοκίνητα μέσα,
- την κίνηση και τη στάθμευση.
- Πρόσθετα θα πρέπει να καλύπτονται οι ανάγκες όλων των χρηστών εξασφαλίζοντας την ισότιμη πρόσβαση και την προσπελασιμότητα της πόλης, όπως:
 - των κατοίκων
 - των εργαζομένων
 - των επισκεπτών ή και τουριστών
 - των ατόμων με ειδικές ανάγκες (άτομα με αναπηρία, άτομα με μειωμένη δυνατότητα κινητικότητας, τυφλοί, κλπ.)
 - των λοιπών εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, υπερήλικες, γονείς με μικρά παιδιά, έγκυες γυναίκες, νήπια και μικρά παιδιά, κλπ.)

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα θα αποτελεί ένα κείμενο στρατηγικής με ειδικό περιεχόμενο. Η αποστολή του είναι να επιφέρει τη στροφή του Δήμου προς τη βιώσιμη κινητικότητα.

Αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο με τη βοήθεια του οποίου μπορούν να επιτευχθούν τα ακόλουθα:

1. Καλύτερη Ποιότητα Ζωής
2. Εξοικονόμηση κόστους για τις καθημερινές μετακινήσεις
3. Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία
4. Απρόσκοπτες μετακινήσεις και βελτιωμένη προσβασιμότητα
5. Αποτελεσματική χρήση των πόρων
6. Δημόσια υποστήριξη
7. Στροφή προς μια νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας
8. Προετοιμασία καλύτερων μελετών και σχεδίων για κάθε επιμέρους θέμα κινητικότητας
9. Αξιοποίηση συνεργειών
10. Μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα και πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις

Οι παρεμβάσεις που θα προταθούν θα πρέπει να αιτιολογούνται με γνώμονα τη συνεισφορά της κάθε μίας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα έχουν εντοπιστεί από την ανάλυση και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών και άλλων στόχων του έργου και ειδικότερα των γενικότερων στόχων εθνικού επιπέδου. Κάθε παρέμβαση θα διατυπωθεί σε αδρές γραμμές, αλλά με τρόπο ώστε να προκύπτει το φυσικό της αντικείμενο και τα τεχνικά και λειτουργικά της χαρακτηριστικά. Η περιγραφή κάθε παρέμβασης θα πρέπει να γίνει με τρόπο ώστε να είναι δυνατή η εκτίμηση των επιπτώσεών της σε προκαταρκτικό επίπεδο με αναφορά στους δείκτες αξιολόγησης που θα έχουν τεθεί. Οι παρεμβάσεις θα λάβουν υπόψη τους τα υπό εκτέλεση και προγραμματισμένα έργα υποδομής και τις υφιστάμενες και προγραμματισμένες πολεοδομικές πολιτικές και

παρεμβάσεις. Επίσης θα παρουσιαστούν συνολικά συμπεράσματα των προτεινόμενων παρεμβάσεων σε βραχύ, μέσο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα για κάθε περιοχή. Αναφορικά με τη διερεύνηση επίλυσης τοπικών κυκλοφοριακών προβλημάτων οι προτάσεις και εναλλακτικές λύσεις θα πρέπει να είναι πλήρως τεκμηριωμένες.

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

1.1 Διαμόρφωση των Δομών Εργασίας

- 1.1.1. Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι
- 1.1.2. Η Ομάδα του ΣΒΑΚ
- 1.1.3. Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης
- 1.1.4. Σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών

1.2. Προσδιορισμός Πλαισίου Σχεδιασμού

- 1.2.1. Δεσμεύσεις του σχεδιασμού και προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ
- 1.2.2. Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού
- 1.2.3. Χρονοδιάγραμμα και διάγραμμα εργασίας
- 1.2.4. Τεκμηρίωση ανάγκης συνεργασίας με εξωτερικό σύμβουλο

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

2.1 Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων

2.2 Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ, ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΣΤΟΧΩΝ, ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

3.1 Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων

- 3.1.1 Πιθανά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης
- 3.1.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Επικρατέστερο σενάριο

3.2 Ανάπτυξη Οράματος και Γενικών Στόχων του ΣΒΑΚ

- 3.2.1 Όραμα
- 3.2.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης - Γενικοί στόχοι

3.3 Προσδιορισμός Ειδικών Στόχων και Δεικτών Παρακολούθησης

- 3.3.1 Δείκτες παρακολούθησης
- 3.3.2 Ειδικοί στόχοι

3.4 Πακέτα Μέτρων

- 3.4.1 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Λίστα μέτρων
- 3.4.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων
- 3.4.3 Πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

4.1 Σχέδιο Δράσης

- 4.1.1 Ενέργειες
 - 4.1.2 Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης
 - 4.1.3 Προτεραιότητες, καθήκοντα και χρονοδιάγραμμα
 - 4.1.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης
- 4.2 Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση του ΣΒΑΚ
- 4.2.1 Σχέδιο συν-χρηματοδότησης
 - 4.2.2 Διασφάλιση ποιότητας
 - 4.2.3 Τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

- 5.1. Δημιουργία και διαχείριση social media (facebook group)
- 5.2. Ανάπτυξη και διαχείριση ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

- 6.1 Διοργάνωση ανοικτών εκδηλώσεων διαβούλευσης (4)

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου 2012 - 2014
- Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (2021-2030)
- Εθνική Χωρική Στρατηγική
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών
- οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών)
- Ν.4710/2020 «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις»
- Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (2014-2025)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) Υποδομών Μεταφορών 2021 - 2027
- Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου (ΣΑΔ) του ΔΕΔΔΗΕ (2021 – 2025)
- Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο (ΕΣΠ)
- Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»
- Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030
- Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (2014 - 2021)
- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής (2021 - 2027)
- Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αττικής (ΠΠΑ) (2021 - 2025)
- Περιφερειακό Σχέδιο για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής (ΠΕΣΠΚΑ)
- Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Βύρωνα
- Λοιπές, σχετικές με το ΣΒΑΚ, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες
- Στατιστικά στοιχεία από απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

1.4 Ομάδα έργου

Μέσω της παρούσας σύμβασης ορίζονται ως Ειδικοί Εμπειρογνώμονες για το ΣΒΑΚ του Βύρωνα:

- ο κ. **Θεόδωρος Μαυρογεώργης**, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin), Νόμιμος Εκπρόσωπος MSM Consulting, κοινός εκπρόσωπος Αναδόχου.
- ο κ. **Κοσμάς Αναγνωστόπουλος**, Πολιτικός Μηχανικός Παν. Πατρών, Συγκοινωνιολόγος - Πολεοδόμος MSc, Συντονιστής Δικτύου CIVINET Greece-Cyprus, αναπληρωτής κοινός εκπρόσωπος Αναδόχου.

Υποστηρικτικά στους ανωτέρω, και με πρωτοβουλία της σύμπραξης εμπειρογνομώνων, χωρίς πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση για τον Δήμο, την Ομάδα του ΣΒΑΚ θα συνδράμει το Δίκτυο CIVINET Greece-Cyprus, η ομάδα ΣΥΝΗΧΗΣΕΙΣ, η ΟΤΕ ACADEMY A.E. και το Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών. Συγκεκριμένα, οι επιστήμονες από κάθε προαναφερόμενο φορέα που συμμετέχουν στην ομάδα έργου του ΣΒΑΚ του Βύρωνα είναι:

ΜΣΜ CONSULTING

Θ. Μαυρογεώργης, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin), Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng)

Α. Μαυρογεώργη, Πολιτικός Μηχανικός City Uni. of London, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος

Μ. Σμαΐλη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng)

Κ. Μαυρογεώργη, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ

Ό. Ρεϊτζοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

Κ. Πυλαρινού, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

Π. Σπανού, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

Β. Μαραγκουδάκης, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

Κ. Λυμπεράκη, Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστήμιο Πατρών

Φ. Χωνιανάκη, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc

Σ. Παπαγιαννάκης, Υποψήφιος Διδάκτορας Πολεοδομίας & Χωροταξίας, ΕΜΠ/ Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πτυχιούχος ΜΔΕ Πολεοδομίας & Χωροταξίας - MSc ΕΜΠ

ΑΤΟΜΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΣΜΑ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ / ΔΙΚΤΥΟ CIVINET GREECE-CYPRUS

Κ. Αναγνωστόπουλος, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος MSc

Κ. Νικολοπούλου, Κοινωνική Επιστήμων Παντείου Πανεπιστημίου

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

Ζ. Χριστοφόρου, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, με MSc Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού (Université Paris-Est, FR) και MSc Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού της Σχολής Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ και Δρ. Συγκοινωνιολόγος της Σχολής Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) της Γαλλίας

Μ. Γιαννουλάκη, Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος MSc

Γ. Λιάππη, Πολιτικός Μηχανικός, MSc

ΣΥΝΗΧΗΣΕΙΣ

Η. Γκότσης, Κοινωνιολόγος, Ψυχοθεραπευτής Συγγραφέας

Ε. Φιλανθρωποπούλου, Ψυχολόγος, Ψυχοθεραπεύτρια, Εκπαιδεύτρια Ενηλίκων

Β. Χριστουλάκη, Service Designer

ΟΤΕ ACADEMY

Α. Ράλλη, Graphic Designer

Μ. Μελά, Συνεργάτης Επικοινωνίας

2. ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ

2.1 Φορέας Εκπόνησης

Φορέας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι ο Δήμος Βύρωνα.

2.2 Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι

2.2.1 Παρεμβάσεις, σχέδια και πολιτικές

2.2.1.1 Ένταξη σε δίκτυα και διεθνείς πρωτοβουλίες

Ο Δήμος Βύρωνα συμμετέχει στο «**Σύμφωνο των Δημάρχων**» για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Το σύμφωνο είναι η βασική πρωτοβουλία της Ε.Ε. που ενώνει τις τοπικές και περιφερειακές αρχές σε μία κοινή δέσμευση για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών τους μέσω της συμβολής στους κλιματικούς και ενεργειακούς στόχους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Μετά το πέρας του 2020 όσοι είχαν προηγουμένως δεσμευτεί για τους στόχους του περασμένου χρονικού διαστήματος καλούνται να προσυπογράψουν ξανά τους στόχους για το 2030. Οι νέοι στόχοι που τίθενται προς υλοποίηση ή ακόμη και υπέρβαση είναι:

- Τουλάχιστον 40% χαμηλότερες εκπομπές CO₂ (και πιθανόν άλλων αερίων του θερμοκηπίου) έως το 2030, μέσω μέτρων για τη βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση και την ευρύτερη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Ενισχυμένη ικανότητα προσαρμογής στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.
- Αυξημένη συνεργασία με αντίστοιχες τοπικές και περιφερειακές αρχές εντός της ΕΕ και πέραν από αυτή, με στόχο τη βελτίωση της πρόσβασης σε ασφαλή, βιώσιμη και οικονομικά προσιτή ενέργεια.

Τον Ιούλιο του 2011, ο Δήμος Βύρωνα υπέγραψε την **Ευρωπαϊκή Χάρτα για την Ισότητα των Φύλων στις Τοπικές Κοινωνίες**, η οποία εκπονήθηκε από τους Δήμους και τις Περιφέρειες της Ευρώπης, αναλογιζόμενος τη σημασία εφαρμογής βιώσιμων πρακτικών για την προώθηση της αρχής της Ισότητας των Φύλων.

Τέλος, ο Δήμος Βύρωνα συμμετέχει στο δίκτυο ευρωπαϊκών πόλεων **CIVITAS Forum** για την προώθηση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας από τον Ιούλιο του 2021, ενώ ο Δήμαρχος Βύρωνα Γρηγόρης Κατωπόδης εξελέγη Αντιπρόεδρος της Εκτελεστικής Επιτροπής του δικτύου CIVINET CY-EL, που αποτελεί θεσμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG MOVE) με καθήκοντα τοπικού δικτύου του Ευρωπαϊκού Δικτύου CIVITAS για τις πόλεις Ελλάδας και Κύπρου. Με αφορμή την εκλογή του και σε ό,τι αφορά τα ΣΒΑΚ ο Δήμαρχος δήλωσε : *«Επέλεξα να θέσω στη διάθεση του δικτύου CIVINET την υποψηφιότητά μου, γιατί ο Δήμος Βύρωνα μπαίνει πλέον δυναμικά στη μάχη της Βιώσιμης Κινητικότητας και των ΣΒΑΚ, βρίσκοντας την επιλογή αυτή ως μονόδρομο για μια περιβαλλοντικά φιλική και κοινωνικά δίκαιη πολεοδομική ανασυγκρότηση της πόλης μας.»*

2.2.1.2 Στρατηγικός Σχεδιασμός του Δήμου

Αποστολή του Δήμου, όπως έχει αποτυπωθεί στο θεσμικό πλαίσιο της αυτοδιοίκησης είναι: «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».

Η στρατηγική του Δήμου, επομένως, αποτελεί συνεκτικό σύνολο γενικών στόχων και πολιτικών δράσης, που αποσκοπούν στην εκπλήρωση αυτής της αποστολής και στην επίτευξη του οράματος του Δήμου. Οι γενικοί στόχοι τοπικής και βιώσιμης ανάπτυξης επομένως, είναι τα κρίσιμα ζητήματα στα οποία πρέπει κατά προτεραιότητα να επικεντρωθεί ο Δήμος, προκειμένου να εκπληρώσει καλύτερα την αποστολή του.

Το στρατηγικό σχέδιο, βασίζεται στην αξιοποίηση των δυνατών σημείων, την εκμετάλλευση των ευκαιριών, την περιστολή των αδύνατων σημείων και την αντιμετώπιση των κινδύνων/ απειλών που εμφανίζει η περιοχή του Δήμου. Η διατύπωση της στρατηγικής του Δήμου γίνεται μέσω του καθορισμού των Αξόνων, Μέτρων και Στόχων με αντικείμενο:

1. Την προώθηση της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης της περιοχής
2. Την ικανοποίηση των αναγκών των αποδεκτών των υπηρεσιών του Δήμου
3. Την αναβάθμιση της διοικητικής ικανότητας του (με τη βελτίωση της λειτουργίας των υπηρεσιών και των οργάνων του, την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού και της υλικοτεχνικής υποδομής του)
4. Τη βελτίωση της οικονομικής του κατάστασης

Η εξειδίκευση της στρατηγικής ξεκινά με τον προσδιορισμό των αξόνων. Οι Άξονες Προτεραιότητας καθορίζονται με υπουργική απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, σχετικά με το περιεχόμενο, τη δομή και τον τρόπο υποβολής των επιχειρησιακών προγραμμάτων των ΟΤΑ α' βαθμού. Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 41179/2014 (ΦΕΚ 2970/Β/2014) Υπουργική Απόφαση, οι Άξονες Προτεραιότητας καθορίζονται ως εξής:

ΑΞΟΝΑΣ 1: Περιβάλλον και Ποιότητα ζωής,

ΑΞΟΝΑΣ 2: Κοινωνική Πολιτική - Υγεία - Πολιτισμός - Παιδεία και Αθλητισμός,

ΑΞΟΝΑΣ 3: Τοπική οικονομία και απασχόληση

ΑΞΟΝΑΣ 4: Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας και της Οικονομικής Κατάστασης του Δήμου

Σ' αυτό το πλαίσιο, και ειδικότερα για ζητήματα που σχετίζονται περισσότερο με τον Άξονα 1, μελέτες που εκπονήθηκαν για τον Δήμο και έχουν άμεσο ή έμμεσο αντίκτυπο στην κινητικότητα ή/και την οδική ασφάλεια παρατίθενται παρακάτω:

- Ανάπλαση και διαμόρφωση πλατειών και κοινοχρήστων χώρων του Δήμου Βύρωνα
- Ανακατασκευή πεζοδρόμων περιοχής «Αγορά» του Δήμου Βύρωνα
- Ενίσχυση αστικού πρασίνου και διαμόρφωση χώρων αναψυχής στον Δήμο Βύρωνα
- Μελέτη για Δημοτική Συγκοινωνία (λειτουργία 2 κυκλικών γραμμών)
- Ανάπλαση περιοχής προσφυγικών στον Καρέα Δήμου Βύρωνα
- Μελέτη Βιοκλιματικής και Ενεργειακής Αναβάθμισης Οδού Χρυσοστόμου Σμύρνης Δήμου Βύρωνα

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου 2012 - 2014

Σκοπός του Επιχειρησιακού Προγράμματος είναι η προώθηση της τοπικής και της εσωτερικής ανάπτυξης του Δήμου, σε εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις αναπτυξιακού σχεδιασμού σε τοπικό και εθνικό επίπεδο και τις νέες αρμοδιότητες που ορίζει το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Ειδικότερα, οι Γενικοί Στόχοι του ΕΠ:

1. Προώθηση της τοπικής ανάπτυξης

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα κατά κύριο λόγο θα προσδιορίζει τις νέες δραστηριότητες και λειτουργίες που πρέπει να εκτελέσει ο Δήμος στο πλαίσιο των θεσμοθετημένων αρμοδιοτήτων του, με απώτερος σκοπούς:

- A. Τη προστασία και αναβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος:
- Της βελτίωσης και διαχείρισης του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος
 - Της προστασίας και της αειφόρου διαχείρισης του φυσικού περιβάλλοντος.
 - Των τεχνικών υποδομών και των δικτύων εξυπηρέτησης.

- Β. Τη βελτίωση της κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας των κατοίκων της περιοχής του, με παρεμβάσεις στους τομείς (ενδεικτικά):
- Κοινωνικής πολιτικής και της Κοινωνικής Ενσωμάτωσης
 - Της Υγείας
 - Παιδείας / Πολιτισμού / Αθλητισμού/ Δια βίου μάθησης.
 - Της Ισότητας των Φύλων και των Ευκαιριών.
- Γ. Τη βελτίωση της τοπικής οικονομίας και απασχόλησης, με παρεμβάσεις στους τομείς (ενδεικτικά): Κοινωνικής πολιτικής και της Κοινωνικής Ενσωμάτωσης
- Των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων
 - Της απασχόλησης

2. Εσωτερική ανάπτυξη του Δήμου ως οργανισμού

Εκτός από τις δράσεις για την προώθηση της τοπικής ανάπτυξης το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα περιλαμβάνει μέτρα και δράσεις για τη βελτίωση της διοικητικής ικανότητας του Δήμου ως δημόσιου οργανισμού ως φορέα παροχής συλλογικών αγαθών και υπηρεσιών αλλά και ως κοινωνικού και πολιτικού θεσμού. Απώτερος σκοπός να εκφράσει και να δώσει λύσεις στις τοπικές κοινωνικές ανάγκες με αποτελεσματικότητα, επάρκεια και ταχύτητα στη λειτουργία του. Ειδικότερα οι σχετικές δράσεις αποσκοπούν:

- Στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των δραστηριοτήτων και στην καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη.
- Στη βελτίωση της παραγωγικής ικανότητας των υπηρεσιών της, της ανάπτυξης του υφιστάμενου προσωπικού, της μηχανοργάνωσης, της προμήθειας εξοπλισμού και της εξασφάλισης γης και κτιριακών εγκαταστάσεων.
- Στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης του Δήμου, μέσω του μεσοπρόθεσμου οικονομικού προγραμματισμού, της παρακολούθησης του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ορθολογικότερης οικονομικής διαχείρισης.

3. Ανάπτυξη συνεργασιών Δήμου

Οι Δήμοι καλούνται να διαδραματίσουν ένα ηγετικό ρόλο στη διαχείριση των τοπικών αναπτυξιακών πόρων κινητοποιώντας:

- Τους τοπικούς κοινωνικούς και οικονομικούς φορείς (ιδιωτικές επιχειρήσεις, σύλλογοι και μη κυβερνητικές οργανώσεις)
- Τους γειτονικούς Δήμους
- Όλους τους φορείς του πολιτικού - διοικητικού συστήματος της χώρας (Κεντρικοί φορείς, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, συλλογικοί φορείς κ.α.).

Επομένως, το επιχειρησιακό πρόγραμμα εκτός από τις υπηρεσίες, τα έργα και τις ρυθμίσεις για τα οποία είναι αρμόδιος ο Δήμος Βύρωνα, είναι δυνατό να εντοπίζει δραστηριότητες που ανήκουν στην αρμοδιότητα άλλων δημόσιων φορέων και να προσδιορίζει τις αναγκαίες ενέργειες συνεργασίας και επιρροής των φορέων αυτών στο πλαίσιο μίας συντονισμένης προσπάθειας για τα μείζονα ζητήματα που απασχολούν τη περιοχή και τη τοπική κοινωνία. Το πρόγραμμα εκτός των άλλων στοχεύει επίσης, στην αναβάθμιση του επιπέδου συνεργασίας του Δήμου με φορείς του ιδιωτικού, δημόσιου και κοινωνικού τομέα, σε τοπικό, διαπεριφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, για τη συντονισμένη προώθηση της τοπικής ανάπτυξης και την από κοινού παροχή υπηρεσιών ή υλοποίηση δράσεων και συμφωνιών.

Πρόγραμμα χρηματοδότησης ΟΤΑ «Αντώνης Τρίτσης»

Στο πλαίσιο του προγράμματος χρηματοδότησης «Αντώνης Τρίτσης» (πρόσκληση ΑΤ11) ο Δήμος Βύρωνα έχει εισηγηθεί να ενταχθούν έργα σε χρηματοδότηση, μερικά από τα οποία

σχετίζονται με τη στοχοθεσία και τις προϋποθέσεις για το ΣΒΑΚ, με την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας:

1. «Επέκταση της Ανακύκλωσης με διαλογή του Δήμου Βύρωνα» προϋπολογισμού 871.279,80€ στο πλαίσιο της πρόσκλησης με κωδικό ΑΤ04.
2. «Ανάπλαση αστικών περιοχών του Δήμου Βύρωνα» προϋπολογισμού 9.484.915,56€ στο πλαίσιο της Πρόσκλησης με κωδικό ΑΤ06.
3. «Μελέτες Ωρίμανσης Έργων του Δήμου Βύρωνα» προϋπολογισμού 1.232.824,32€, με ανώτατο όριο χρηματοδότησης 620.000€ στο πλαίσιο της Πρόσκλησης με κωδικό ΑΤ09.
4. «Συντήρηση δημοτικών ανοιχτών αθλητικών χώρων και σχολικών μονάδων του Δήμου Βύρωνα» προϋπολογισμού 548.872,57€ στο πλαίσιο της Πρόσκλησης με κωδικό ΑΤ10.
5. «Ψηφιακός μετασχηματισμός Δήμου Βύρωνα με δράσεις/εφαρμογές ευφυών τεχνολογιών για την ανάπτυξη "έξυπνης πόλης"» προϋπολογισμού 4.861.008,74 € στο πλαίσιο της πρόσκλησης με κωδικό ΑΤ08 και
6. «Προμήθεια ηλεκτρικών οχημάτων Δήμου Βύρωνα» προϋπολογισμού 1.810.400,00 € στο πλαίσιο της πρόσκλησης με κωδικό ΑΤ12.

2.2.1.3 Μελέτες και Έργα

Οι σημαντικότερες από τις παρεμβάσεις που προγραμματίστηκαν από τον Δήμο, υλοποιήθηκαν ή βρίσκονται σε εξέλιξη την τρέχουσα περίοδο και αφορούν σε επιμέρους θεματικές της βιώσιμης κινητικότητας ή μείζονες δημόσιους χώρους και κοινωφελείς υποδομές που παράγουν μετακινήσεις είναι ανά κατηγορία:

Ολοκληρώθηκε

- Ανακατασκευή Γηπέδου ποδοσφαίρου, νέες αθλητικές εγκαταστάσεις στην περιοχή Εργάνη του Δήμου Βύρωνα
- Αναπλάσεις, συντηρήσεις παιδικών χαρών στον Δήμο Βύρωνα
- Κατασκευή πεζογέφυρας Καρέα
- Πρότυπο Βιοκλιματικό Κολυμβητήριο
- Περιβαλλοντική και Ενεργειακή Αναβάθμιση Δημοτικού σταδίου Δήμου Βύρωνα
- Επισκευές - συντηρήσεις πλατειών και λοιπών κοινοχρήστων χώρων Δήμου Βύρωνα
- Αναβάθμιση - Νέος εξοπλισμός Παιδικών Χαρών

Σε εξέλιξη

- Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου Δήμου Βύρωνα
- Ανάπλαση της πλατείας Φατσέα του Δήμου Βύρωνα
- Προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού για την αναβάθμιση παιδικών χαρών
- Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)

Διαγωνισμοί σε εξέλιξη

- Προμήθεια και εγκατάσταση υπόγειων συστημάτων συλλογής απορριμμάτων και αναβάθμιση της διαμόρφωσης του πέριξ κοινόχρηστου χώρου
- Προμήθεια και τοποθέτηση στεγάστρων στάσεων Μ.Μ.Μ. στον Δήμο Βύρωνα

2.2.2 Ανθρώπινοι πόροι

Με την υπ' αρ. 87/2020 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Βύρωνα, περί τροποποίησης του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου Βύρωνα, ο τροποποιημένος οργανισμός προβλέπει τις παρακάτω οργανικές μονάδες:

ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ, ΤΥΠΟΥ, ΔΙΕΘΝΩΝ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ & ΗΛ.ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ & ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

- Γραφείο Πολιτικής Προστασίας
- Γραφείο Δασοπροστασίας
- Γραφείο Εθελοντικής Βάσεις

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

- Τμήμα Δημοτικής Κατάστασης
- Τμήμα Ληξιαρχείου
- Τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού
- Τμήμα Εξυπηρέτησης Πολιτών
- Τμήμα Εσωτερικής Ανταπόκρισης

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- Τμήμα Λογιστηρίου και Μισθοδοσίας
- Τμήμα Προμηθειών - Αποθήκης - Διαχείρισης Υλικού
- Τμήμα Εσόδων
- Τμήμα Ταμειακής Υπηρεσίας
- Τμήμα Δημοτικού Κοιμητηρίου

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- Τμήμα Προγραμματισμού Έργων
- Τμήμα Υπηρεσιών Δόμησης
- Τμήμα Υποδομών
- Τμήμα Ηλεκτρολογικών και Μηχανολογικών Εγκαταστάσεων
- Τμήμα Συντήρησης
- Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
- Τμήμα Έκδοσης και Χορήγησης Αδειών Καταστημάτων, Ρύθμισης Εμπορικών Δραστηριοτήτων και Προστασίας του Καταναλωτή

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ

- Τμήμα Καθαριότητας
- Τμήμα Κίνησης και Συντήρησης Οχημάτων
- Τμήμα Ανακύκλωσης

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

- Τμήμα Περιβάλλοντος
- Τμήμα Πρασίνου
- Τμήμα Φύλαξης Δημοτικών Υποδομών

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

- Τμήμα Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων
- Τμήμα Ευπαθών Κοινωνικών Ομάδων, Κοινωνικής Μέριμνας Οικογένειας και Παιδιού, Προώθησης Πολιτικών Ισότητας Φύλων και ΑΜΕΑ
- Τμήμα Προαγωγής Υγείας

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΒΡΕΦΙΚΩΝ ΠΑΙΔΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ

- Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης
- Τμήμα Παιδαγωγικού

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

- Τμήμα Παιδείας -Νέας Γενιάς & Δια Βίου Μάθησης
- Τμήμα Πολιτισμού
- Τμήμα Αθλητισμού

Επιπλέον, ακολουθώντας πιστά τις νέες οδηγίες εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS, ο Βύρωνας, με τις υφιστάμενες υπηρεσίες του και τα αρμόδια κατά περίπτωση όργανά του (Δημοτικό Συμβούλιο, Δήμαρχος, Αντιδήμαρχος, Επιτροπές κτλ) ανέλαβαν την ευθύνη να αποτελέσουν τον κορμό του φορέα εκπόνησης του ΣΒΑΚ, καλύπτοντας τα κενά που διαπιστώθηκαν με συνέργειες και εξωτερικές συνεργασίες. Η ανάγκη ουσιαστικής συμμετοχής από την αρχή ως το τέλος στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, καθιστά απαραίτητη τη συγκρότηση ομάδας εργασίας που θα βασίζεται στο μόνιμο στελεχιακό δυναμικό του Δήμου. Το στελεχιακό δυναμικό του δήμου που θα συγκροτήσει την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ, θα πρέπει να αντληθεί από τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
- τη Διεύθυνση Τμήματος Υποδομών
- τη Διεύθυνση Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών
- τη Διεύθυνση Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου

2.2.3 Οικονομικοί Πόροι

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 166/17.12.2020 απόφαση του Προϋπολογισμού του Δήμου Βύρωνα έτους 2021 έφερε αύξηση του ιδίου κατά 8.642.004 ευρώ. Αντιστοίχου μεγέθους είναι και η έκταση των έργων που προγραμματίζονται, ανάμεσα στα οποία εντάσσονται και τα εξής:

- Προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού για την αναβάθμιση παιδικών χαρών του Δήμου Βύρωνα
- Πράξη Ανοικτό κέντρο εμπορίου Δήμου Βύρωνα
- Αναβάθμιση δημόσιου χώρου και σύστημα έξυπνης πόλης και έξυπνης κινητικότητας
- Κατασκευή ραμπών και χώρων υγιεινής για την πρόσβαση και την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε σχολικές μονάδες του Δήμου Βύρωνα
- Εργασίες συντηρήσεων και επισκευών αθλητικών χώρων Δήμου Βύρωνα

Τα προγραμματισμένα έργα καλύπτονται εν μέρει από το ΕΣΠΑ και το Πρόγραμμα ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ.

Την τελευταία 10ετία, 2011 έως και το 2020, ο Δήμος Βύρωνα έχει καταφέρει να απορροφήσει έκτακτες χρηματοδοτήσεις από τις πηγές του πίνακα που ακολουθεί. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από αυτόν είναι:

- Δεν παρατηρείται μεγάλη ετήσια διακύμανση αναφορικά με τις έκτακτες χρηματοδοτήσεις που απορροφούνται από εξωτερικές πηγές. Ο Δήμος έχει καταφέρει να αντλεί κατά μέσο όρο 41εκ. ευρώ ανά έτος, με ελάχιστο ετήσιο ποσό τα 31.441.796 ευρώ.
- Τα μεγαλύτερα ποσά (άνω του 1/2 του προϋπολογισμού) αντλούνται από το ΚΑΠ και τις Επιχορηγήσεις (20,18% και 35,58% αντίστοιχα).
- Τα ποσοστά άντλησης χρηματοδοτήσεων από συνήθεις (για άλλους ΟΤΑ) πηγές χρηματοδότησης, όπως είναι το ΕΣΠΑ, η Περιφέρεια και τα προγράμματα Φιλόδημος και Θησέας, δεν ξεπερνούν αθροιστικά το 7,99%.
- Μία ακόμη αξιοσημείωτη πηγή εσόδων, τα οποία ανέρχονται στο 17,11% του προϋπολογισμού, είναι το Σύνολο Τελών Δήμου

Έχοντας πλέον μια ολοκληρωμένη εικόνα της ικανότητας του Δήμου να αντλεί χρηματοδοτήσεις και να υλοποιεί έργα και πολιτικές, σε επόμενο στάδιο του ΣΒΑΚ θα διατυπωθούν αναλυτικά όλες οι πιθανές πηγές χρηματοδότησης για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα, λαμβάνοντας υπόψη κάθε φορά το ειδικό περιεχόμενο και τις ιδιαιτερότητες κάθε προτεινόμενου μέτρου.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πίνακας 2-1: Κατανομή σημαντικότερων έκτακτων χρηματοδοτήσεων του Δήμου Βύρωνα ανά κατηγορία

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ/ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020	%
ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ	17.477.018	21.130.787	22.591.932	16.171.977	8.177.350	11.644.152	16.177.847	12.924.873	13.067.958	8.102.240	147.466.134	35.58
ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΑ ΕΣΟΔΑ	660.655	823.320	2.022.503	2.720.614	3.220.624	3.587.805	3.994.725	3.452.782	3.258.177	3.694.424	27.435.629	6.62
ΕΣΠΑ	3.582.949	2.046.224	62.878	6.980.222	1.320.667	501.858	765.397	797.337	711.806	956.730	17.726.068	4.28
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	1.115.610	7.353.593	5.404.893	655.500	80.987		0			0	14.610.583	3.53
ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ									309.150	0	390.150	0.07
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ						0	0	183.893			183.893	0.04
ΕΣΟΔΑ ΚΑΠ	12.125.362	10.278.231	9.991.730	7.114.950	7.733.607	7.958.627	7.046.314	6.986.512	7.270.396	7.134.456	83.640.185	20.18
ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ											0	0.00
ΠΡΟΣΤΙΜΑ	43.125	29.104	37.373	37.207	48.498	50.652	62.899	105.461	67.255	49.665	531.239	0.13
ΣΥΝΟΛΟ ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΥ (ΥΔΡΕΥΣΗΣ, ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΩΝ ΚΑ)	7.591.643	7.671.021	6.866.394	6.691.616	6.927.098	7.379.386	7.825.591	7.603.788	7.319.392	5.034.782	70.910.711	17.11
ΦΟΡΟΙ-ΕΙΣΦΟΡΕΣ	86.893	45.886	791.234	676.901	650.886	870.662	770.810	731.801	857.231	328.273	5.810.577	1.40
ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΚΠΟΙΗΣΗ ΚΙΝΗΤΗΣ ΚΑΙ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	740	0	0	0	0						740	0.00
ΘΗΣΕΑΣ	216.482	235.390									451.872	0.11
ΛΟΙΠΑ ΕΚΤΑΚΤΑ ΕΣΟΔΑ	9.536	38.045	88.929	50.487	34.040	9.535	131.955	27.426	16.639	21.301	427.893	0.10
ΕΣΟΔΑ Π.Ο.Ε.	570.563	16.784	851.334	215.962	162.085	118.275	289.892	2.667.395	422.110	1.582.825	6.517.356	1.57
ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΩΝ	1.473.646	4.445.770	3.980.28	3.544.52	3.085.954	3.760.616	4.160.525	4.301.505	4.847.665	4.787.748	38.388.229	9.26
ΣΥΝΟΛΟ	44.954.222	54.114.155	52.689.480	44.859.956	31.441.796	35.881.568	41.225.955	39.782.773	37.767.880	31.692.444	414.410.2298	100

Πηγή: Ταμειακός Απολογισμός Εσόδων Δήμου Βύρωνα 2011 - 2012

2.2.4 Διαδικασία αυτοαξιολόγησης

Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτοαξιολόγησης που όφειλε ο Δήμος να ακολουθήσει, επισυνάπτεται το ερωτηματολόγιο αυτοαξιολόγησης του ELTIS που διατέθηκε στην Ομάδα του ΣΒΑΚ. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 16 ερωτήσεις και έχει ως στόχο να αναδείξει την υφιστάμενη κατάσταση στον Δήμο σχετικά με τις τρέχουσες πρακτικές και τον υφιστάμενο σχεδιασμό, συγκρινόμενη με μια ιδανική διαδικασία σχεδιασμού, όπως αυτή των οδηγιών του ELTIS.

Δεδομένου ότι τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτοαξιολόγησης δεν είναι δημοσιεύσιμα σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, παραλείπεται η επισύναψη και ο σχολιασμός τους.

2.3 Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ για την προετοιμασία/ υποστήριξη του ΣΒΑΚ

Με την υπ' αριθμ. 15384/31.08.2021 απόφαση Δημάρχου γίνεται σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε.) του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα (κατά το Ν. 4784/2021 άρ. 5), αποτελούμενη από τους:

- **κ. Καραγιάννη Μιχάλη**, Αντιδήμαρχο της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
- **κα Μίχου Μαρία**, κλάδου Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
- **κ. Κόλλια Δημήτρη**, κλάδου Τοπογράφων Μηχανικών, προϊστάμενος του Τμήματος Υποδομών
- **κα Άννα Αναστασάκη** (εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό Α.Ε.) Προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών με αναπληρωτή τον κα Δημήτρη Παναγιωτακόπουλο αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών
- **κα Μαρία - Ελένη Μιχάλη** (εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ Α.Ε.) Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου με αναπληρώτρια την κα Ζαμπέτα Αρμένη, Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, Προϊσταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας, Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος

ως Επικεφαλής της ανωτέρω Ομάδας Εργασίας ορίζεται η **κα Μαρία Μίχου, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών**, η οποία είναι και υπεύθυνη για τον συντονισμό του έργου της.

Έργο της ομάδας εργασίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.4784/2021 είναι:

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

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ**

- στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,
- ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,
- η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

ΑΔΑ: 9ΓΛ709Ε-Δ5Μ
Ministry of Digital Governance
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΕΣΠΑ 2014-2020
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΚΑΛΥΚΡΑΤΗΣ

Βύρωνας 31-08-2021
Αρ.Πρωτ.: 15384

ΑΔΑ: 9ΓΛ709Ε-Δ5Μ

5. Κα **Μαρία-Ελένη Μιχάλη**, (εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ Α.Ε.) Πολιτικός Μηχανικός – Συγκ/γος, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου με αναπληρώτρια την κα **Ζαμπέτα Αρμένη**, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκ/γος, Προϊσταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας, Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος ως

Επικεφαλής της ανωτέρω Ομάδας Εργασίας ορίζεται η κα **Μαρία Μίχου, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών**, η οποία είναι και υπεύθυνη για το συντονισμό του έργου της.

Α Π Ο Φ Α Σ Η 461 ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

ΘΕΜΑ: ΣΥΣΤΑΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

Ο Δήμαρχος Βύρωνας, έχοντας υπόψη:

- Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν.3852/10 (ΦΕΚ Α' 87/7-6-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» περί «Αρμοδιοτήτων Δημάρχου»
- Τις διατάξεις του Ν.2690/99 Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις
- Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου μας και το υφιστάμενο προσωπικό.
- Τις διατάξεις του Ν.4784/2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις»
- Την ανάγκη συγκρότησης μίας Ομάδας Εργασίας με κύριες αρμοδιότητες την προετοιμασία, τον σχεδιασμό, την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση της παροχής υπηρεσίας: "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνας"
- Το με αρ. πρωτ. ΑΛΧ-73784/16-08-2021 έγγραφο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
- Το με αρ. πρωτ. 11638/20-08-2021 έγγραφο της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Τη σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε.) του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνας (κατά το Ν.4784/2021 άρ.5), αποτελούμενη από τους:

1. Κο **Καραγιάννη Μιχάλη**, Αντιδήμαρχος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
2. Κα **Μίχου Μαρία**, κλάδου Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
3. Κο **Κόλλιτσα Δημήτρη**, κλάδου Τοπογράφων Μηχανικών, προϊστάμενος του Τμήματος Υποδομών
4. Κα **Άννα Αναστασάκη** (εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό Α.Ε) Προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών με αναπληρωτή τον κο **Δημήτρη Παναγιωτακόπουλο** αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΑΤΩΠΟΔΗΣ

Εικόνα 2-1: Απόφαση Δημάρχου για τη συγκρότηση Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ

2.4 Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης

Ένα από τα πλέον δυνατά σημεία του Δήμου Βύρωνα είναι το γεγονός ότι ο Δήμος και η Δημοτική Αρχή, για κάθε πρωτοβουλία τους, φροντίζουν για τη μεγαλύτερη δυνατή θεσμική και πολιτική υποστήριξη και συναίνεση από το ξεκίνημα μέχρι την υλοποίηση. Σχετικά, ακολουθεί η σχετική πολιτική δήλωση του Δημάρχου Βύρωνα, Γρηγόρη Κατωπόδη:

«Η βιώσιμη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών στο αστικό και περιαστικό περιβάλλον, αποτελεί έναν κεντρικό στρατηγικό στόχο για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Ο Δήμος Βύρωνα προχωρά στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ ώστε να καθοριστούν οι στόχοι και σε 10 χρόνια από σήμερα, ο Βύρωνας να χαρακτηρίζεται από ένα οικονομικά βιώσιμο, περιβαλλοντικά φιλικό και κοινωνικά δίκαιο σύστημα μεταφορών, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη όλες τις ιδιαιτερότητες κινητικότητας της περιοχής μας, αξιοποιώντας παράλληλα τις σημαντικές ευκαιρίες που προκύπτουν από τη θέση του Δήμου μας στην ευρύτερη περιοχή του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας.

Σε αυτή τη διαδικασία, η γνώμη των ίδιων των πολιτών έχει βαρύνουσα σημασία. Για μια πόλη προσβάσιμη, χωρίς ρύπους, θόρυβο και ατυχήματα, ανοιχτή σε κάθε κάτοικο και επισκέπτη της.»

2.5 Δημιουργία Ιστοσελίδας

Η ομάδα έργου ανέπτυξε την ιστοσελίδα <https://vyronas.sump.gr/> αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ του Βύρωνα, η οποία πληροί τις προδιαγραφές του Ν.4727/2020 για την προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. Το έργο αυτό έχει παραδοθεί στον Δήμο Βύρωνα ως «Πακέτο Εργασίας 5 : Δημιουργία Πλατφόρμας Διαβούλευσης & Social Media» τον Σεπτέμβριο του 2021.

2.6 Δεσμεύσεις του σχεδιασμού και προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ

Ο **Δήμος Βύρωνος ή Βύρωνα** είναι Δήμος του Κεντρικού Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής, που συστάθηκε πρώτη φορά ως αυτοτελής Δήμος το 1934.

Η περιοχή αρχικά δημιουργήθηκε ως προσφυγικός συνοικισμός το 1922-1923 από πρόσφυγες της Μικρασιατικής Καταστροφής, με την ονομασία «Βύρωνας» να καθιερώνεται το 1924 προς τιμήν των εκατό χρόνων από τον θάνατο του Λόρδου Βύρωνα στο Μεσολόγγι (1824). Με το Πρόγραμμα "Καλλικράτης" το 2011, ο Δήμος Βύρωνα (Δήμος Μητροπολιτικού Κέντρου) ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής, χωρίς να επέλθουν μεταβολές στην έκταση του Δήμου σε σχέση με την προηγούμενη διοικητική διαίρεση της χώρας ("Καποδίστριας").

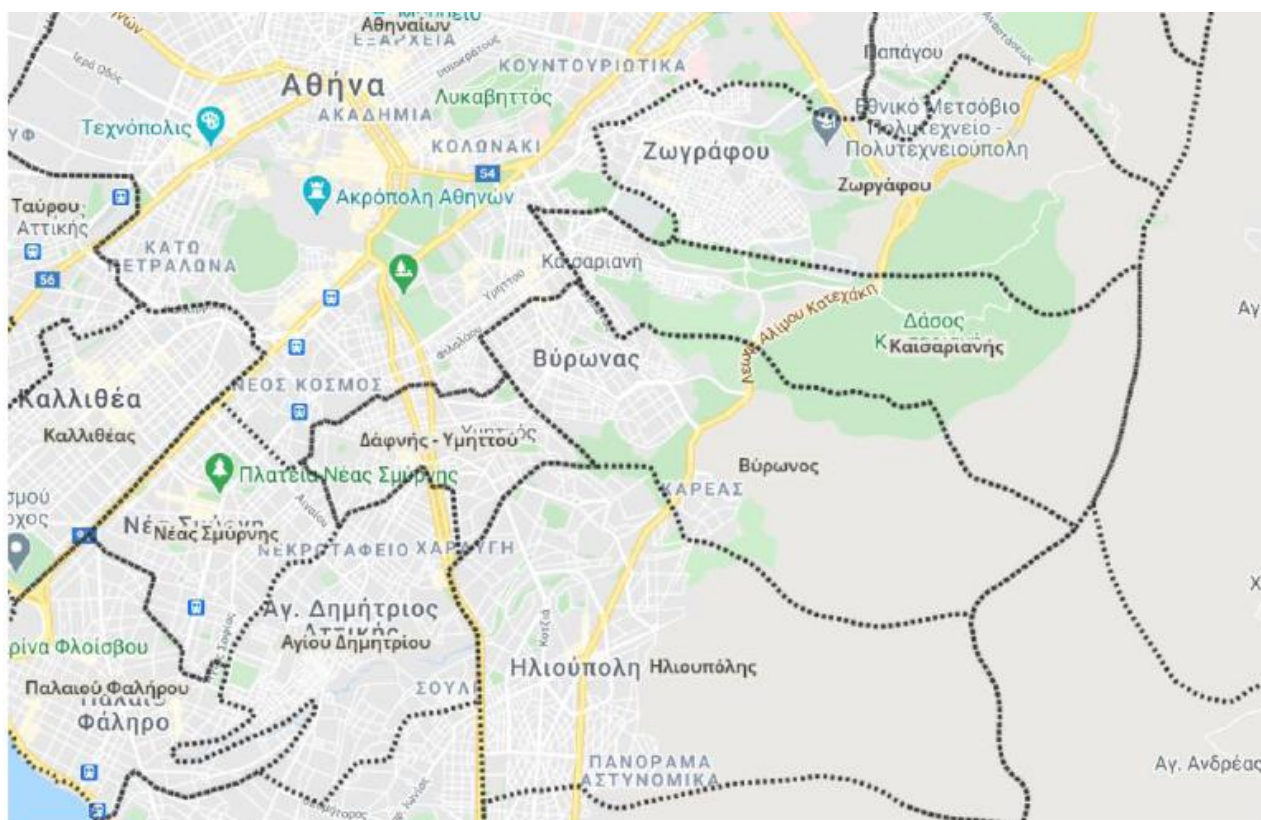
Ο Δήμος **Βύρωνα** συνορεύει:

- βόρεια με τον Δήμο Καισαριανής,
- δυτικά με τον Δήμο Αθηναίων,
- νοτιοδυτικά με τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού,
- νότια με τον Δήμο Ηλιούπολης,
- ανατολικά με τον Δήμο Κρωπίας (ανατολικά του όρους Υμηττού).

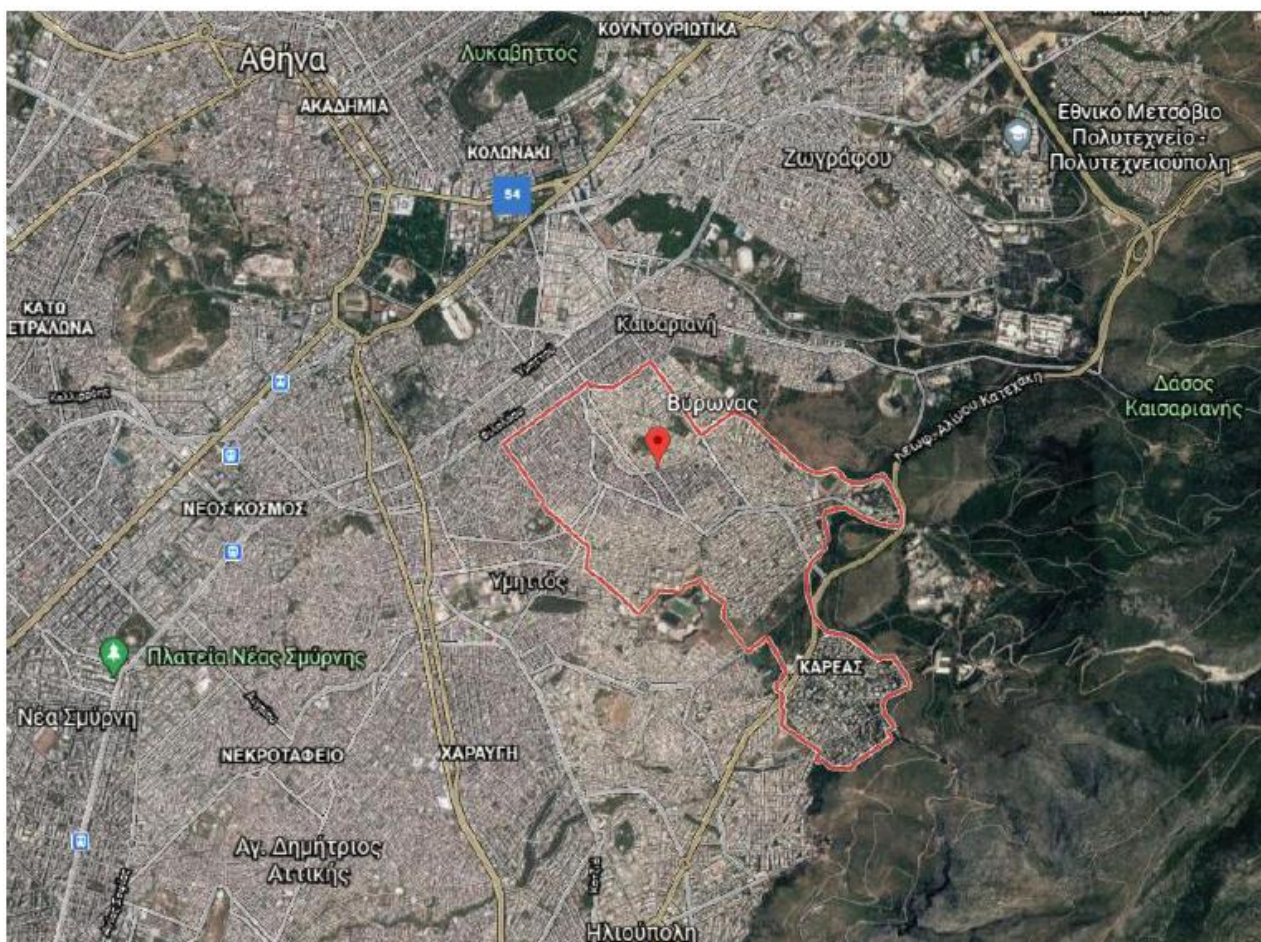
Γεωγραφικό όριο του Δήμου στα ανατολικά αποτελεί το όρος Υμηττός, ενώ τεχνητό όριο του οικιστικού ιστού αποτελεί η Λ. Αλίμου - Κατεχάκη, η οποία αποτελεί και άξονα αποκοπής του αστικού ιστού με την περιοχή του Καρέα που ανήκει στον Δήμο Βύρωνα.

Ο Δήμος Βύρωνας μαζί με τους γειτονικούς Δήμους Καισαριανής, Δάφνης-Υμηττού, Ηλιούπολης (αλλά και Ζωγράφου και Αγ. Δημητρίου) λειτουργούν ως συνέχεια της μητροπολιτικής Αθήνας, με κοινά χαρακτηριστικά και με καθημερινές λειτουργικές συνδέσεις τόσο με το κέντρο της Αθήνας όσο και μεταξύ τους.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑΣ»
Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ



Εικόνα 2-2: Διοικητικά όρια Δήμου Βύρωνας
(Πηγή: [Oikoskopio](#))



Εικόνα 2-3: Οικιστικό (Αστικό) τμήμα Δήμου Βύρωνας
(Πηγή: [Google Maps](#))

Ο Δήμος έχει πληθυσμό 61.308 μόνιμους κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) και η συνολική του έκταση είναι 9,204 τ.χλμ. (συμπ. του περιαστικού πρασίνου - τμήματος του Υμηττού). Η πληθυσμιακή πυκνότητα του Δήμου ανέρχεται σε 6.661 κατ./km², ενώ η πραγματική πληθυσμιακή πυκνότητα είναι τουλάχιστον διπλάσια (λαμβάνοντας υπόψη την έκταση του οικιστικού τμήματος του Δήμου), καθιστώντας τον Δήμο Βύρωνα ως έναν από πιο πυκνοκατοικημένους.

Η πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Βύρωνα καταγράφει μικρή μείωση κατά την τελευταία απογραφή πληθυσμού της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011), ενώ είχε παρουσιάσει μικρή αύξηση κατά την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001).

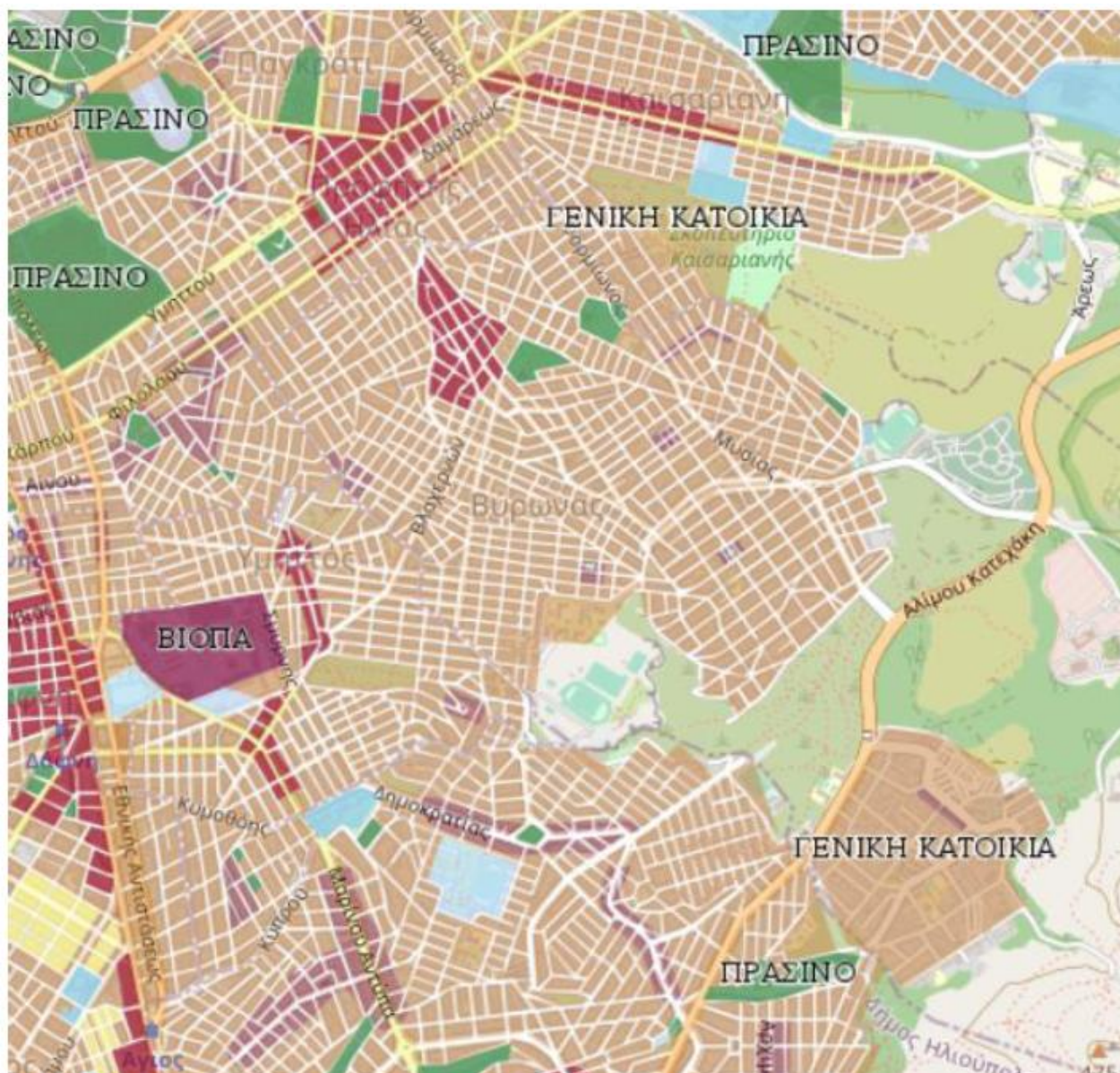
Πίνακας 2-2: Πληθυσμιακή εξέλιξη, έτη 1991-2001-2011

	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός			Πραγματικός (de facto) Πληθυσμός		
		Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1991	3.594.817	8,34%	-1,70%	3.523.407	6,77%	0,68%
	2001	3.894.573			3.761.810		
	2011	3.828.434	3.787.386				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1991	1.197.601	-1,53%	-12,70%	1.141.194	-2,55%	-8,03%
	2001	1.179.308			1.112.133		
	2011	1.029.520	1.022.853				
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΟΣ	1991	60.651	6,61%	-5,19%	58.523	4,41%	-1,49%
	2001	64.661			61.102		
	2011	61.308	60.193				

Οι κυριότερες γειτονίες/ συνοικίες του Δήμου Βύρωνα είναι:

- Νέο Παγκράτι (Αγ. Λάζαρος)
- Ανάληψη
- Μεταμόρφωση
- Νέα Ελβετία
- Ζωοδόχος Πηγή (Άνω Βύρωνα)
- Καρέας

Όσον αφορά σε θεσμοθετημένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ), έχουν δημοσιευθεί οι Υ.Α. 30958/1269/12.03.90 (Φ.Ε.Κ. 221 Δ'/10-04-90) (Φ.Ε.Κ. 221 Δ'/10-04-90), περί «Έγκρισης γενικού πολεοδομικού σχεδίου του Δήμου Βύρωνα» και Υ.Α. 101505/7705/96 (Φ.Ε.Κ.108Δ'/05.02.96) για τη δημοσίευση των χαρτών. Στην παρούσα φάση εκπονείται μελέτη για την τροποποίηση του ισχύοντος ΓΠΣ Δήμου Βύρωνα (σε φάση διαβούλευσης). Σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ, ο Δήμος χωρίζεται σε έντεκα (11) πολεοδομικές ενότητες - γειτονίες (Π.Ε.). Η υπό μελέτη τροποποίηση ΓΠΣ προτείνει αναδιοργάνωση των Π.Ε. σε επτά (7). Σημειώνεται ότι το εγκεκριμένο και σε ισχύ ΓΠΣ δεν περιλαμβάνει την περιοχή «Καρέας».



Εικόνα 2-4: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Δήμου Βύρωνα
(Πηγή: [MISA GIS \(GIS.ORGANISMOSATHINAS.GR\)](http://MISA.GIS.ORGANISMOSATHINAS.GR) (ypeka.gr))

Ο Δήμος Βύρωνα χαρακτηρίζεται στο μεγαλύτερο τμήμα του (οικιστικό) ως περιοχή γενικής κατοικίας, ενώ έχει και θεσμοθετημένο πολεοδομικό κέντρο (βλ. παραπάνω Εικόνα). Υπάρχουν επίσης δασικές εκτάσεις (Υμηττός). Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων ο Δήμος διαθέτει Δημαρχείο, ΚΕΠ, ΕΛΤΑ, Αστυνομικό Τμήμα, ενώ για επιπλέον διοικητικές υπηρεσίες (π.χ. ΔΟΥ, Υπουργεία) έχει σχέση κυρίως με τον Δήμο Αθηναίων (κέντρο Αθήνας, Παγκράτι).

Η σημαντικότερη πολιτιστική υποδομή συγκαταλέγεται το Θέατρο Βράχων Υμηττού-Βύρωνα, που περιλαμβάνει δύο σκηνές: «Μελίνα Μερκούρη» και «Άννα Συνοδινού». Το Θέατρο Βράχων κατασκευάστηκε το 1986 στα νταμάρια Υμηττού (στα όρια των Δήμων Βύρωνα, Υμηττού και Ηλιούπολης), αναβαθμίζοντας σημαντικά τη -μέχρι τότε υποβαθμισμένη- τριγύρω περιοχή. Φιλοξενεί κάθε καλοκαίρι το Φεστιβάλ Δήμου Βύρωνα, με πλήθος εκδηλώσεων - παραστάσεων - συναυλιών και αποτελεί τοπόσημο και πόλο έλξης για όλη την Αττική.

Στις πολιτιστικές υποδομές συγκαταλέγεται και ο Δημοτικός Κινηματογράφος «Νέα Ελβετία», όπου πραγματοποιούνται και εκδηλώσεις, ομιλίες, κλπ., καθώς και το Πνευματικό Κέντρο Δήμου Βύρωνα, ενώ σε ξεχωριστό κτίριο λειτουργεί η Δημοτική Βιβλιοθήκη.

Ο Δήμος διαθέτει υποδομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, καθώς και σημαντικές αθλητικές εγκαταστάσεις με προεξέχουσες: Α. το κολυμβητήριο και το Δημοτικό Στάδιο (γνωστό και ως «νταμάρια», με χωρητικότητα 4.340 θεατών), καθώς και γήπεδα χειροσφαίρισης (handball), που βρίσκονται βορειοανατολικά του οικιστικού τμήματος του Δήμου, ανατολικά του Κοιμητηρίου Βύρωνα, & Β. τα γήπεδα Υμηττού και Βύρωνα (Εργάνης), Κλειστό Γυμναστήριο Βύρωνα και γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5, που βρίσκονται δίπλα στο Θέατρο Βράχων.

Επίσης, χαρακτηριστικό του Δήμου είναι οι πολλές -μικρότερες ή μεγαλύτερες- πλατείες (τουλάχιστον 22 στο σύνολο του Δήμου), που βρίσκονται διάσπαρτες στον Δήμο και οι χώροι πέριξ αυτών λειτουργούν ως τοπικά κέντρα γειτονιάς.

Αξιοσημείωτοι χώροι αστικού πρασίνου είναι τα Άλση Αγ. Τριάδας (Λαμπηδόνα) και Αναγέννησης, που περιλαμβάνουν και αναβαθμισμένες παιδικές χαρές, το πάρκο/ Παιδική Χαρά Νέας Ελβετίας, όπως και ο χώρος Ταπητουργείου (Πλ. Εθνικής Αντίστασης & Παιδική Χαρά Ραιδεστού), καθώς και το διαμήκες πάρκο επί της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας της ως άνω οδού. Το εν λόγω πάρκο αποτελεί και άξονα σύνδεσης από το Δημοτικό Στάδιο έως το Θέατρο Βράχων (και των αθλητικών εγκαταστάσεων αυτών).

Από άποψη εμπορικών εξυπηρετήσεων έχει αυτοτέλεια εξυπηρέτησης και καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων. Η εμπορική δραστηριότητα εντοπίζεται στο κέντρο του Δήμου με την «Αγορά Βύρωνα» (οδός Αγ. Σοφίας και πέριξ αυτής) αλλά και ειδικότερα κατά μήκος των οδικών αξόνων Λ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, Λ. Κύπρου, Κολοκοτρώνη, Χειμάρρας, ενώ εμπορική δραστηριότητα σημειώνεται και επί των οδών Φορμίωνος και Καραολή & Δημητρίου.

Στο κέντρο επίσης, δίπλα στον Ι.Ν. Αγ. Τριάδος, βρίσκεται και το Κέντρο Υγείας Βύρωνα.

Σημαντικά κτίρια της πόλης είναι τα:

- Ταπητουργείο (οδός Βαϊνδηρίου, κτίσμα του 1923-1924)
- Παλιό Δημαρχείο (οδός Κύπρου και Ευαγγελικής Σχολής, κτίσμα του 1924)
- Παλιά Αγορά (εν μέρει κατεδαφισμένη, Λεωφόρος Χρυσοστόμου Σμύρνης)
- Προσφυγικές οικίες κεντρικού οικισμού (διατηρούνται κάποιες μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη, Καισαρείας, Βουτζά & Μεσολογγίου).
- Παλιά σχολεία (1^ο Δημοτικό Βύρωνα, 4^ο Δημοτικό Βύρωνα).
- Μονή Αγίου Ιωάννου Καρέα (11^{ος}-12^{ος} αι.)
- Μονή Αγίου Γεωργίου Κουταλά (15^{ος} αι. ή αργότερα)

Όσον αφορά ειδικότερα στην περιοχή του Καρέα, υπάρχουν επίσης, πλατείες και χώροι αναψυχής και πράσινου, το Σταθοπούλειο Πολιτιστικό Κέντρο, αλλά και το "Αστικό Κέντρο Καρέα" (Κέντρο Φροντίδας Οικογένειας Καρέα - ΚΕ.Φ.Ο. Καρέα), ενώ υπάρχουν δημόσια σχολεία (δημοτικό, γυμνάσιο, λύκειο) αλλά και ιδιωτικά εκπαιδευτήρια. Επίσης, υπάρχουν, διάφοροι χώροι άθλησης κλειστοί και υπαίθριοι, με σημαντικότερους το Γήπεδο Ποδοσφαίρου (ΔΙΑΝΑ) και το Κλειστό Γυμναστήριο Καρέα «Τάκης Παπαγεωργίου». Στον Καρέα βρίσκεται και η Φιλιππινέζικη Σχολή της Ελλάδας, η οποία λειτουργεί υπό το Πολιτιστικό Τμήμα της Πρεσβείας των Φιλιππίνων στην Αθήνα και είναι το μοναδικό Φιλιππινέζικο κοινοτικό σχολείο στην Ευρώπη. Βορειοδυτικά του Καρέα (εκτός οικιστικής έκτασης) βρίσκεται και το Εθνικό Σκοπευτήριο Βύρωνα.

Ως προς τις ειδικές χρήσεις, εντός των ορίων του Δήμου βρίσκεται το Κοιμητήριο Βύρωνα, βόρεια της οδού Αρχιεπισκόπου Αθηνών Χρυσοστόμου και δυτικά της Λ. Αλίμου - Κατεχάκη.

Τέλος, εντός των διοικητικών ορίων του Βύρωνα ανήκουν και οι Στρατιωτικές εγκαταστάσεις Καρέα (Ειδικό Κέντρο Εφοδιασμού Μονάδων Στρατού - ΕΚΕΜΣ, Στρατόπεδο Σακέτα Καρέα, Σχολή Αξιωματικών Νοσηλευτικής - ΣΑΝ, Ανώτατη Στρατιωτική Διοίκηση Εσωτερικού και Νήσων - ΑΣΔΕΝ, κα.) που βρίσκονται ανατολικά της Λ. Αλίμου - Κατεχάκη και βορειοανατολικά της

περιοχής Καρέα. Στον ίδιο χώρο εντοπίζονται ο Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμάτων Δήμου Βύρωνα, το Κέντρο Προστασίας Δασών & Φυσικού Περιβάλλοντος Δήμου Βύρωνα (Πυροφυλάκειο του Δ. Βύρωνα), το Αθλητικό Πάρκο Κουταλά (γηπεδάκια), καθώς και χώρος στάθμευσης (Κουταλά).

Συγκοινωνιακή σύνδεση - Οδικοί άξονες

Οι σημαντικοί οδικοί άξονες του Δήμου είναι: Λ. Αλίμου - Κατεχάκη, Φορμίωνος, Λ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, Λ. Κύπρου, Κολοκοτρώνη - Ουσακίου - Νέας Ελβετίας, Χειμάρρας, Καραολή & Δημητρίου, Αρχιεπισκόπου Αθηνών Χρυσοστόμου, Λ. Καρέα (τμήμα ανατολικά της Λ. Αλίμου - Κατεχάκη), Λ. Καρέα στην περιοχή του Καρέα.

Η Λ. Αλίμου - Κατεχάκη αποτελεί τον σημαντικότερο ιεραρχικά άξονα του Δήμου, καθώς αποτελεί συνέχεια της Περιφερειακής Υμητού. Αποτελεί άξονα αποκοπής του αστικού ιστού για την περιοχή του Καρέα.

Ιδιαίτερα σημαντικός οδικός άξονας κρίνεται η οδός Φορμίωνος, καθώς αποτελεί διαμπερή οδικό άξονα για τον Βύρωνα, με αυξημένους φόρτους και υψηλές ταχύτητες. Ως βασική είσοδος για τον Βύρωνα από Παγκράτι λειτουργεί ο άξονας Φρύνης - Λ. Κύπρου, με παράλληλη έξοδο προς Αθήνα να λειτουργεί ο άξονας Λ. Χρυσοστόμου Σμύρνης - Χρεμωνίδου. Η σύνδεση με τον Δήμο Δάφνης - Υμητού και τις ανατολικές συνοικίες εξυπηρετούν οι άξονες Ελλησπόντου - Παπαστράτου (έξοδος από Βύρωνα) και Βλαχερνών - Χειμάρρας (είσοδος στον Βύρωνα). Η Λ. Καρέα και η Αρχιεπισκόπου Αθηνών Χρυσοστόμου αποτελούν τις συνέχειες της Καραολή & Δημητρίου για τη σύνδεση με τη Λ. Αλίμου - Κατεχάκη.

Ο βασικός οδικός άξονας της περιοχής του Καρέα είναι η Λ. Καρέα, ενώ δευτερεύοντες άξονες είναι οι οδοί 28^{ης} Οκτωβρίου, Ελλήνων Πατριωτών, Θυμάτων Πολέμου και Αναπήρων Πολέμου.

Αστικές Συγκοινωνίες - ΜΜΜ

Η Δημόσια Συγκοινωνία αφορά στην εξυπηρέτηση με λεωφορεία και τρόλεϊ του ΟΑΣΑ με 8 Γραμμές να διέρχονται ή να έχουν αφετηρία/τέρμα εντός του Δήμου Βύρωνα. Όλες οι Γραμμές πραγματοποιούν μετεπιβίβαση σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς (Μετρό: Γραμμές 2 και 3 & Τραμ: Σύναγμα) και είναι οι ακόλουθες:

- 11 «Άνω Πατήσια - Ν. Παγκράτι - Ν. Ελβετία»
- 203 «Καρέας - Ακαδημία (Κυκλική)»
- 204 «Στρ. Σακέτα - Ακαδημία (Κυκλική)»
- 204B «ΕΚΕΜΣ - Ακαδημία (Κυκλική)»
- 209 «Μεταμόρφωση - Σύναγμα»
- 212 «Στ. Δάφνη - Υμητός - Βύρωνα - Καρέας»
- 214 «Ζωοδόχος Πηγή - Ακαδημία»
- 140 «Πολύγωνο - Γλυφάδα»

Η Δημοτική Συγκοινωνία περιλαμβάνει δύο (2) γραμμές: μία γραμμή για την εξυπηρέτηση των κατοίκων (ΓΡΑΜΜΗ 10) και μία γραμμή για την εξυπηρέτηση των μαθητών (ΓΡΑΜΜΗ 30 - ΣΧΟΛΙΚΟ). Τα δρομολόγια εκτελούνται με σύγχρονα οχήματα τύπου mini bus. Η Γραμμή 10 λειτουργεί εντός του Δήμου Βύρωνα καθημερινά (εκτός Κυριακής/ αργίας), με συχνότητα δρομολογίων ανά 30', εκτελώντας κυκλικό δρομολόγιο με αφετηρία την Πλατεία Δ. Νικολαΐδη (Καρέας) προς την Τοπική Αγορά, τους κυριότερους Οργανισμούς Κοινής Ωφελείας και προορισμούς εντός του Δήμου, με μετεπιβίβαση σε ΟΑΣΑ. Τα δρομολόγια εκτελούνται κάθε 30 λεπτά με αφετηρία την Πλατεία Δ. Νικολαΐδη (Καρέας). Η διαδρομή είναι κυκλική 11.800 χιλιομέτρων με 34 στάσεις και διαρκεί περίπου 40-45 λεπτά. Η Γραμμή 30 αφορά στο σχολικό δρομολόγιο με διαδρομή «Νεράιδα» - Σχολικό Συγκρότημα Ταταούλων και δύο στάσεις.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ



Εικόνα 2-5: Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα

(Πηγή: [Δημοτική Συγκοινωνία: Δήμος Βύρωνα \(https://www.dimosbyrona.gr/article.php?cat=67\)](https://www.dimosbyrona.gr/article.php?cat=67))

Στα ιδιαίτερα θετικά της δημοτικής συγκοινωνίας σημειώνεται η ειδική διαμόρφωση των στάσεων με στέγαστρα και πλατφόρμες, προκειμένου να αποτρέπεται η παράνομη στάθμευση, ενώ διαθέτουν και ράμπες για να διευκολύνουν την προσβασιμότητα ατόμων με αναπηρίες (ΑΜΕΑ), ηλικιωμένους, κλπ. Επίσης, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι στάσεις διαθέτουν σύστημα τηλεματικής (αν και όχι στο σύνολό τους).



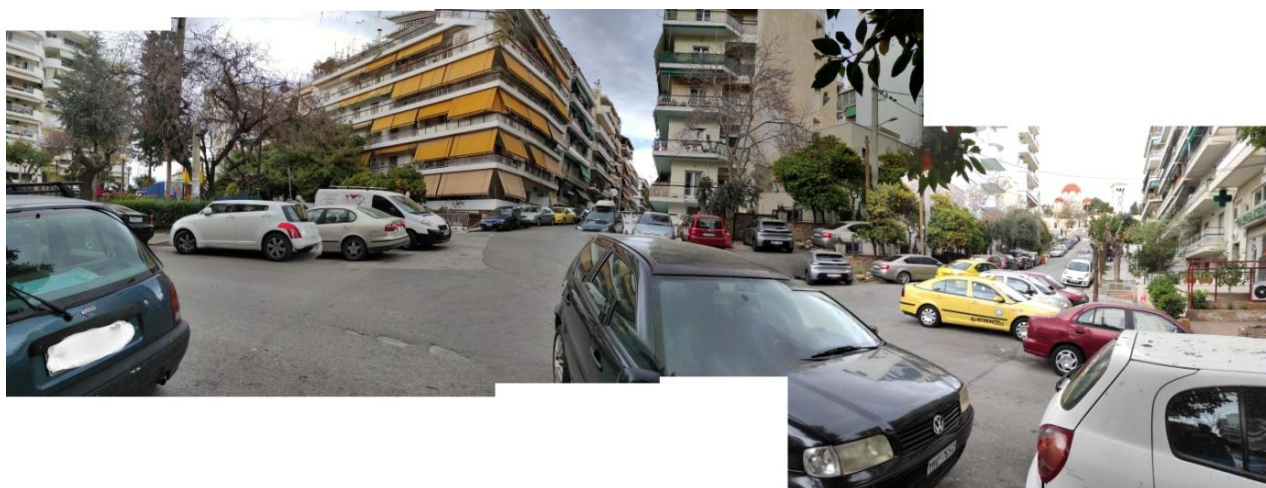
Εικόνα 2-6: Στάση «Αγαλματάκια» Δημοτικής συγκοινωνίας Δήμου Βύρωνα

(Λήψη φωτογραφιών: 03.2021, Ομάδα Έργου)

Τέλος, σημειώνεται ότι στον σχεδιασμό της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ περιλαμβάνεται η υλοποίηση της Γραμμής 4 του Μετρό και ο Δήμος Βύρωνα θα εξυπηρετείται από το Τμήμα Β' της Γραμμής 4 με έναν σταθμό εντός των ορίων του.

Στάθμευση

Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει διαχρονικά ο Βύρωνας είναι η διαχείριση της στάθμευσης και τα συνεπακόλουθα προβλήματα από τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης. Λόγω της πυκνοκατοικημένης δόμησης, σε συνδυασμό με την παλαιότητα των κατοικιών που δεν διαθέτουν χώρους στάθμευσης εκτός οδού (pilotis, υπόγεια parking), αλλά και του αυξημένου δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ, ο Βύρωνας επιβαρύνεται με παρόδια στάθμευση από μεγάλο όγκο επιβατικών οχημάτων ΙΧ, που αφορά κυρίως σε στάθμευση κατοίκων. Με μια πρώτη προσέγγιση, εντοπίζονται 4 χώροι στάθμευσης εκτός οδού για βραχυχρόνια μίσθωση, ήτοι για προσωρινή στάθμευση, ενώ σύμφωνα με πληροφορίες της ομάδας έργου εντοπίζονται και χώροι στάθμευσης εκτός οδού αποκλειστικά για μακροχρόνια μίσθωση (κατοίκων). Οι εν λόγω χώροι δεν επαρκούν για την ικανοποίηση της ζήτησης για στάθμευση.



Εικόνα 2-7: Ένταση παρόδιας στάθμευσης Δήμου Βύρωνας στη διασταύρωση των οδών Σειρήνων-Αναλήψεως-Τιμοθέου

(Λήψη φωτογραφιών από Σειρήνων: 03.2021, Ομάδα έργου)

2.7 Συγκρότηση Δικτύου Φορέων & Εμπλεκόμενων Μερών

Ο φορέας εκπόνησης, ο Δήμος Βύρωνα, σύμφωνα με τα υπ' αριθμ. 14054/04.08.2021 έγγραφό της έκανε Δημόσια Πρόσκληση, καθώς και έγγραφη πρόσκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο Δίκτυο Φορέων.

Η Ομάδα έργου ακολούθησε όλες τις διαδικασίες του Ν.4784/21 και αφού συνέταξε το σύμφωνο συμμετοχής (βλ. παρακάτω), το ανήρτησε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, όπως επίσης στην ιστοσελίδα του Δήμου, και το απέστειλε με επίσημη επιστολή στους φορείς της πόλης.

Η διαδικασία υπογραφών δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί και αναμένεται να ολοκληρωθεί μετά την υλοποίηση της 2^{ης} Εκδήλωσης Διαβούλευσης, για να έχουν οι τοπικοί φορείς τον απαιτούμενο χρόνο να ενημερωθούν και να τοποθετηθούν σχετικά με τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ.

Η συγκρότηση του δικτύου φορέων για το ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα είναι σε εξέλιξη μέχρι και την υποβολή του παρόντος παραδοτέου και συνεπώς θα παρουσιαστεί σε επόμενο παραδοτέο.

Ακολουθούν τα σχετικά:

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Βύρωνα, με την υπ αρ. 13404/23-07-2021 σύμβαση, προχωρεί στην εκπόνηση:
Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).

Με την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση η εκπόνησή του αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Με αυτή την έννοια το Σ.Β.Α.Κ. αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

Η δημιουργία Σ.Β.Α.Κ. είναι μια μακροχρόνια, κυκλική διαδικασία που περιλαμβάνει:

- την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- την ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- την προστασία των περιοχών κατοικίας από σκλήψεις,
- την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,
- την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- την αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης,
- την μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων,
- την διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),
- την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- την ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

Το Δίκτυο φορέων αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, το οποίο καλείται να:

1. παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,
 2. συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.,
 3. υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.
- Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Με την παρούσα, απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. β του ν.4784/2021, προς όλα τα σωματεία, τις αστικές εταιρείες, τα επιμελητήρια, τους συλλόγους και τις οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία, οι οποίοι επιθυμούν τη συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων, να το γνωρίσουν στο Δήμο Βύρωνα με απόφαση τους στην οποία να ορίζεται ένας εκπρόσωπος και ο αναπληρωτής του, με τα αντίστοιχα στοιχεία επικοινωνίας.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με την υπάλληλο της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Βύρωνα, κα Μίχου Μαρία, Αρχιτέκτων Μηχανικό, τηλ. 2132008683, email: texniki@dimosbyrona.gr

Εικόνα 2-8: Δημόσια Πρόσκληση για τη Συγκρότηση Δικτύου Φορέων

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑΣ»
Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32
Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνας, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14054

Προς: 1. Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
Θεοδ. Δηλιγιάννη 24-26,
Αθήνα, Τ.Κ. 104 38
Τηλ.: 210 5284113, 210 5284210
Fax: 210 5284023 (tota.athinon@astynomia.gr)

2. Όμοροι Δήμοι

Δήμο Καισαριανής, dimos@kessariani.gr

Δήμο Αθηναίων d.sx.po.ast.perivallontos@athens.gr

Δήμο Δάφνης-Υμηττού infotexniki@dafni-ymittos.gov.gr

Δήμο Ηλιούπολης, epikoinonia.ilioupoli.gr@outlook.com

Δήμο Κρωπίας tykoropi@gmail.com

3. Περιφέρεια Αττικής – Διεύθυνση Κατασκευή Έργων &
Συντήρησης Οδοποιίας (Δι.Κ.Ε.Σ.Ο.)

Παναγή Τσαλδάρη 15, Καλλιθέα ΤΚ 176 76

Τηλ.: 210 9215813

Email: ypanaou@patt.gov.gr

4. Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής

Κατεχάκη 56, Αθήνα ΤΚ 115 25

Τηλ.: 213 2035611, 213 2035611

Email: diokisi@attica.gr

Θέμα: ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑΣ»

Αξιότιμοι Κύριοι και Αξιότιμες Κυρίες,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνας ξεκίνησε πρόσφατα την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, τη ενεργειακή απόδοση της πόλης, καθώς και την καθημερινότητα των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών. Ταυτόχρονα δίνει έμφαση σε ζητήματα ασφάλειας, πρόσβασης σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου, μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας και άμβλυσης των συγκρούσεων των χρήσεων γης.

Στο παρόν στάδιο επιδιώκεται η σύσταση του Δικτύου Φορέων του ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνας. Για το λόγο αυτό σας παρακαλούμε να ορίσετε και ακολούθως να μας γνωστοποιήσετε τον εκπρόσωπο του Φορέα σας που θα εκπροσωπεί το Φορέα σας στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνας.

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιαντός
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.

Εικόνα 2-9: Έγγραφο Πρόσκληση για τη Συγκρότηση του Δικτύου Φορέων

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

Οι κάτωθι υπογράφωντες φορείς, εμπλεκόμενοι ή ενδιαφερόμενοι σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι μετακινήσεις κατοίκων, εργαζομένων, επισκεπτών και προϊόντων στον Δήμο Βύρωνα, δηλώνουμε τα παρακάτω:

- Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργατικά** για την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, προκειμένου το ΣΒΑΚ της πόλης μας να εξασφαλίσει και να ικανοποιήσει παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις γενικούς άξονες, στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, πάντα σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου μας και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:
 - Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
 - Εφαρμογή των βέλτιστων περιβαλλοντικά λύσεων
 - Εφαρμογή των βέλτιστων οικονομικά λύσεων
- Συντονιστής** ορίζεται ο Δήμος Βύρωνα μέσω του Δημάρχου του.
- Κάθε ένας από τους υπογράφωντες φορείς ορίζει εκπρόσωπο** ως φαίνεται στον συνημμένο πίνακα και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- Ο συντονιστής Δήμος μπορεί, κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει **συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς** με τους οποίους θα ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων, επικαιροποιώντας τον αντίστοιχο πίνακα. Περαιτέρω, μπορεί και οφείλει να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.
- Ειδικότερα**, ο σχεδιασμός τον οποίο οι υπογράφωντες φορείς καλούνται να υποστηρίξουν, αποβλέπει σε ένα σύστημα κινητικότητας που θα:
 - Είναι φιλικό στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη, απρόσκοπτη πρόσβαση για όλους και για τις επόμενες γενεές.
 - Συμβάλλει παράλληλα και με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Δήμου, τονώνοντας την ελκυστικότητά του και την ποιότητα του οικιστικού του περιβάλλοντος.
 - Οδηγεί στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων, αξιοποιώντας τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και ελαχιστοποιώντας τις κάθε είδους επιπτώσεις στις χρήσεις γης και στα επίπεδα θορύβου.
 - Ενισχύει την κοινωνική συνοχή και την οδική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.
 - Συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη και θα ενισχύει την τοπική οικονομία, εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
 - Βελτιστοποιεί την σχέση κόστους-οφέλους των διαφόρων υπηρεσιών και υποδομών.
 - Είναι οικονομικά προσιτό και θα στοχεύει σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης κάθε είδους σχετικών υπηρεσιών εφόσον αυτό απαιτείται για την βιωσιμότητά τους (πχ. δημόσια συγκοινωνία), λειτουργώντας δίκαια και αποδοτικά.
 - Πρωθυε μορφές ήπιας κινητικότητας και λύσεις συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.
 - Αξιοποιεί κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους προς όφελος του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών τους.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων βασίστηκε σε υπόδειγμα της Ομάδας Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με αντικείμενο τα ΣΒΑΚ.

ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΕΣ ΦΟΡΕΙΣ

Εικόνα 2-10: Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων

2.8 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο

2.8.1 Ευρωπαϊκό και Διεθνές Επίπεδο

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι βιώσιμες, περιβαλλοντικά φιλικές μεταφορές και η έννοια της προσβασιμότητας για όλες τις κοινωνικές ομάδες, με ταυτόχρονη απαίτηση για αναβάθμιση του δημόσιου χώρου στις πόλεις, εμπεριέχονται στους **17 στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (άμεσα στον Στόχο 11: υποστόχοι 11.2, 11.6, 11.7, ενώ έμμεσα και σε άλλους στόχους)**, περιγράφοντας ουσιαστικά την έννοια της βιώσιμης κινητικότητας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και η Ελλάδα ως ξεχωριστό μέλος της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (1992), έχουν υπογράψει τη **Συμφωνία των Παρισίων για την Κλιματική Αλλαγή (2015)**. Πυλώνας της προσπάθειας για έλεγχο των παραγόντων που προκαλούν την κλιματική αλλαγή είναι, φυσικά, και η βιώσιμη κινητικότητα. Επιπλέον, άμεση εφαρμογή σε αυτή βρίσκουν δύο από τους θεματικούς στόχους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, αυτοί είναι η καινοτομία και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Το **2016** η κατάρτιση της **Νέας Αστικής Ατζέντας** (New Urban Agenda, Habitat III) στο Κίτο του Ισημερινού, έθεσε τις δικές της προτεραιότητες για τις πόλεις, που χαρακτηρίζονται από τις αρχές και τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας.

Τον Νοέμβριο του ίδιου έτους, πραγματοποιήθηκε συντονισμός 21 διαφορετικών δράσεων και πρωτοβουλιών στον τομέα των μεταφορών στο Μαρακές του Μαρόκου στο πλαίσιο της **Συνεργασίας για τη Διεθνή Δράση για το Κλίμα** (MPGCA- Marrakech Partnership for Global Climate Action). Και στην περίπτωση αυτή, η βιώσιμη αστική κινητικότητα αναφέρεται ως βασική παράμετρος.

Το 2019 καταρτίστηκε ο **Διεθνής Οδικός Χάρτης Δράσης για τη Βιώσιμη Κινητικότητα** από τη Διεθνή Τράπεζα και 55 άλλους διεθνείς και εθνικούς οργανισμούς (SUM4ALL - World Bank - Global Road map of Action Toward Sustainable Mobility). Ο Διεθνής Οδικός Χάρτης Δράσης για τη Βιώσιμη Κινητικότητα είναι η πρώτη προσπάθεια για να εξεταστεί τι χρειάζεται για την επίτευξη των τεσσάρων στόχων πολιτικής του (καθολική πρόσβαση, αποδοτικότητα, ασφάλεια και πράσινο) για όλα τα μέσα μεταφοράς.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, περαιτέρω στήριξη και χρηματοδότηση στις πόλεις για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας προσφέρεται από την **Πρωτοβουλία για το Δίκτυο CIVITAS** (θεσμός-εργαλείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας), ενώ η έτερη πρωτοβουλία της DGMOVE που ακούει στο όνομα **ELTIS** (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans – Urban Mobility Observatory) αποτελεί τον κόμβο ανάπτυξης και ανταλλαγής τεχνογνωσίας σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα και τα ΣΒΑΚ. Το Δίκτυο **CIVINET Greece-Cyprus** αποτελεί τόσο το ελληνόφωνο παράρτημα του CIVITAS, όσο και τον εθνικό πολλαπλασιαστή του ELTIS σε Ελλάδα και Κύπρο.

Σημαντικό ρόλο έχει ήδη παίξει εδώ και περισσότερα από δέκα χρόνια ένας ετήσιος θεσμός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που στοχεύει στην ευαισθητοποίηση των πολιτών στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας : η **Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας**, στην οποία συμμετέχουν κάθε χρονιά όλο και περισσότερες ελληνικές πόλεις (93ελληνικές πόλεις για το 2021 από 2 ελληνικές συμμετοχές το 2009), ενώ τέσσερις από αυτές κατάφεραν να φτάσουν στους φιναλίστ του σχετικού διαγωνισμού (η Ηγουμενίτσα και η Καρδίτσα κατέκτησαν το 1^ο βραβείο το 2017 και το 2019 αντίστοιχα, το Ρέθυμνο και τα Νέα Μουδανιά έφτασαν στους φιναλίστ το 2019 και το 2020 αντίστοιχα). Στον ίδιο διαγωνισμό, το Ηράκλειο Κρήτης έφτασε στους φιναλίστ για το

βραβείο Οδικής Ασφάλειας το έτος 2020. Επίσης, το έτος 2021 γιορτάζονται τα 20 χρόνια του συγκεκριμένου θεσμού.

Ακόμη πιο πρόσφατα, η πανδημία COVID-19 είχε σοβαρές επιπτώσεις στις μεταφορές και τη συνδεσιμότητα στην ΕΕ οι οποίες, με τη σειρά τους, επηρέασαν το σύνολο της οικονομίας της ΕΕ. Το στοίχημα της βιώσιμης κινητικότητας μετά την «μεγάλη παύση» του 2020 επανήλθε με ανανεωμένες διαστάσεις.

Τον **Ιούλιο του 2020** οι ηγέτες της ΕΕ θέσπισαν ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων για την ανασυγκρότηση της οικονομίας της ΕΕ μέσω ενός **Σχεδίου Ανάκαμψης για τις Επόμενες Γενιές (NextGenerationEu Recovery Plan)**. Η πράσινη μετάβαση και η βιωσιμότητα αποτελούν τους ακρογωνιαίους λίθους του **Ευρωπαϊκού Πράσινου Συμβολαίου (European Green Deal)** που συνιστά βασικό πλαίσιο στόχων του Σχεδίου Ανάκαμψης και θα αποσπάσει το 1/3 της συνολικής χρηματοδότησης του Σχεδίου Ανάκαμψης ύψους 1,8 τρις ευρώ, καθώς και πόρους από τον επταετή προϋπολογισμό της ΕΕ. Το Πράσινο Συμβόλαιο έχει μεταξύ των βασικών στόχων του τον μηδενισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2050, την οικονομική ανάπτυξη χωρίς εξάρτηση από εκμετάλλευση μη ανανεώσιμων πόρων και μεταξύ των επιμέρους αξόνων του την επέκταση της δημόσιας συγκοινωνίας και της χρήσης της τεχνολογικής καινοτομίας και καθαρής ενέργειας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ανακήρυξη του έτους 2021 σε Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων. Το **Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων** είναι η πρώτη δράση του 4^{ου} πακέτου μέτρων για τον Σιδηρόδρομο στο πλαίσιο της ΕΕ, και περιλαμβάνει εκδηλώσεις και εκστρατείας προώθησης του σιδηρόδρομου ως ένα από τα πιο βιώσιμα, καινοτόμα, «πράσινα» και ασφαλή μέσα μετακίνησης. Στην προοπτική αυτή εντάσσονται πρωτοβουλίες όπως αυτή για τη δημιουργία Ενιαίας Ευρωπαϊκής Σιδηροδρομικής Περιοχής (Single European Rail Area) για επιβάτες και εμπορεύματα, η θεσμοθέτηση «δείκτη σιδηροδρομικής συνδεσιμότητας» κ.ά.. Μεταξύ άλλων, προωθείται η με κάθε τρόπο στήριξη της «πράσινης»/βιώσιμης πολυτροπικής κινητικότητας των επιβατών με τον σιδηρόδρομο (π.χ. με διασφάλιση της μεταφοράς ποδηλάτων).

Το **Τέταρτο Πρόγραμμα Δράσης της Ε.Ε. για την υγεία (2021-2027)**, μεταξύ άλλων, προωθεί την τακτική σωματική άσκηση.

Ακόμη, η προαγωγή της βιωσιμότητας είναι ένας από τους βασικούς στόχους του μηχανισμού «**Συνδέοντας την Ευρώπη**» (**ΜΣΕ**) **2021 - 2027**. Ως βασικός μηχανισμός χρηματοδότησης για επενδύσεις στα συστήματα μεταφορών της ΕΕ, ο ΜΣΕ θα συμβάλει στην απαλλαγή του τομέα της κινητικότητας από τις ανθρακούχες εκπομπές και, ως εκ τούτου, στην επίτευξη του στόχου για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050.

Το 2021, στο πλαίσιο του προγράμματος ανθρώπινων οικισμών των Ηνωμένων Εθνών (UN-HABITAT), ξεκίνησε η εκστρατεία **#ClimateAction4Cities**, η οποία επικεντρώνεται στην έκτακτη ανάγκη των πόλεων και διεθνών κυβερνήσεων να μειώσουν τις αστικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις, ανάπτυξη της αντοχής στην κλιματική αλλαγή και μετατροπή των αστικών περιοχών σε πιο «πράσινες».

Σε ευρωπαϊκό περιφερειακό επίπεδο, έχει κατατεθεί η Στρατηγική «**South-East Europe 2020 Strategy (SEE 2020)**», η οποία έχει θέσει τους ακόλουθους στόχους:

- Μείωση του κόστους των μεταφορών ανά μονάδα μεταφορικού έργου κατά 20%
- Αύξηση της χρήσης των συγκοινωνιακών υποδομών στο 40% της ικανότητάς τους

- Μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα, μειώνοντας την κατανάλωση ενέργειας ανά μονάδα μεταφορικού έργου κατά 20% Αύξηση του ποσοστού των σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών

Σε συνέχεια της συγκεκριμένης στρατηγικής αναπτύσσεται και η στρατηγική **SEE 2030** με βασικό στόχο, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους πολίτες και την επιτάχυνση της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης χωρίς αυτό να εμποδίσει την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα. :

Αξίζει, τέλος, να αναφερθούν τα σημαντικότερα από μια **πληθώρα στρατηγικών κειμένων και οδηγιών σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα**, όπως:

- 2007 - Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα (Green Paper on Urban Mobility)
- 2008 - Οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και για έναν καθαρότερο αέρα στην Ευρώπη (Air Quality Directive) [2008/50/EC]
- 2009 - Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα (Action Plan on Urban Mobility) [COM/2009/0490/τελικό]
- 2010 – Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (EU2020 Strategy) [COM(2010) 2020]
- 2011 - Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές (Transport White Paper)
- 2013 - Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μια ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα (Together towards competitive and resource – efficient urban mobility) [COM/2013/913/τελικό]
- 2013 - Πακέτο Αστικής Κινητικότητας (Urban Mobility Package)
- 2014 - Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, ELTIS)
- 2015 - Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (Report on Sustainable urban mobility) [A8-0319/2015]
- 2017 - Επίτευξη των στόχων όσον αφορά στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Η Ευρωπαϊκή Ένωση προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της (Delivering on low-emission mobility: A European Union that protects the planet, empowers its consumers and defends its industry and workers [COM/2017/0675]
- 2018 - Πλαίσιο στόχων για την e-κινητικότητα, την εκπομπή μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων - Driving Change Together – Katowice Partnership for e-Mobility
- 2019 - Νέες Οδηγίες ELTIS για την Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2nd edition)

2.8.2 Εθνικό Επίπεδο

Στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ραγδαία αύξηση του ενδιαφέροντος για τη θεματική και τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας, κάτι που βέβαια έχει ξεκινήσει αρκετά χρόνια νωρίτερα, μέσα από προσπάθειες μεμονωμένων δημόσιων φορέων, Δήμων και επιστημόνων της χώρας.

Αναμφίβολα, ιδιαίτερα μεγάλο ενδιαφέρον δημιουργήθηκε χάρη στο πρόγραμμα χρηματοδότησης του Πράσινου Ταμείου για τα ΣΒΑΚ (που χρηματοδοτεί και το παρόν ΣΒΑΚ). Ακολούθως καταγράφονται τα μέχρι σήμερα ορόσημα της εξέλιξης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα:

- 2008 - Συγκρότηση Στρατηγικής ΥΠΕΝ για την Αστική Κινητικότητα
- 2013 - Ανάλυση από το ΥΠΕΝ του Εθνικού Συντονισμού για την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας
- 2016 - Πρόγραμμα Χρηματοδότησης 162 ΣΒΑΚ από το Πράσινο Ταμείο του ΥΠΕΝ
- 2017 - Οδηγία του Πράσινου Ταμείου για εκπόνηση των χρηματοδοτούμενων από αυτό ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Οδηγίες του ELTIS
- 2018 - Ίδρυση Τμήματος Βιώσιμης Κινητικότητας από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
- 2019 - Θεσμοθέτηση των ΣΒΑΚ σε εθνικό επίπεδο με το Άρθρο 22 του Ν. 4599/2019
- 2021 - Ψήφιση του Ν.4784/21 για τη Βιώσιμη Κινητικότητα

Οι Νέες Οδηγίες του Eltis και ο Ν. 4784/2021 έθεσαν συγκεκριμένες κατευθύνσεις και υποχρεώσεις για τους ΟΤΑ που εκπονούν ΣΒΑΚ, οι οποίες δεσμεύουν και το παρόν.

Πολύ συνοπτικά οι τα σημεία, μεταξύ άλλων που καλύπτει ο Ν. 4784/2021 αφορούν:

- i. στο αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής
- ii. στον σκοπό και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- iii. στις αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης
- iv. στη σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.
- v. στη λειτουργία του δικτύου φορέων - Σύμφωνα συμμετοχής
- vi. στον κύκλο Σ.Β.Α.Κ.
- vii. στη διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.
- viii. στην επικαιροποίηση σχεδίου δράσης - Αναθεώρηση Σ.Β.Α.Κ.
- ix. στην εποπτεία Σ.Β.Α.Κ
- x. στην ηλεκτρονική πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)
- xi. στις σχετικές εξουσιοδοτικές, μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις.

Η νέα έκδοση των οδηγιών του ELTIS (SUMP v2.0) βελτιώνει και εξειδικεύει περαιτέρω τα αναγκαία βήματα εκπόνησης των ΣΒΑΚ. Εισάγει έναν πιο ισορροπημένο κύκλο για την ανάπτυξη, εκπόνηση και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ. Διαχωρίζει τη φάση στρατηγικού σχεδιασμού από την επιχειρησιακή εφαρμογή. Εξειδικεύει τη διαδικασία σε 4 φάσεις με 3 βήματα εφαρμογής η κάθε μια (12 βήματα συνολικά) και καθιερώνει ορόσημο στο τέλος της κάθε φάσης. Τα ορόσημα αυτά αποτελούν επί της ουσίας σταθμούς που μπορούν να συνοδεύονται και από πολιτική έγκριση για την τυπική εξασφάλιση της συνέχειας της διαδικασίας. Ταυτόχρονα, η πλούσια ευρωπαϊκή και εθνική εμπειρία παρέχει πληθώρα θεματικών οδηγιών που δρουν υποβοηθητικά στην εκπόνηση και υλοποίηση των ΣΒΑΚ.

Εθνική Χωρική Στρατηγική

Μέχρι την έγκριση νέας Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής, στη θέση της ισχύουν οι κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ, ΦΕΚ 128/Α/2008) και οι προβλέψεις του νόμου 4447/2016 όπως τροποποιήθηκε από τον ν. 4759/2020 για τον χωρικό σχεδιασμό. Στο ΓΠΧΣΑΑ υπογραμμίζεται η κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης και της δικτύωσης του εθνικού χώρου όπως και της διάρθρωσης και της δομής του αστικού και οικιστικού δικτύου της χώρας. Η Εθνική Χωρική Στρατηγική αποτελεί βάση για τον συντονισμό των στρατηγικών χωρικών Πλαισίων, των επιμέρους επενδυτικών σχεδίων και προγραμμάτων του κράτους, των ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού και των δημοσίων νομικών προσώπων που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη και συνοχή του εθνικού χώρου.

Θέματα που ενδιαφέρουν στο πλαίσιο προσέγγισης ενίσχυσης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας :

- Σε ό,τι αφορά τις κατευθύνσεις για τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης και των συνδέσεων της χώρας για την προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, αναγνωρίζεται η ανάγκη ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του εθνικού χώρου στο διεθνές επίπεδο.
- Σε ό,τι αφορά ειδικότερα τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, επισημαίνεται η ανάγκη παροχής ιδιαίτερων υπηρεσιών και δημιουργίας κατάλληλων υποδομών προσβασιμότητας. Περαιτέρω, με τον ν.4759/2020 θεσπίζονται οι Περιφερειακές Επιτροπές Προσβασιμότητας που γνωμοδοτούν για ζητήματα πρόσβασης ΑμΕΑ τόσο σε κτίρια όσο και σε υπαίθριους ή δημόσιους χώρους.
- Σε ό,τι αφορά τον τομέα της ενέργειας για την πλήρη εξασφάλιση κάλυψης των ενεργειακών αναγκών και την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας, επιδιώκεται η αύξηση του ρυθμού δεισδυσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στη συνολική παραγωγή ενέργειας και ο εκσυγχρονισμός των μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Επιπλέον, προωθούνται χωροταξικά μέτρα που συμβάλλουν σε δράσεις για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ενώ η αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών απαιτεί τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τη λήψη μέτρων για την εξοικονόμηση της ενέργειας και την ανάπτυξη υποδομών για τη χρήση φυσικού αερίου.
- Για την οργάνωση της οικιστικής ανάπτυξης της χώρας υιοθετείται η ανάγκη δημιουργίας πολυκεντρικής δομής με την ανάπτυξη ενός ιεραρχημένου οικιστικού δικτύου το οποίο θα εξαρτάται από επιλεγμένους πόλους εθνικής και υπερεθνικής σημασίας. Οι πόλοι στοχεύουν στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών με έμφαση τόσο στην υγεία όσο και στη γνώση, αλλά και στη συμπληρωματικότητα των ρόλων των αστικών κέντρων. Επιπροσθέτως, προωθείται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος στο κέντρο των πόλεων με την ενίσχυση των ζωνών πρασίνου.
- Σε ό,τι αφορά τη διοικητική ανασυγκρότηση για τον ανασχεδιασμό των διοικητικών περιφερειών κρίνεται αναγκαία η αναβάθμιση του πρώτου βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης και η διαμόρφωση ισχυρότερων ΟΤΑ με μείωση του αριθμού τους μέσω ενοποίησης, κατεύθυνση που υλοποιήθηκε με τη διοικητική μεταρρύθμιση «Καλλικράτης» το 2010. Ο Δήμος Βύρωνα δεν επηρεάστηκε από τη διοικητική μεταρρύθμιση του Καλλικράτη σε ό,τι αφορά τα διοικητικά του όρια.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) έχει ολοκληρωθεί, καθώς και η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση αυτού (2019). Το ίδιο αποτελεί το ολοκληρωμένο πλαίσιο για το μακροπρόθεσμο σχεδιασμό των Μεταφορών σε εθνικό επίπεδο (ορίζοντας 2037). Με βάση το ΕΣΣΜ και σε συμφωνία με αυτό θα εκπονούνται παράλληλα ή/και θα επικαιροποιούνται όλα τα υφιστάμενα προγράμματα που σχετίζονται με στρατηγικές, Εθνικές και συγχρηματοδοτούμενες, επενδύσεις στις μεταφορές (πχ ΣΠΕΜ 2014-2025, ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, ΠΕΠ, κ.ά.). Μεταξύ των θεματικών ενοτήτων του επιχειρησιακού σχεδιασμού του ΕΣΣΜ που ενδιαφέρουν περισσότερο την αστική κινητικότητα είναι:

- Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών
- Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών

- Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών, μεταξύ άλλων και σε διεθνές επίπεδο.

Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών

Η οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έθεσε τις βάσεις για την προώθηση εθνικών πολιτικών για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η ΚΥΑ οικ.77226/1/17 (ΦΕΚ 3824/Β/2017) καθορίζει και εξειδικεύει τις απαιτούμενες λεπτομέρειες εφαρμογής και τις τεχνικές προδιαγραφές του Εθνικού πλαισίου πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών, σύμφωνα με το Ν. 4439/2016 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Στο πλαίσιο της πολιτικής εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές εντάσσεται και η ηλεκτρική ενέργεια, στο βαθμό που η πρωτογενής ενέργεια παραγωγής της προέρχεται, εκτός από τη χρήση συμβατικών καυσίμων, και από την αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η χρήση ηλεκτρικής ενέργειας στις μεταφορές μπορεί να συμβάλει στη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων CO₂, ανάλογα με τις πηγές πρωτογενούς ενέργειας που χρησιμοποιούνται κατά την παραγωγή της. Σε κάθε περίπτωση, επισημαίνεται ότι η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου σε αστικές, ημιαστικές και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές.

Στην κατεύθυνση αυτή, δημιουργήθηκε και λειτουργεί ήδη το πρόγραμμα «Κινούμαι ηλεκτρικά». Βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη η διαδικασία αιτήσεων, για την επιδότηση αγοράς ή μακροχρόνιας μίσθωσης ηλεκτρικού οχήματος και την αγορά ηλεκτρικού δικύκλου, τρίκυκλου ή ποδηλάτου.

Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)

Από την έναρξη ισχύος του Ν.4710/2020 «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» και έως την 31-03-2021 οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτεύουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του Ν.3852/2010 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Ο Δήμος Βύρωνα από τον Μάιο του 2021 έχει ξεκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης ΣΦΗΟ.

Η στρατηγική Intelligent Transport Systems - ITS

Η Εθνική Στρατηγική για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών - ΕΣΜ (Intelligent Transport Systems - ITS) περιγράφει τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των ΕΣΜ στην Ελλάδα για τη δεκαετία (2015-2025), έτσι ώστε να εξασφαλιστούν τα μέγιστα δυνατά οφέλη για τις μεταφορές και για τη χώρα. Η Εθνική Στρατηγική παρέχει έναν οδικό χάρτη, σύμφωνα με την αρχή της προτεραιοποίησης της υλοποίησης, λειτουργίας και συντήρησης των ΕΣΜ. Έμφαση δίδεται στην αποδοτικότητα μέσω της επιλογής λύσεων χαμηλού κόστους και μεγάλου αποτελέσματος. Τα ΕΣΜ προσφέρουν αποτελεσματικές λύσεις για την αποσυμφόρηση και την ασφάλεια των συγκοινωνιακών δικτύων καθώς και για τη βελτίωση της κινητικότητας, μέσω της ενσωμάτωσης προηγμένων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών. Καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών και επικεντρώνονται στην υποδομή και το όχημα, καθώς και στις ολοκληρωμένες εφαρμογές μεταξύ των δύο.

Στόχο της Στρατηγικής αποτελεί η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής και των προσφερόμενων υπηρεσιών των ΕΣΜ, δημιουργώντας ταυτόχρονα το κατάλληλο περιβάλλον για τη συνεκτική ανάπτυξή τους.

Τα ΕΣΜ παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της κινητικότητας. Παρέχουν τεχνικές για τη βελτίωση της προσβασιμότητας, ενώ ταυτόχρονα μειώνουν τις περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις. Μέσω των ΕΣΜ, διευκολύνεται η πολυτροπική μετακίνηση, γίνονται διαθέσιμες νέες ευέλικτες υπηρεσίες μαζικών μεταφορών, συστήματα κοινόχρηστων οχημάτων. Παράλληλα, τα συστήματα ηλεκτρονικής πληροφόρησης πραγματικού χρόνου και τα ηλεκτρονικά εισιτήρια κάνουν πιο εύκολες και ελκυστικές τις δημόσιες συγκοινωνίες. Η δυνατότητα έξυπνης διαχείρισης στόλων οχημάτων οδηγεί στη βελτιστοποίηση της χρήσης των διαθέσιμων πόρων, καθώς επιτρέπει στους διαχειριστές του εκάστοτε στόλου να παράγουν το ίδιο μεταφορικό έργο με λιγότερα οχήματα και λιγότερες διαδρομές.

Το όραμα για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών αποτελεί ένα νέο, αξιόπιστο και ασφαλές μεταφορικό σύστημα, το οποίο θα παρέχει σύγχρονες λύσεις στις πραγματικές ανάγκες των πολιτών. Τα ΕΣΜ βασίζονται σε τρεις παράγοντες: την κοινωνία, την οικονομία και το περιβάλλον. Μέσα από την εφαρμογή των ΕΣΜ αναμένονται καλύτερες και ολοκληρωμένες μετακινήσεις, ενεργειακά αποδοτικές μεταφορές, καλύτερη πληροφόρηση των χρηστών για τις μετακινήσεις και το κόστος, μείωση των ατυχημάτων και βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής μέσω συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας. Οι κατευθύνσεις της στρατηγικής μπορούν να αξιοποιηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τους φορείς χάραξης και υλοποίησης πολιτικής, τους επαγγελματίες και το επιστημονικό δυναμικό που δραστηριοποιείται στον χώρο των ΕΣΜ.

Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (2021-2030)

Την τελευταία δεκαετία (2010-2019), η Ελλάδα κατέγραψε εντυπωσιακή μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 45%, των βαριά τραυματιών κατά 63% ενώ τα οδικά ατυχήματα μειώθηκαν κατά 29%. Το 2019, ο αριθμός των νεκρών (65) ανά εκατομμύριο πληθυσμού επίσης μειώθηκε, με την Ελλάδα να κάνει σημαντική πρόοδο ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε., φτάνοντας πιο κοντά στον μέσο όρο της Ε.Ε. (51) συγκριτικά με τις χώρες που έχουν τις χειρότερες επιδόσεις (80-100). Αυτή η εντυπωσιακή μείωση μπορεί να αποδοθεί στη συνδυαστική επίδραση: α) των πιο συστηματικών πρωτοβουλιών από πλευράς των Αρχών (εντατικοποίηση της αστυνόμευσης, κατασκευή και αναβάθμιση 2.200 χλμ αυτοκινητόδρομων, σχέδια αστικής κινητικότητας) και β) της βαθιάς οικονομικής ύφεσης, που έφερε νέα κυκλοφοριακά δεδομένα (λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα, λιγότερο επικίνδυνοι οδηγοί), καθώς και λιγότερο επιθετική οδηγική συμπεριφορά με πιο χαμηλές ταχύτητες. Το 2019, η εντυπωσιακή μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα φαίνεται να ανακόπτεται, καθώς παρατηρείται μία μείωση της τάξης του 1%, ενώ το ίδιο παρατηρείται και για τον αριθμό των ατυχημάτων. Συνολικά, κατά την τελευταία δεκαετία, η Ελλάδα φαίνεται να ήταν η μοναδική χώρα που προσέγγισε τον Ευρωπαϊκό στόχο για μείωση των νεκρών κατά 50% το 2020 σε σχέση με το 2010.

Για τη δεκαετία 2021 - 2030, ο Ευρωπαϊκός στόχος που έχει τεθεί αφορά στη μείωση κατά 50% τόσο των νεκρών όσο και των σοβαρά τραυματιών από τροχαία ατυχήματα.

Η Ελλάδα σε στενή συνεργασία με τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης προετοιμάζει τον Εθνικό Στρατηγικό Σχεδιασμό για τα έτη 2021-2030 σύμφωνα με το “EU Road Safety Policy Framework 2021 - 2030 - Next steps towards ‘Vision Zero’”. Βασικό εργαλείο για την επίτευξη του Ευρωπαϊκού Στόχου είναι η υιοθέτηση και η παρακολούθηση των βασικών δεικτών απόδοσης που σχετίζονται με την Οδική Ασφάλεια (KPI). Ενδεικτικά οι δείκτες αυτοί αφορούν σε:

- Χρήση κράνους, ζώνης και μέσων συγκράτησης παιδιών
- Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ
- Υπερβολική Ταχύτητα
- Στόλος οχημάτων
- Οδική υποδομή

- Χρόνος περίθαλψης μετά το ατύχημα

Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (2014-2025)

Το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των μεταφορών της Χώρας για την Περίοδο 2014-2025 και καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς, όλους τους τύπους μεταφοράς και γεωγραφικά όλες τις περιφέρειες της Χώρας. Το κείμενο περιλαμβάνει την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης σε σύγκριση με άλλες χώρες, στρατηγικούς στόχους, προτεραιότητες πολιτικής ανά τομέα, συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης με τους φορείς υλοποίησης, κατάλογο έργων προς χρηματοδότηση και βασικά συμπεράσματα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ΣΠΕΜ.

Στην Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών κατά τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους κατασκευάστηκε μεγάλος αριθμός έργων, τα οποία αφορούν σε βελτίωση εθνικών, περιφερειακών και τοπικών οδών, καθώς και εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών γραμμών και της γραμμής του Μετρό. Αναλυτικότερα, υλοποιήθηκαν και συνεχίζουν να υλοποιούνται δράσεις εθνικών, διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών οδικών αξόνων που διευκολύνουν τη διάχυση των αναπτυξιακών ευκαιριών, τη διασύνδεση του μεταφορικού δικτύου της Περιφέρειας με τους μεγάλους διευρωπαϊκούς και εθνικούς μεταφορικούς άξονες, τις διαπεριφερειακές ροές και μετακινήσεις ατόμων, προϊόντων και υπηρεσιών, τις συνδέσεις αστικών κέντρων, τις παρακάμψεις αστικών και τουριστικών κέντρων, τις συνδέσεις με λιμενικές υποδομές που εξυπηρετούν επιβατικές και εμπορευματικές κινήσεις.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) Υποδομών Μεταφορών 2021 - 2027

Το ΕΠ Υποδομών Μεταφορών της Προγραμματικής Περιόδου 2021 – 2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμόδιων Υπουργείων Πολιτικής με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα Μεταφορών για την περίοδο 2021 – 2027. Βασική στόχευση του ΕΠ Υποδομών Μεταφορών αποτελεί η ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και μεταφορικών συστημάτων που να υπηρετούν τον πολίτη και να συμβάλλουν στην επίτευξη των μετρήσιμων στόχων σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και ΕΕ. Οι βασικές προτεραιότητες του ΕΠ Υποδομών Μεταφορών διατυπώνονται ως ακολούθως:

- προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη/ανάβαθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων),
- προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών,
- βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών,
- ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς.

Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου (ΣΑΔ) του ΔΕΔΔΗΕ (2021 – 2025)

Ο ΔΕΔΔΗΕ είναι επιφορτισμένος με τη λειτουργία του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, που περιλαμβάνει τις γραμμές Μέσης και Χαμηλής Τάσης (ΜΤ και ΧΤ), καθώς και με τα συστήματα διαχείρισης της ζήτησης. Το Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου (ΣΑΔ) του ΔΕΔΔΗΕ περιλαμβάνει Έργα Επενδύσεων για την επόμενη τετραετία.

Στη Διεύθυνση Περιφέρειας Αττικής (ΔΠΑ), έχει ξεκινήσει το Έργο του Εκσυγχρονισμού του Κέντρου Ελέγχου Δικτύου Διανομής (ΚΕΔΔ) Αττικής από το 2010 και πλέον έχει ολοκληρωθεί. Στόχοι του έργου είναι η αντικατάσταση των υφιστάμενων συστημάτων τηλεχειρισμών (Control Center και Remote Terminal Units-RTUs σε Υ/Σ και Κ/Δ), η ανάπτυξη εφαρμογών DMS και ο

εκσυγχρονισμός των ΚΕΔΔ. Η χρήση του νέου συστήματος SCADA, καθώς και των εφαρμογών DMS θα αποφέρει στον ΔΕΔΔΗΕ, καθώς και στους καταναλωτές, οφέλη μερικά από τα οποία μπορεί να συνοψιστούν ως εξής: εξελιγμένες δυνατότητες διαχείρισης Δικτύων με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας της παρεχόμενης ηλεκτρικής ενέργειας, συγκέντρωση και εξοικονόμηση πόρων καθώς και ψηφιοποίηση του συνόλου των δεδομένων των δικτύων. Ως αποτέλεσμα θα υπάρχει αποτελεσματικότερη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού, θα διευκολυνθεί η επίβλεψη και θα βελτιωθεί ο χρόνος αποκατάστασης των βλαβών. Άλλες εργασίες αφορούν στην επεκτασιμότητα του συστήματος και τη δυνατότητα διασύνδεσης και επικοινωνίας με άλλα συστήματα και επιχειρησιακές μονάδες του Διαχειριστή του Δικτύου (ΔΕΔΔΗΕ) και του Διαχειριστή του Συστήματος (ΑΔΜΗΕ).

Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο (ΕΣΠ)

Στα κυριότερα προβλήματα των ελληνικών αστικών κέντρων συγκαταλέγονται η έλλειψη χώρου, η αυξημένη και συχνά άναρχη κίνηση των αυτοκινήτων, η ρύπανση, ο θόρυβος και ο κορεσμός – συνεπώς η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου ως καθημερινό μέσο μετακίνησης, αναμένεται να αποδώσει σημαντικά οφέλη. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων και των πολιτικών του για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη και την αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής, συνέταξε Σχέδιο «Εθνικής Στρατηγικής για το Ποδήλατο» (ΕΣΠ) για την περίοδο 2020-30. Η ΕΣΠ καθορίζει τις κύριες πολιτικές και τις κατευθύνσεις συγκεκριμένων δράσεων για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου, σε επίπεδο τομεακών παρεμβάσεων, αξιολογώντας και αξιοποιώντας διεθνείς καλές πρακτικές. Μέσω της εφαρμογής της αναμένονται η ενσωμάτωση της χρήσης του ποδηλάτου στη λειτουργία των πόλεων και της υπαίθρου με ομαλό τρόπο, η προάσπιση της δημόσιας υγείας, η βελτίωση της ποιότητας του αστικού και εξωαστικού περιβάλλοντος και η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που σχετίζεται με τις μεταφορές.

Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»

Το Ελληνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας αποτελείται από τέσσερις πυλώνες: (1) Πράσινο, (2) Ψηφιακό, (3) Απασχόληση, δεξιότητες και κοινωνική συνοχή, (4) Ιδιωτικές επενδύσεις και οικονομικός και θεσμικός μετασχηματισμός. Σε συσχέτιση με τους στόχους του ΣΒΑΚ, εντός του 1^{ου} πυλώνα συμπεριλαμβάνονται η ανάπτυξη προσβάσιμων σταθμών φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και η προώθηση στρατηγικών αστικών αναπλάσεων υψηλής αναπτυξιακής και περιβαλλοντικής αξίας. Στον 2^ο πυλώνα, μεταξύ άλλων, εντάσσονται η ανάπτυξη διαδρόμων δικτύου 5G στους ελληνικούς αυτοκινητόδρομους και ψηφιοποίηση πολεοδομιών δήμων. Στον 3^ο γίνεται αναφορά μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις που ενδυναμώνουν την κοινωνική δικαιοσύνη και το δίκτυο κοινωνικής προστασίας, μέσω προγραμμάτων ενίσχυσης της οικονομικής και κοινωνικής ένταξης ευάλωτων ομάδων, που προωθούν τις ίσες ευκαιρίες και στηρίζουν τη διαφορετικότητα. Η κοινωνική ένταξη περιλαμβάνει και την ανεμπόδιστη κίνηση των συγκεκριμένων ομάδων. Τέλος, ο 4^{ος} πυλώνας περικλείει και την ανάπτυξη πολυμορφικών, προσαρμοσμένων στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και συστημάτων μεταφορών, με βελτίωση της συνδεσιμότητας και μεταρρύθμιση του κανονιστικού πλαισίου.

Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030

Η Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη που καταρτίστηκε το 2018, θέτει τις βάσεις για τη μετάβαση σε ένα νέο υπόδειγμα Δίκαιης, Βιώσιμης και Χωρίς Αποκλεισμούς Ανάπτυξης. Παρουσιάζει επίσης πολιτικές και μεταρρυθμίσεις που αντιμετωπίζουν το αναπτυξιακό έλλειμμα της χώρας ενσωματώνοντας ταυτόχρονα τον ολιστικό και βιώσιμο τρόπο σχεδιασμού που ορίζεται στους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) και τις δεσμεύσεις που απορρέουν από τη Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή. Η Στρατηγική την ίδια στιγμή συμβάλλει στην αποτελεσματική και δυναμική είσοδο της χώρας στη διαδικασία του

Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, περιλαμβάνοντας ένα σύνολο πολιτικών και μεταρρυθμίσεων που υπηρετούν τους στρατηγικούς στόχους της Ετήσιας Επισκόπησης για την Ανάπτυξη. Η Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη δίνει ακόμη προτεραιότητα στην κατασκευή σύγχρονων, προσβάσιμων και αειφόρων υποδομών υψηλής ποιότητας. Η αναβάθμιση των υποδομών και δικτύων στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας, της ψηφιακής οικονομίας και της ενέργειας βάσει ολοκληρωμένων τομεακών στρατηγικών, θα δημιουργήσει τα απαραίτητα θεμέλια ώστε η οικονομία να αναπτυχθεί με βιώσιμους όρους σε όλη την επικράτεια.

2.8.3 Περιφερειακό Επίπεδο

Σε περιφερειακό επίπεδο, τα πλαίσια πολιτικών που επηρεάζουν την εξέλιξη του ΣΒΑΚ το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής (ΡΣΑ) (2014 – 2021), το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Σχέδιο της Περιφέρειας (2021 - 2027), το Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αττικής (2021 – 2025) και το Περιφερειακό Σχέδιο για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής (ΠΕΣΠΚΑ).

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (2014 - 2021)

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ) αποτελεί ένα στρατηγικό χωρικό σχέδιο προσαρμοσμένο στον αστικοποιημένο χαρακτήρα της Περιφέρειας. Περιλαμβάνει τους βασικούς άξονες και τους μεσοπρόθεσμους στόχους της χωρικής ανάπτυξης και διάρθρωσης στο επίπεδο της Περιφέρειας Αττικής. Οι κατευθύνσεις του ισχύοντος ΡΣΑ αναφέρονται κυρίως:

- Στην κοινωνικοοικονομική ανασυγκρότηση του χώρου,
- Στη χωροταξική δομή και οργάνωση των δραστηριοτήτων,
- Στην προστασία, αναβάθμιση και ανάδειξη του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος, του τοπίου και των πολιτιστικών πόρων,
- Στη χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων και υποδομών μεταφορικής, τεχνικής, διοικητικής και κοινωνικής υποδομής,
- Στην πολεοδομική οργάνωση,
- Στην πολιτική γης,
- Στον σχεδιασμό περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων,
- Στο συντονισμό των μελετών και προγραμμάτων που έχουν σχέση με το ΡΣΑ και ιδίως στον σχεδιασμό παρεμβάσεων μητροπολιτικής σημασίας,
- Στο συντονισμό με τα περιφερειακά πλαίσια των όμορων περιφερειών.

Αναφορικά με τον Δήμο Βύρωνα, που υπάγεται στη Χωρική Υποενοότητα Κεντρικής Αθήνας:

Το Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας αποτελεί το επιτελικό κέντρο της Μητροπολιτικής Περιοχής και της χώρας, με πολλαπλότητα λειτουργιών και παρουσία επιτελικών δραστηριοτήτων, κυρίως με δραστηριότητες επιτελικής διοίκησης, χρηματοπιστωτικές, γραφείων και εδρών επιχειρήσεων, εμπορίου, τουρισμού, εκπαίδευσης και πολιτισμού.

Επιδιώκεται, σε όλους τους τομείς η γενικότερη ενίσχυση του ρόλου του σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με μέτρα που αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών, με παράλληλη τόνωση και νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων, καθώς, επίσης, και στη βελτίωση των παραμέτρων, που συνδέονται με την ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης και τη συγκράτηση του πληθυσμού που διαμένει σε αυτό. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η αναβάθμιση των πολιτιστικών της πόρων, η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών Μητροπολιτικού επιπέδου στην κατεύθυνση προώθησης του αστικού τουρισμού, όπως συνεδριακού, εκθεσιακού, αθλητικού, επιχειρηματικού, πολιτιστικού, αναψυχής,

υγείας, καθώς και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης και η αναβάθμιση του κοινωνικού εξοπλισμού.

Στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Βύρωνα, το ισχύον ΡΣΑ προβλέπει :

- την επέκταση της Δυτικής Περιφερειακής Υμηπτού προς τη Λ. Βουλιαγμένης με σήραγγα κάτω από την περιοχή Καρέα και Ηλιούπολης (υπογειοποίηση της Ηλιουπόλεως)
- έναν σταθμό μετρό στον Δήμο Βύρωνα (περιοχή πλατείας Ταπητουργείου) ως διακλάδωση της βασικής της Γραμμής 4 (ή γραμμής U του μετρό). Πρόκειται για τη διακλάδωση : Κέντρο Αθήνας – Παγκράτι – Βύρωνα – Ανω Ηλιούπολη στη γραμμή Περισσός – Γαλάτσι – Κυψέλη – Κέντρο Αθήνας – Ζωγράφου – Λ. Κηφισίας – Μαρούσι – Λυκόβρυση.

Κανένα από τα παραπάνω έργα δεν έχει ενταχθεί σε κάποιον από τους τρέχοντες προγραμματισμούς ή προϋπολογισμούς.

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής (2021 - 2027)

Το ΠΕΠ Αττικής 2021 - 2027, σχεδιάζεται ως ένα Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του νέου ΕΣΠΑ 2021 - 2027 κι εντάσσεται στο προγραμματικό πλαίσιο της περιόδου, όπως αυτό προσδιορίζεται από την έκδοση των αναμορφωμένων Κανονισμών των ΕΔΕΤ και έχει ως συνολικό προϋπολογισμό 2.025.044.836€. Εξειδικεύεται δε, από τις στρατηγικές επιλογές του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ 2021-2027) και τις οδηγίες που παρέχονται από την Εθνική Αρχή Συντονισμού για τη διαμόρφωση των νέων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Ακολουθώντας διατυπώνονται οι πέντε (5) Στόχοι Πολιτικής της νέας Πολιτικής Συνοχής.

- ΣΠ.1: Μια πιο ανταγωνιστική και έξυπνη Ευρώπη μέσω της προώθησης του καινοτόμου και έξυπνου οικονομικού μετασχηματισμού, καθώς και της περιφερειακής ψηφιακής διασυνδεσιμότητας.
- ΣΠ.2: Μια πιο πράσινη, χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, μεταβατική προς την οικονομία μηδενικών εκπομπών άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη μέσω της προώθησης της καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων και της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.
- ΣΠ.3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας.
- ΣΠ.4: Μια πιο κοινωνική Ευρώπη χωρίς αποκλεισμούς, μέσω της υλοποίησης του ευρωπαϊκού Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων.
- ΣΠ.5: Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της, μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης όλων των τύπων εδαφικών περιοχών και τοπικών πρωτοβουλιών.

Η Αττική έχει συμβάλλει στη ραγδαία ανάπτυξη των συνδυασμένων διεθνών μεταφορών και αναδεικνύεται σε διεθνή κόμβο και σε πύλη της Ευρώπης για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, ενώ προγραμματίζεται και η κατασκευή τέταρτου προβλήτα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο Ικόνιο. Ειδικότερα, και σε ό,τι αφορά το οδικό δίκτυο, κατά τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους έχουν ήδη πραγματοποιηθεί σημαντικές παρεμβάσεις, που δημιούργησαν ένα ικανοποιητικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους 2.200 χλμ., το οποίο συνδέεται με τους δύο σημαντικούς κόμβους, τον λιμένα του Πειραιά και τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, με αποτέλεσμα να συνεισφέρει στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της Περιφέρειας Αττικής και εν γένει της χώρας, στις διεθνείς αγορές.

Άλλοι θεματικοί στόχοι του τρέχοντος ΠΕΠ που συνδέονται με τους στόχους του ΣΒΑΚ είναι η ανάπτυξη της βιώσιμης αστικής πολυτροπικής κινητικότητας η οποία θα περιορίσει την εξάρτηση από ατομικούς τρόπους μετακίνησης και θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των πολιτών, η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, ώστε να μειωθούν τα ατυχήματα, να βελτιωθεί η σήμανση και η κυκλοφοριακή οργάνωση εντός του μητροπολιτικού ιστού, αλλά και στις συνδέσεις του με τις περιοχές του υπολοίπου της Αττικής καθώς και η ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής.

Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αττικής (ΠΠΑ) (2021 - 2025)

Η Αναπτυξιακή Στρατηγική της Περιφέρειας Αττικής για την περίοδο 2021 – 2025 περιλαμβάνει τους εξής στόχους:

- Έξυπνη ανάπτυξη
- Πράσινη ανάπτυξη
- Ανάπτυξη υποδομών
- Κοινωνική ανάπτυξη
- Εξωστρέφεια

Το όραμα της στρατηγικής της Περιφέρειας Αττικής, στην κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική της διάσταση, ως μια δυναμική Περιφέρεια με αυξημένο εθνικό και διεθνή ρόλο, με βασικούς αναπτυξιακούς καταλύτες την πολιτιστική της ταυτότητα, την παραγωγή και ενσωμάτωση καινοτομίας, τη νέα επιχειρηματικότητα και το τοπικό παραγωγικό και κοινωνικό κεφάλαιο.

Το αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Αττικής συνίσταται στην ανταπόκριση στις απειλές, στην αξιοποίηση των ευκαιριών που της παρουσιάζονται και στην περαιτέρω ανάπτυξη των δυνατοτήτων της. Για την προσέγγιση του οράματος η Περιφέρεια Αττικής καλείται στο τέλος της περιόδου 2021 - 2025 να έχει προωθήσει τα παρακάτω:

1. Να συνδυάζει καταλλήλως την αναπτυξιακή συμπεριφορά όλων των παραγωγικών τομέων, να ενσωματώνει τη συμβολή τους στη συνολική ανταγωνιστικότητα, να αυξήσει την εξωστρέφεια και την ενσωμάτωση καινοτομίας και να έχει επιτύχει σε σημαντικό βαθμό την ομογενοποίηση του οικονομικού και κοινωνικού της χώρου.
2. Να έχει επιτύχει ένα αξιολογικό επίπεδο διατηρησιμότητας της ανάπτυξης και να έχει ενσωματώσει τις απαιτήσεις της πράσινης ανάπτυξης στην οικονομική δραστηριότητα και στη χρήση του χώρου.
3. Να συνδυάζει με επιτυχία και στο καταλληλότερο μίγμα, τον στρατηγικό ρόλο των περιφερειακών μηχανισμών, τη συνεχή επέκταση της επιχειρηματικότητας, την παραγωγική κινητοποίηση των ενδογενών χρηματοδοτικών πόρων και την προσέλκυση εξωτερικών επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής έντασης γνώσης, στην κατεύθυνση της έξυπνης ανάπτυξης.
4. Να διασφαλίσει την προστασία του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και την περαιτέρω ανάδειξη του υψηλής αξίας πολιτιστικού αποθέματος με έξυπνους τρόπους, σε διασύνδεση με τους παραγωγικούς τομείς.
5. Να ενισχύσει το πλέγμα προστασίας του κοινωνικού της ιστού στους τομείς της απασχόλησης, της υγείας, της εκπαίδευσης και της κοινωνικής ένταξης.

Υπό το πρίσμα προσέγγισης του περιεχομένου του στόχου της Πράσινης Ανάπτυξης, η Περιφέρεια Αττικής υιοθετεί στον σχεδιασμό της, τους παρακάτω Ειδικούς Αναπτυξιακούς Στόχους:

- I. Προώθηση των αρχών και εφαρμογών της κυκλικής οικονομίας
- II. Προστασία και ανάδειξη των περιβαλλοντικών πόρων και της φυσικής κληρονομιάς
- III. Ανάπτυξη υποδομών και συστημάτων προστασίας και πρόληψης
- IV. Προώθηση της πράσινης επιχειρηματικότητας και του ενεργειακού μετασχηματισμού
- V. Μετάβαση σε πράσινη πόλη

Περιφερειακό Σχέδιο για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής (ΠΕΣΠΚΑ)

Η Ευρωπαϊκή στρατηγική για την προσαρμογή των κρατών – μελών στην κλιματική αλλαγή στοχεύει στην προαγωγή της προσαρμογής σε τρωτούς τομείς και στην κάλυψη των κενών γνώσης ώστε να υπάρχει εμπειριστατωμένη λήψη αποφάσεων και ανάπτυξη της ευρωπαϊκής πλατφόρμας για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναπτύχθηκε μια διαδικασία τεσσάρων σταδίων για την ανάπτυξη, την εφαρμογή και την αξιολόγηση ενός ΠεΣΠΚΑ. Η Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠΚΑ) θέτει τους γενικούς στόχους και τους άξονες προτεραιότητας πολιτικής- παρεμβάσεων, οι οποίοι πρέπει να είναι κοινοί για το ΠεΣΚΑ. Το ίδιο αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που προσδιορίζει και ιεραρχεί τα απαραίτητα μέτρα και δράσεις προσαρμογής σε επίπεδο περιφέρειας.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στις μεταφορές, εξετάζεται η επίδραση της κλιματικής αλλαγής στα αεροδρόμια, στο οδικό δίκτυο, στο σιδηροδρομικό δίκτυο και τα λιμάνια. Εξετάζονται παράγοντες όπως η αύξηση της θερμοκρασίας, η αύξηση της μέσης ταχύτητας του ανέμου και συχνότητας ανεμοθυελλών, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας και η αυξημένη βροχόπτωση. Γίνεται αναγνώριση των επιπτώσεων, εκτίμηση του κινδύνου και της επικινδυνότητας έως και το 2100. Επισημαίνεται ότι οι οδικές μεταφορές αναμένεται να αντιμετωπίσουν μέτριο και υψηλό κίνδυνο από την κλιματική αλλαγή σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα ως το 2050. Τέλος, εντός του Σχεδίου γίνεται παράθεση και αξιολόγηση μέτρων έναντι της κλιματικής αλλαγής. Παραδείγματα εξ αυτών, σχετιζόμενα με τις μεταφορές, αποτελούν Μέτρα Πρόληψης και Διαχείρισης Κινδύνων από Πλημμύρες, Ειδική Χωρική Μελέτη επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις υποδομές και Αστική Αναζωογόνηση πόλεων μέσω αναπλάσεων περιοχών και δημοσίων κτηρίων.

Προεδρικό Διάταγμα Προστασίας Υμηττού

Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Βύρωνα βρίσκονται εκτάσεις εξωαστικές που εμπίπτουν όχι μόνο στο γενικό καθεστώς της δασικής νομοθεσίας, αλλά και στο ειδικότερο καθεστώς ρυθμίσεων για τον Υμηττό.

Το αρχικό Προεδρικό Διάταγμα «Περί καθορισμού ζωνών ρυθμίσεως και προστασίας της περιοχής του όρους Υμηττού» (ΦΕΚ 544/Δ/20-10-1978) αντικαταστάθηκε με το ΠΔ «Καθορισμός μέτρων προστασίας της περιοχής του όρους Υμηττού και των Μητροπολιτικών Πάρκων Γουδή – Ιλισίων» (ΦΕΚ 187/Δ/14-6-2011) το οποίο ωστόσο προσεβλήθη από ορισμένους από τους εμπλεκόμενους δήμους στο ΣΤΕ. Το ΣΤΕ έχει ζητήσει την υποβολή Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η οποία, μαζί με ορισμένως αναθεωρημένο το κρινόμενο ΠΔ βρίσκεται σε διαδικασία υποβολής στο ΣΤΕ.

2.8.4 Τοπικό Επίπεδο

Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες:

1. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Βύρωνα

Το κυριότερο και δεσμευτικότερο σχέδιο σε τοπικό επίπεδο είναι το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου.

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 13528/18-07-2000 υπογράφηκε η Σύμβαση Τροποποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Βύρωνα, ενός ΓΠΣ που ίσχυε από το 1990 (ΥΑ 30958/1269/12-3-1990 στο ΦΕΚ 221/Δ/10-4-1990 περί «Έγκρισης γενικού πολεοδομικού σχεδίου του Δήμου Βύρωνα» και ΥΑ 101505/7705/96 στο ΦΕΚ 108/δ/5-2-1996 για τη δημοσίευση των χαρτών).

Στόχος της προαναφερθείσας τροποποίησης (η οποία βρίσκεται σε φάση διαβούλευσης, βλ. σχετικά στο επίσημο site του Δήμου <https://www.dimosbyrona.gr/article.php?id=9193>) αποτελεί η ισόρροπη ρύθμιση του αστικού και του εξωαστικού χώρου, με τη θεσμοθέτηση των πολεοδομικών ενοτήτων, χρήσεων γης και του μέσου συντελεστή δόμησης εντός αυτών. Με βάση την προτεινόμενη αναθεώρηση, οι βασικές αρχές για τον σχεδιασμό της πόλης του Βύρωνα είναι:

- Έμφαση στον σχεδιασμό της πόλης με βάση τη γειτονιά, η οποία θα πρέπει να συγκεντρώνει τις χρήσεις που θα καλύπτουν οι ανάγκες της.
- Διατήρηση, βελτίωση και κυρίως δικτύωση των ελεύθερων χώρων, οι οποίοι αποτελούν τους τόπους όπου αναπτύσσεται η αίσθηση της κοινότητας, της κοινωνικής δράσης και της ζωτικότητας.
- Διατήρηση της ταυτότητας του αστικού περιβάλλοντος, ανάδειξη του ιδιαίτερου χαρακτήρα της περιοχής.
- Ενσωμάτωση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης στο σχεδιασμό, η οποία συνίσταται στη διατήρηση και εξασφάλιση για τις επόμενες γενιές των μη ανανεώσιμων πόρων και της ενέργειας.
- Περιορισμός των μετακινήσεων με ΙΧ και ενίσχυση των μετακινήσεων πεζή και της τοπικής συγκοινωνίας.
- Επίτευξη ισορροπίας και όχι ανταγωνισμού μεταξύ περιβάλλοντος και οικονομικής ανάπτυξης.
- Ενσωμάτωση όλων των ομάδων (και αυτών που μειονεκτούν, π.χ. ΑΜΕΑ) στην κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική ζωή της πόλης μέσω αναπτυξιακού σχεδιασμού και κοινωνικοοικονομικών μέτρων.

Το νέο ΓΠΣ του Δήμου Βύρωνα αφορά στο σύνολο της έκτασης του Δήμου. Αποτελείται αρχικά από το κεφάλαιο του Δομικού Σχεδίου Χωρικής Οργάνωσης και προγραμματικών μεθόδων οικιστικής ανάπτυξης. Σε αυτό τίθενται, αρχικά, οι παραδοχές και οι εκτιμήσεις του Πληθυσμιακού Δυναμικού καθώς και η Χωρητικότητα της Οικιστικής Περιοχής. Ακολουθεί το υποκεφάλαιο για τη Χωρική Οργάνωση του αστικού και περιαστικού χώρου, τους άξονες ανάπτυξης, τις Κύριες Ζώνες Προστασίας, καθώς και τους ρόλους των πολεοδομικών ενοτήτων στο οικιστικό δίκτυο. Το δεύτερο κεφάλαιο αφορά στην Οργάνωση των Χρήσεων Γης και Προστασίας Περιβάλλοντος του Δήμου, το τρίτο στη Γενική Πολεοδομική Οργάνωση και Ρύθμιση των Οικιστικών Υποδοχέων και το τελικό στο Πρόγραμμα ενεργοποίησης του ΓΠΣ.

Η προτεινόμενη τροποποίηση εισηγείται την αναδιοργάνωση των πολεοδομικών ενοτήτων (ΠΕ) από έντεκα (11) που είναι σήμερα σε επτά (7), περιλαμβανόμενης και της ΠΕ Καρέα που δεν περιλαμβάνεται στο ισχύον ΓΠΣ.

Μεταξύ άλλων, ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο πλαίσιο της εξεταζόμενης στρατηγικής για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας παρουσιάζουν οι προτεινόμενες από το ΓΠΣ βασικές αρχές για την εξέλιξη του Δήμου Βύρωνα:

- Δικτύωση των κοινόχρηστων χώρων με τον ορεινό όγκο του Υμηττού και άνοιγμα της πόλης προς το βουνό.
- Πόλη πολυλειτουργική με εξυπηρέτηση κοινωνική, εμπορική και δυνατότητες απασχόλησης για τον ντόπιο πληθυσμό.
- Ενίσχυση του κέντρου του Δήμου και των τοπικών πολεοδομικών κέντρων, κυρίως εκεί όπου έχουν διαμορφωθεί σήμερα, συνδυασμός με πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις κ.λπ. με στόχο τη μείωση των μετακινήσεων και την αύξηση της κοινωνικής συνοχής.
- Αναδιάταξη των πολεοδομικών ενοτήτων, ώστε να καλύπτουν, σύμφωνα με τα πρότυπα, τις ανάγκες των κατοίκων.
- Επιβολή και έλεγχος των υποχρεωτικών θέσεων στάθμευσης και της υποχρεωτικής φύτευσης των ακαλύπτων χώρων για την εξασφάλιση περισσότερων πράσινων χώρων με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.
- Μέτρα για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και δομικές παρεμβάσεις για τη μετακίνηση ποδηλάτων και πεζών
- Κυκλοφοριακά μέτρα για την προστασία των περιοχών κατοικίας από τις διαμπερείς κινήσεις

Από τη σκοπιά των θεσμοθετημένων χρήσεων γης, ο δήμος χαρακτηρίζεται στο μεγαλύτερο τμήμα του (οικιστικό) ως περιοχή γενικής κατοικίας, ενώ έχει και θεσμοθετημένο πολεοδομικό κέντρο. Ιδιαίτερη χρήση μητροπολιτικού χαρακτήρα στον Δήμο είναι το Θέατρο Βράχων Υμηττού – Βύρωνα που φιλοξενεί κάθε χρόνο από το 1986 το Φεστιβάλ Δήμου Βύρωνα. Εντός των ορίων του δήμου υπάρχουν επίσης χαρακτηρισμένες δασικές εκτάσεις (Υμηττός) και αρκετές Ειδικές χρήσεις όπως το Κοιμητήριο, μια σειρά στρατιωτικών εγκαταστάσεων στον Καρέα και ο Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων του Δήμου.

Στο τοπικό επίπεδο, το ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα δεσμεύεται από όλα τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού και την «οριζόντια» νομοθεσία (περιβαλλοντική, οικονομική, μεταφορών κ.ά.), από το κάθε φορά ισχύον ΓΠΣ, από το Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου και τις μελέτες που έχουν φτάσει σε υψηλό επίπεδο ωριμότητας και έχουν διασφαλίσει ή διεκδικούν έντονα τη χρηματοδότηση της υλοποίησης του έργου, οφείλει ωστόσο να λάβει υπόψη και όλο το πλαίσιο κατευθύνσεων που προαναφέρθηκε, καθώς και τις κατευθύνσεις αναθεώρησης του ΓΠΣ και άλλων σχεδιασμών με τοπικό αντίκρισμα, όπως αυτές σταδιακά διαμορφώνονται και οριστικοποιούνται, σε διαβούλευση με φορείς και πολίτες.

2. «Μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης του Δήμου Βύρωνα», Τεύχος Ι (Φάση Α'), Ιούνιος 1990, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη

Η εν λόγω μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης ανατέθηκε από τον Δήμο Βύρωνα σε συνεργασία με τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ), με σκοπό:

- Τον εντοπισμό των κυκλοφοριακών μεγεθών και χαρακτηριστικών του Δήμου και των επαγόμενων από αυτά προβλημάτων.
- Τη διατύπωση προτάσεων με βάση τα παραπάνω, ώστε να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας και της στάθμευσης μέσα στα όρια του Δήμου συνοδευόμενα από αντίστοιχη άνοδο της ποιότητας ζωής.

Η Φάση Α' περιελάμβανε το Τεύχος τεχνικής έκθεσης και τα ακόλουθα Σχέδια:

- A.1.1 Περιοχή Μελέτης (Βύρωνας & Καρέας)
- A.2.1 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου (Βύρωνας)
- A.2.1α Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου (Καρέας)
- A.2.2 Σύστημα Μονόδρομων & Σηματοδότησης (Βύρωνας)
- A.2.2α Σύστημα Μονόδρομων & Σηματοδότησης (Καρέας)
- A.2.3 Πλάτη Οδών - Πεζοδρομίων (Βύρωνας)
- A.2.3α Πλάτη Οδών - Πεζοδρομίων (Καρέας)
- A.2.4 Είδος – Κατάσταση & Κλίσεις Οδοστρωμάτων (Βύρωνας)
- A.2.4α Κατάσταση Οδοστρωμάτων & Κλίσεις (Καρέας)
- A.4.1 Ιδιοκτησία Ι.Χ (Βύρωνας & Καρέας)
- A.5.1 Κυκλοφοριακοί Φόρτοι & Σημεία Μέτρησης (Βύρωνας & Καρέας)
- A.5.2 Πύλες Εισόδου-Εξόδου & Διαμπερείς Κινήσεις (Βύρωνας & Καρέας)
- A.6.1 Αστικές Συγκοινωνίες (Βύρωνας)
- A.6.1α Αστικές Συγκοινωνίες (Καρέας)
- A.6.2 Κάλυψη περιοχής με Α.Σ. (Βύρωνας & Καρέας)
- A.7.1 Υπάρχον Καθεστώς Στάθμευσης (Βύρωνας)
- A.7.1α Υπάρχον Καθεστώς Στάθμευσης (Καρέας)
- A.8.1 Χάρτης Ατυχημάτων (Βύρωνας)
- A.8.1α Χάρτης Ατυχημάτων (Καρέας)
- B.4.1 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου (Βύρωνας)

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου το 1990 σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη είχε ως εξής:

- Ταχεία Λεωφόρος: Λεωφόρος Αλίμου - Κατεχάκη
- Πρωτεύουσες αρτηρίες: Φιλολάου, Υμηττού
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: Φορμίωνος, Μυσιάς, Καραολή και Δημητρίου, Αγ. Ιωάννη Καρέα (από Καραολή & Δημητρίου έως Λ. Αλίμου - Κατεχάκη), Χρ. Σμύρνης (από Ηλιουπόλεως), Χρεμωνίδου, Φρύνης - Κύπρου.
- Συλλεκτήριοι δρόμοι: Αρχ. Χρυσοστόμου, Αγ. Ιωάννη Καρέα (στον οικισμό Καρέα), Κολοκοτρώνη - Ουσακίου - Νέας Ελβετίας, Χρυσ. Σμύρνης (από Ν. Ελβετίας έως Κολοκοτρώνη), Καισαρείας (από Ν. Ελβετίας έως Βουτζά), Βουτζά (από Καισαρείας έως Κύπρου), Αγίας Σοφίας (από όρια έως Χρυσ. Σμύρνης), Χειμάρρας - Ηλιουπόλεως, Ελλησπόντου (από όρια Σεβδικίου έως Κολοκοτρώνη), Κερκύρας - Μαγνησίας - Ταταούλων.
- Τοπικοί συλλεκτήριοι δρόμοι: Τμώλου, Φλέμινγκ (από Τμώλου έως Παπανδρέου), Παν. Τσαλδάρη (από Εμπεδοκλέους έως Μεσολογγίου), Καλλιπόλεως - Χρυσάφης - Χρυσοθέμιδος - Εμπεδοκλέους, Γ. Παπανδρέου - Μεσολογγίου, 28^{ης} Οκτωβρίου (από Αγ. Ιωάννη Καρέα έως όρια Ηλιούπολης).

Πλάτη οδών & πεζοδρομίων

Το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου του Δήμου Βύρωνας το 1990 ήταν 70,02 km, ως εξής:

- 60,32 km του αστικού δικτύου του κυρίως Δήμου
- 6,95 km του αστικού δικτύου του Καρέα
- 2,75 km της Λεωφ. Αλίμου - Καρέα - Κατεχάκη, μέσα στα όρια του Δήμου Βύρωνας.

* Στο συνολικό μήκος του δικτύου δεν συνυπολογίζονται μικροί δρόμοι μεταξύ εργατικών κατοικιών, πλάτους κάτω των 3,5μ., τα οποία θεωρούνται αλέες και όχι αστικοί οδοί, καθώς και κάποια μικρού μήκους αδιέξοδα που λειτουργούν ουσιαστικά ως χώροι στάθμευσης των κατοίκων.

Κατανομή δρόμων Δήμου Βύρωνα απογραφής έτους 1990		
Κατηγορία πλάτους	Μήκος (μ.)	% Συνόλου
έως 4,0 μ.	5.670	8,4%
4,0-5,0 μ.	9.670	14,4%
5,0-6,0 μ.	19.890	29,6%
6,0-7,0 μ.	18.590	27,6%
7,0-8,0 μ.	8.010	11,9%
8,0-9,0 μ.	1.750	2,6%
9,0-10,0 μ.	1.050	1,6%
10,0 μ. και άνω	620	0,9%
Μερικό Σύνολο	65.250	97,0%
Με διαχωρισμό κατευθύνσεων (Χωρίς την Λ. Αλίμου-Κατεχάκη)	2.020	3%
Σύνολο	67.270	100,0%

* Δεν μετρήθηκαν πλάτη σε αδιαμόρφωτους δρόμους

Στα προβληματικά σημεία που εντόπιζε η εν λόγω μελέτη ήταν ο μεγάλος αριθμός δρόμων με πολύ μικρά πλάτη οδοστρώματος, με το μεγαλύτερο μέρος των οδών αυτών να βρίσκονται στην κεντρική περιοχή του Δήμου. Επιπλέον, προστίθεται και το γεγονός ότι και τα αντίστοιχα πεζοδρόμια των οδών αυτών ήταν πολύ στενά, καθιστώντας την κίνηση των πεζών προβληματική.

Όσον αφορά στο οδόστρωμα των δρόμων, το 95,3% ήταν ασφαλτοστρωμένο. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά την κατάσταση του οδοστρώματος αξιολογήθηκε ως καλή στο 78,4% (54.865μ.) του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου, ως μέτρια στο 17,6% (12.320μ.) και ως κακή στο 4% (2.835μ.).

Γενικά η κατάσταση των πεζοδρομίων σε πολλές γειτονιές κρίθηκε μη ικανοποιητική. Η μελέτη διαπιστώνει ότι, αν και το μεγαλύτερο μέρος των πεζοδρομίων ήταν διαμορφωμένο (με εξαιρέσεις όπως στον Καρέα και στη Ζωοδόχο Πηγή), η ποιότητα τους ήταν το μέγιστο μέτρια, ιδίως στις περιοχές με πρόβλημα στάθμευσης, όπου τα πεζοδρόμια ήταν κατειλημμένα με παράνομα σταθμευμένα οχήματα (αυτοκίνητα και δίκυκλα).

Δεδομένου ότι μορφολογικά ο Δήμος εμφανίζει αρκετές εδαφικές ανωμαλίες, σε αρκετά σημεία η μελέτη εντόπισε αισθητές κατά μήκος κλίσεις.

Κατανομή μήκους οδικού δικτύου Δήμου Βύρωνα σε κατηγορίες κλίσης, απογραφής έτους 1990

Κατηγορία κλίσης					
Μικρή		Μεσαία		Μεγάλη	
Μήκος	%	Μήκος	%	Μήκος	%
52.580	75,1%	10.870	15,5%	6.570	9,4%

3. «Κυκλοφοριακή μελέτη πεζοδρομήσεων Δήμου Βύρωνα», 1996, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη & Συνεργάτες

Με βάση τη "Μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης του Δήμου Βύρωνα", η Τεχνική υπηρεσία του Δήμου συνέταξε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα πεζοδρομήσεων με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Βύρωνα. Η εν θέματι μελέτη είχε σκοπό την τεχνική ανάλυση και υποστήριξη των επιμέρους προτάσεων πεζοδρομήσεων, ώστε να μην δημιουργηθούν κυκλοφοριακά προβλήματα με την εφαρμογή τους.

Η μελέτη περιελάμβανε τεύχος τεχνικής έκθεσης (Τεύχη Ι και ΙΙ, Ιούνιος 1996) με τα εξεταζόμενα προς πεζοδρόμηση τμήματα οδών, καθώς και τεύχος με την Τελική Πρόταση (Οκτώβριος 1996), που συνοδεύονταν και από το αντίστοιχο Σχέδιο.

Οι οδοί που επιλέχθηκαν να ανήκουν στο δίκτυο πεζόδρομων του Δήμου αποτελούσαν ενιαίο πλέγμα, με σύνδεση σημαντικών κοινόχρηστων χώρων μεταξύ τους, και δεν άνηκαν στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο.

Οι **προτάσεις πεζοδρομήσεων** αφορούσαν στις κάτωθι οδούς:

- ⇒ Ηρώς Κωνσταντοπούλου (από Λυδίας έως Κρυστάλλη και από Κρυστάλλη έως Γ. Παπανδρέου) και Τραλλέων (από Λυδίας έως Κρυστάλλη)
- ⇒ Κυδωνιών (από Χειμάρρας έως Αγίας Σοφίας), Νεαπόλεως (από Χειμάρρας έως Αγίας Σοφίας) και Ιθώμης (από Κύπρου έως Κολοκοτρώνη)
- ⇒ Εκφαντίδου (από Ιλιάδος έως Μοργκεντάου) και Κύπρου (από Μοργκεντάου έως Πλατεία Χρυσ. Σμύρνης)
- ⇒ Οδοί Δελφών (από Π.Π. Γερμανού έως Φορμίωνος), Περικλέους (από Γρηγορίου Ε' έως Σολωμού), Σολωμού (από Δελφών έως Περικλέους), Πυθαγόρα (από Δελφών έως Περικλέους), Αγ. Δημητρίου (από Φλέμινγκ έως Φορμίωνος) και Αιτωλικού (από Τάκη Περτσεμλή έως Αγ. Δημητρίου)
- ⇒ Πλατεία Κρήτης (παράδρομοι πλατείας, από Τμώλου έως Ερμού)
- ⇒ Ταρσού (από Συβρισαρίου έως Αλατσάτων) και το τρίγωνο που βρίσκεται στο όριο της περιοχής, Ρόδωνος (από Αλατσάτων έως Ευαγγελικής Σχολής), Δεληλάμπρου (από Εισοδίων Παναγίας έως Ρόδωνος)
- ⇒ Ι.Ν. Μεταμορφώσεως (πάροδος από Κερασούντος έως Επταπυργίου), Προύσσης (από Κωνσταντινουπόλεως έως Κερασούντος)
- ⇒ Δήλου και Ιοκάστης (από Αρτέμιδος έως Φορμίωνος), Αρτέμιδος (από αδιέξοδο έως Λητούς)
- ⇒ Καισαρείας (από Κορυτσάς έως Αγίας Σοφίας), Ξάνθης (από Καισαρείας έως Γ. Παπανδρέου) και πάροδος (ανώνυμη) από Ξάνθης έως Κορυτσάς
- ⇒ Επταλόφου και Καλλιπόλεως (από Παλαιολόγου έως Κομνηνών, έως πλατεία Βυζαντίου)
- ⇒ Ραιδεστού (από Βαινηρίου έως Κυδωνιών), Ναυαρίνου (από Ραιδεστού έως Χειμάρρας) και οι οδοί πέριξ της παιδικής χαράς μεταξύ των οδών Ραιδεστού και Βαινηρίου (πλατεία Εθνικής Αντίστασης)
- ⇒ Ταταούλων (από Βυζαντίου έως Μήδειας) και Ελπίδος (από Ταταούλων έως Βοσπόρου)
- ⇒ Βορείου Ηπείρου (από Ευαγγελικής Σχολής έως Τσαλδάρη)
- ⇒ Αδάνων (από Φορμίωνος έως Μυσίας)
- ⇒ Αρτάκης (από Ουσακίου έως Μαγνησίας)
- ⇒ Ανδρονίκου (από Ουσακίου έως Μαγνησίας)
- ⇒ Αίνου (από Νέας Ελβετίας έως Μαγνησίας)
- ⇒ Τσολιά (από Νέας Ελβετίας έως Μαγνησίας)
- ⇒ Μπουμπουλίνας (από Νέας Ελβετίας έως Μαγνησίας)
- ⇒ Μανωλά (από Νεοπτολέμου έως Αρρύβου)
- ⇒ Κρατησίκλειας (από Βρυούλων έως Κοραή)
- ⇒ Σούρμενων (από Γεννηματά έως Γ. Παπανδρέου)
- ⇒ Φώκαιας (από Φορμίωνος έως Μυρακτής)
- ⇒ Κρυστάλλη (από Καισαρείας έως Νέας Ελβετίας).

Στην εν θέματι μελέτη προκύπτει ότι η πεζοδρόμηση των μελετηθέντων οδικών τμημάτων θα ωφελήσει ιδιαίτερα την ποιότητα του περιβάλλοντος στο σύνολο του Δήμου. Ωστόσο, αναφέρεται ως πρόβλημα ο περιορισμός των θέσεων στάθμευσης εξαιτίας της κατάργησης χώρων στάθμευσης από τις πεζοδρομήσεις (για το σύνολο των παραπάνω πεζοδρομούμενων οδικών τμημάτων είχε υπολογιστεί ότι καταργούνται 231 νόμιμες θέσεις στάθμευσης). Επειδή το πρόβλημα της στάθμευσης καταγράφεται οξύ ήδη από τη μελέτη του 1990, η μελέτη πρότεινε την άμεση δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πολυώροφων ή/και υπόγειων κάτω από κοινόχρηστους χώρους), καθώς και την εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, με δωρεάν στάθμευση κατοίκων.

4. «Κυκλοφοριακή μελέτη πεζοδρομήσεων οδών μέσης και χαμηλής κυκλοφορίας Δήμου Βύρωνα», Αύγουστος 1997, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη & Συνεργάτες

Η εν θέματι μελέτη αποτελεί συνέχεια της προηγούμενης μελέτης πεζοδρομήσεων. Δεν βρέθηκε αντίγραφο από την ομάδα μελέτης της παρούσας ώστε να γίνει επισκόπηση και να αξιολογηθούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αυτής.

5. «Μελέτη εφαρμογής και κυκλοφοριακών αναθεωρήσεων της μελέτης κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης Δήμου Βύρωνα», Δεκέμβριος 1997, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη & Συνεργάτες

Η εν θέματι μελέτη αποτελεί αναθεώρηση και συνέχεια των προηγούμενων κυκλοφοριακών μελετών. Δεν βρέθηκε αντίγραφο από την ομάδα μελέτης της παρούσας ώστε να γίνει επισκόπηση και να αξιολογηθούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αυτής.

6. «Χωροταξική - Πολεοδομική Μελέτη Δήμου Βύρωνα (Τροποποίηση Γης - Αναθεώρηση Πολεοδομικού Σχεδίου - Αποτυπώσεις - Επεκτάσεις - Κυκλοφοριακή Μελέτη)», Τεχνική Έκθεση Β' Φάσης Κυκλοφοριακής Μελέτης, Οκτώβριος 2001, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη & Συνεργάτες

Στόχος της εν θέματι κυκλοφοριακής μελέτης ήταν η καταγραφή όλων των στοιχείων και προτάσεων των προηγούμενων κυκλοφοριακών μελετών του Δήμου, καθώς και η καταγραφή και αποτύπωση της (τότε) υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα, ενώ αξιολογούσε και τις όποιες ρυθμίσεις είχαν πραγματοποιηθεί έως τότε.

Ως προς τις κυριότερες Ρυθμίσεις/ Προτάσεις αναφέρονται οι ακόλουθες:

- Μετατροπή της οδού Καραολή & Δημητρίου μακροπρόθεσμα σε αναβαθμισμένο οδικό άξονα, με διαμόρφωση χωρίς κεντρική νησίδα αλλά δημιουργία ζωνών πρασίνου πλευρικά, ενώ προβλεπόταν σύνδεση με Καισαριανή, παραπλεύρως του Γηπέδου, καθώς και επέκταση μέσω του χώρου των λατομείων προς Ηλιούπολη και σύνδεση με την προτεινόμενη Λεωφόρο Πικροδάφνης. Η σύνδεση αυτή θα επέτρεπε την κατάργηση ως έναν βαθμό της χρήσης των οδών Αγ. Σοφίας, Χειμάρρας και Ελλησπόντου για διατοπικές μετακινήσεις.
- Αναβάθμιση της οδού Τμώλου από τοπική οδό σε τοπική συλλεκτήρια, παραμένοντας αμφίδρομη.
- Μονοδρόμηση της οδού Φορμίωνος στο τμήμα μεταξύ Μυσίας και Τμώλου, με κατεύθυνση προς την οδό Τμώλου.
- Μονοδρόμηση της οδού Ολύμπου από Π.Π. Γερμανού έως/ προς Φορμίωνος και από Π.Π. Γερμανού έως/ προς Μαγνησίας (αποκλινόμενα οδικά τμήματα της Ολύμπου ως προς την Π.Π. Γερμανού). Αντίστοιχη μονοδρόμηση της οδού Ερμού, λειτουργώντας ως ζευγάρι της Ολύμπου.

- Μονοδρόμηση της οδού Μαγνησίας από Ολύμπου έως/ προς Τμώλου και της οδού Σιπύλου από Π.Π. Γερμανού έως/ προς Νέας Ελβετίας.
- Μονοδρόμηση των οδών Γ. Παπανδρέου και Τραλλέων (βόρεια της Φορμίωνος) ως ζεύγος συλλεκτήριων δρόμων.
- Ρύθμιση της διασταύρωσης Φορμίωνος και Γ. Παπανδρέου με απαγόρευση αριστερής στροφής από Φορμίωνος προς Γ. Παπανδρέου στην κατεύθυνση προς κέντρο.
- Παραμένει αμφίδρομος η οδός Νικηφορίδη.

7. «Μελέτη Δημοτικής Συγκοινωνίας», 2003, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη

Η εν θέματι μελέτη εκπονήθηκε στο πλαίσιο της μελέτης «Χωροταξική - Πολεοδομική Μελέτη Δήμου Βύρωνα (Τροποποίηση Γης - Αναθεώρηση Πολεοδομικού Σχεδίου - Αποτυπώσεις - Επεκτάσεις - Κυκλοφοριακή Μελέτη)» που είχε προηγηθεί το 2001.

Η μελέτη εκπονήθηκε σε δύο Φάσεις:

- ❖ Α' Φάση: Οριστική χωροθέτηση γραμμών (Τεύχος τεχνικής έκθεσης, Ιούνιος 2003) &
- ❖ Β' Φάση: Οριστική μελέτη - Μελέτη Εφαρμογής (Τεύχος τεχνικής έκθεσης & Σχέδιο διαδρομών, Σεπτέμβριος 2003)

Στην Α' Φάση έγινε ο καθορισμός του συνόλου των στοιχείων που απαιτούνταν για την ίδρυση τοπικής δημοτικής συγκοινωνίας (βάσει του Ν.2669/1998). Η Α' υπεβλήθη προς έγκριση στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΑΣΑ, ενώ δόθηκε έγκριση και από το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών. Στη Β' Φάση παρουσιάζονται όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για πλήρη μελέτη εφαρμογής και παρακολούθησης της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Με βάση την εν λόγω μελέτη εγκρίθηκαν δύο (2) κυκλικές λεωφορειακές Γραμμές:

- Δημοτική Γραμμή 10: Αφετηρία/τέρμα στον Καρέα, με 31 στάσεις και την ακόλουθη διαδρομή:

28^{ης} Οκτωβρίου – αριστερά Λ. Καρέα – δεξιά Λ. Αλίμου-Κατεχάκη – δεξιά περιοχή Κουταλά – συνέχεια Αρχιεπ. Χρυσοστόμου – δεξιά Δαυλείας – αριστερά Φωκαίας – αριστερά – Ανδριανουπόλεως – δεξιά Ενώπης – δεξιά Γ. Παπανδρέου – συνέχεια Μεσολογγίου – αριστερά Κοραή – αριστερά Εμπεδοκλέους – δεξιά Χρυσοθέμιδος – αριστερά Ευμένους – δεξιά Χρυσάφης – Πλατεία Ντάνκαν – αριστερά Αλατσάτων – δεξιά Μαδύτου – δεξιά Ελλησπόντου – αριστερά Αδραμυτίου – αριστερά Χειμάρρας – δεξιά Εισ. Παναγίας – ευθεία Κολοκοτρώνη – δεξιά Φλέμινγκ – αριστερά Ολύμπου – λοξώς αριστερά Αρχ. Χρυσοστόμου – περιοχή Κουταλά – αριστερά Λ. Αλίμου-Κατεχάκη – αριστερά Λ. Καρέα – δεξιά 25^{ης} Μαρτίου – αριστερά Θυμάτων Πολέμου – αριστερά 28^{ης} Οκτωβρίου.

- Δημοτική Γραμμή 20: Αφετηρία/τέρμα στην περιοχή Κουταλά, με 23 στάσεις και την ακόλουθη διαδρομή:

Περιοχή Κουταλά – αριστερά Λ. Αλίμου-Κατεχάκη – δεξιά Λ. Καρέα – αριστερά Εθν. Μακαρίου – δεξιά Θάλειας – αριστερά Ζωοδόχου Πηγής – δεξιά Π.Π. Γερμανού – αριστερά Καραολή & Δημητρίου – δεξιά Βοσπόρου – αριστερά Πανόρμου – δεξιά Ρούμελης – δεξιά Αγίας Σοφίας – αριστερά Καλλιπόλεως – δεξιά Αλατσάτων – δεξιά Εισ. Παναγίας – αριστερά Χειμάρρας – δεξιά Χειμάρρας – δεξιά Π. Τσαλδάρη – λοξώς αριστερά Αντιόπης – δεξιά Ανδρομέδας – αριστερά Κορδελιού – δεξιά Φορμίωνος – αριστερά Αμασειάς – δεξιά Ανδριανουπόλεως – συνέχεια Μακράς Γέφυρας – αριστερά Γ. Παπανδρέου- δεξιά Αθ. Διάκου – έξοδος Καραολή & Δημητρίου – αναστροφή Φορμίωνος – λοξώς αριστερά Αρχιεπ. Χρυσοστόμου – συνέχεια προς Κουταλά.

8. «Έργο: Μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις προέλευσης - προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα», Ιούνιος 2005, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη

Στο πλαίσιο του εν θέματι έργου πραγματοποιήθηκαν οι εξής εργασίες:

- Μετρήσεις φόρτων και στρεφουσών κινήσεων για 4 ημέρες του Ιουνίου του έτους 2005 (Τρίτη 07.06.2005, Τετάρτη 08.06.2005, Παρασκευή 10.06.2005, Τετάρτη 15.06.2005), κατά τις ώρες αιχμής στο διάστημα 07:00-19:00.
- Καταγραφές προέλευσης – προορισμού κατά τις ίδιες ημερομηνίες στις πύλες εισόδου – εξόδου του Δήμου, με απογραφή πινακίδων των οχημάτων σε κατάλληλες θέσεις του οδικού δικτύου.

Από τα αποτελέσματα των μετρήσεων/ καταγραφών προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και τα γενικότερα χαρακτηριστικά των κινήσεων στο οδικό δίκτυο του Δήμου Βύρωνα διαφέρουν ελάχιστα από τη μία μέρα στην άλλη. Σύμφωνα με τα διαγράμματα των 24ωρων μετρήσεων φόρτων, οι καμπύλες της διακύμανσης των φόρτων σχεδόν ταυτίζονται για τις 4 διαφορετικές ημερομηνίες (πλην μιας μικρής έξαρσης το απόγευμα της Τρίτης στην οδό Μυσίας).
- Με βάση τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών του Δήμου και συγκριτικά με τους φόρτους που μετρήθηκαν, αλλά και όπως ποιοτικά παρατηρήθηκε από την αυτοψία, προέκυψε ότι μεγάλο τμήμα του δικτύου, σε μεγάλο μέρος της ημέρας, λειτουργεί υπό καθεστώς κορεσμού.
- Οι διαμπερείς κινήσεις που εκτελούνται δια μέσου του οδικού δικτύου του Δήμου αποτελούν σημαντικό ποσοστό του συνόλου των κινήσεων που πραγματοποιούνται εντός του Δήμου.

9. «Αναθεώρηση και Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης Δήμου Βύρωνα», 2005-2006, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη

Η εν θέματι μελέτη εκπονήθηκε στο πλαίσιο της μελέτης «Χωροταξική - Πολεοδομική Μελέτη Δήμου Βύρωνα (Τροποποίηση Γης - Αναθεώρηση Πολεοδομικού Σχεδίου - Αποτυπώσεις - Επεκτάσεις - Κυκλοφοριακή Μελέτη)» που είχε προηγηθεί το 2001, με σκοπό την επικαιροποίηση των στοιχείων των προηγούμενων (σχετικών) μελετών.

Βασικό αίτιο της αναγκαιότητας εκπόνησης της εν λόγω μελέτης, ήταν οι σημαντικές μεταβολές στους κυκλοφοριακούς φόρτους, λόγω της διάνοιξης των νέων αξόνων στην ευρύτερη περιοχή, καθώς και της σημαντικής αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων.

Η μελέτη εκπονήθηκε σε δύο Φάσεις:

- ❖ Α' Φάση: Ανάλυση (Τεύχος τεχνικής έκθεσης & Σχέδια, Νοέμβριος 2005) &
- ❖ Β' Φάση: Προτάσεις (Τεύχος τεχνικής έκθεσης, Απρίλιος 2006)

Η Φάση Α' περιελάμβανε τα ακόλουθα Σχέδια:

- A.1 Βασικό οδικό δίκτυο και θέσεις μέτρησης επί αυτού
- A.2 Φόρτιση δικτύου
- A.3 Τοπική διαμόρφωση άξονα οδών Κερκύρας - Ταταούλων
- A.4 Τοπική διαμόρφωση οδού Κωνσταντινουπόλεως
- A.5 Χωροθέτηση θέσεων κατασκευής υπόγειων χώρων στάθμευσης

Οι τελικές προτάσεις της μελέτης «Αναθεώρηση και Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης Δήμου Βύρωνα» (2005-2006) εστίαζαν στη διαχείριση της κυκλοφορίας με ηπιότερα χαρακτηριστικά (traffic calming), δηλαδή στη μείωση των ταχυτήτων κίνησης και στον αποκλεισμό –κατά το δυνατόν– των βαρέων οχημάτων.

Όσο αφορά σε σημειακές παρεμβάσεις, σημειώνεται ότι οι προτάσεις της εν λόγω μελέτης που αφορούσαν στους οδικούς άξονες Κερκύρας – Ταταούλων και Κωνσταντινουπόλεως, έχουν υλοποιηθεί.

10. «Κυκλοφοριακή μελέτη εφαρμοσιμότητας "Πράσινης Διαδρομής" Δήμου Βύρωνα», Μάρτιος 2006, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη

Η εν θέματι μελέτη εκπονήθηκε στο πλαίσιο της μελέτης «Χωροταξική - Πολεοδομική Μελέτη Δήμου Βύρωνα (Τροποποίηση Γης - Αναθεώρηση Πολεοδομικού Σχεδίου - Αποτυπώσεις - Επεκτάσεις - Κυκλοφοριακή Μελέτη)» που είχε προηγηθεί το 2001, με σκοπό τον έλεγχο των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από τον σχεδιασμό της «Πράσινης Διαδρομής» του Δήμου και συγκεκριμένα, εξετάζονται οι επιπτώσεις στην κυκλοφορία και τη στάθμευση της περιοχής που επηρεάζεται από την υλοποίηση της «Πράσινης Διαδρομής».

Με δεδομένη την απόφαση του Δήμου να δημιουργήσει μία ευχάριστη για τους πεζούς διαδρομή σε κάποιες από τις πλέον πυκνοκατοικημένες περιοχές, σε άμεση συνάφεια με τις εγκεκριμένες αποφάσεις πεζοδρομήσεων και τον γενικότερο πολεοδομικό σχεδιασμό, προτάθηκε η «Πράσινη Διαδρομή», η οποία θα ξεκινούσε από την Πλατεία Δεληολάνη και θα κατέληγε στη Λ. Αλίμου - Κατεχάκη. Η προτεινόμενη «Πράσινη Διαδρομή» διέρχεται από 8 οδούς και 13 οδικά τμήματα, ήτοι:

- ✓ Παράδρομος οδού Κύπρου από Μοργκεντάου έως Βρουούλων
- ✓ Οδός Βορείου Ηπείρου από Πλατεία Σμύρνης έως Π. Τσαλδάρη
- ✓ Οδός Π. Τσαλδάρη από Βορείου Ηπείρου έως Κωνσταντιλιέρη
- ✓ Οδός Κωνσταντιλιέρη από Π. Τσαλδάρη έως Βουτζά
- ✓ Οδός Βουτζά από Κωνσταντιλιέρη έως Φλέμινγκ
- ✓ Οδός Φλέμινγκ από Βουτζά έως Ερμού
- ✓ Οδός Τμώλου από Φλέμινγκ έως Λ. Καρέα
- ✓ Οδός Αρχιεπισκόπου Λ. Καρέα από Φλέμινγκ έως Λ. Αλίμου - Κατεχάκη

Στα συμπεράσματα της εν λόγω μελέτης, προκύπτει ότι η δημιουργία της «Πράσινης Διαδρομής» μόνον οφέλη θα προσφέρει στο επίπεδο ζωής των κατοίκων και ειδικότερα όσων γειτνιάζουν αυτής. Ως προς την κυκλοφορία, εκτιμήθηκε ότι, δεν δημιουργείται κανένα πρόβλημα μείωσης παροχρητευτικότητας του οδικού δικτύου.

11. «Κυκλοφοριακή μελέτη εφικτότητας σύνδεσης του Δήμου Βύρωνα με το δίκτυο Μετρό», Μάρτιος 2007, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη

Η εν θέματι μελέτη εντάχθηκε στο πλαίσιο της μελέτης «Χωροταξική - Πολεοδομική Μελέτη Δήμου Βύρωνα (Τροποποίηση Γης - Αναθεώρηση Πολεοδομικού Σχεδίου - Αποτυπώσεις - Επεκτάσεις - Κυκλοφοριακή Μελέτη)» που είχε προηγηθεί το 2001, με σκοπό τον έλεγχο της δυνατότητας σύνδεσης του Δήμου Βύρωνα στις (τότε) προβλεπόμενες ή σε (τότε) νέες προτεινόμενες επεκτάσεις του δικτύου Μετρό του Λεκανοπεδίου.

Η μελέτη περιελάμβανε Τεύχος τεχνικής έκθεσης και Σχέδια (Σχέδιο 1. Σχέδιο ζωνών κάλυψης Δήμου Βύρωνα από την Γραμμή Μετρό 4 & Σχέδιο 2. Σχέδιο ζωνών κάλυψης Δήμου Βύρωνα από την Νέα Γραμμή Μετρό).

Η εν λόγω μελέτη εξέτασε τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα:

A. της προβλεπόμενης σύνδεσης του Δήμου Βύρωνα μέσω επέκτασης της προγραμματισμένης Γραμμής 4 (Άλσος Βεΐκου – Μαρούσι) με έναν (1) χωροθετημένο σταθμό εντός των ορίων του, και

B. της σύνδεσης του Δήμου Βύρωνα μέσω μίας εντελώς νέας γραμμής, ιδανικά με τερματικό σταθμό εντός των ορίων του Δήμου.

Στα συμπεράσματα της εν λόγω μελέτης, προέκυψε ότι, μεταξύ των δύο παραπάνω λύσεων, προκρίθηκε ως εφικτή και βέλτιστη η λύση σύνδεσης του Δήμου Βύρωνα μέσω μίας εντελώς νέας γραμμής ΜΕΤΡΟ.

12. «Κυκλοφοριακή μελέτη προσαρμογής της γραμμής 4 του δικτύου Μετρό στον Δήμο Βύρωνα», Μάρτιος 2010, Γραφείο Μελετών Ν.Θ. Ποριώτη

Η εν θέματι μελέτη εντάχθηκε στο πλαίσιο της μελέτης «Χωροταξική - Πολεοδομική Μελέτη Δήμου Βύρωνα (Τροποποίηση Γης - Αναθεώρηση Πολεοδομικού Σχεδίου - Αποτυπώσεις - Επεκτάσεις - Κυκλοφοριακή Μελέτη)» που είχε προηγηθεί το 2001, με σκοπό τη βέλτιστη προσαρμογή της σύνδεσης του Δήμου Βύρωνα στις (τότε) προβλεπόμενες επεκτάσεις του δικτύου Μετρό του Λεκανοπεδίου.

Η εν λόγω μελέτη εξέταζε εναλλακτικές σύνδεσης του Δήμου Βύρωνα με επέκταση της Γραμμής 4 του Μετρό, προτείνοντας θέσεις των σταθμών και αξιολογώντας τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των εναλλακτικών λύσεων. Στο πλαίσιο αυτό, εξετάστηκαν οι επιπτώσεις στην κυκλοφοριακή λειτουργία του δικτύου και αλλά και της στάθμευσης πέριξ των (πιθανών) σταθμών.

2.8.5 Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού

Το ΣΒΑΚ είναι σαφές ότι θα πρέπει να συντονιστεί και να συνδεθεί και με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού, εφόσον αυτές αναπτυχθούν, επικαιροποιηθούν ή απλά δεν εγκαταλειφθούν (ανάλογα με την περίπτωση) ή τομεακά σχέδια. Ενδεικτικά αναφέρονται :

Σύμφωνο Δημάρχων. Η Σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 275/19-12-2016 απόφασης ο Δήμος Βύρωνα εντάχθηκε στο «Σύμφωνο Δημάρχων για το κλίμα και την ενέργεια» Η συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο των Δημάρχων στοχεύει στην προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος δημιουργώντας μία καινοτόμα και βιώσιμη πόλη. Το Σύμφωνο των Δημάρχων είναι μια σημαντική Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία, η οποία δίνει την ευκαιρία στις τοπικές αρχές να αυξήσουν την ενεργειακή απόδοση και χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις περιοχές τους. Βασικός σκοπός του Σύμφωνο των Δημάρχων είναι η επίτευξη και η υπέρβαση ενός σημαντικού στόχου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος είναι η μείωση των εκπομπών του CO₂. Οι κατευθύνσεις των προτάσεων του Σύμφωνου Δημάρχων συνάδουν με τη Βιώσιμη Κινητικότητα και τον σχεδιασμό ΣΒΑΚ. Η ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα παρακολουθεί τις σχετικές δράσεις ώστε να διασφαλίζεται η συνέργεια και ο συντονισμός τους.

Ο Δήμος Βύρωνα έχει προσχωρήσει στην πρωτοβουλία του «Σύμφωνου των Δημάρχων» αναλαμβάνοντας να υλοποιήσει μια σειρά από δεσμεύσεις με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂ συνεισφέροντας στην προσπάθεια αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Οι δεσμεύσεις αυτές εκφράζονται με την κατάρτιση ενός σχεδίου δράσης για την αειφόρο ενέργεια, που εκφράζει τους στόχους ενεργειακής πολιτικής του Δήμου για τα επόμενα χρόνια. Η ενεργός συμμετοχή του Δήμου στη συγκεκριμένη πρωτοβουλία και η κινητοποίηση του ως προς την υλοποίηση δράσεων προς την κατεύθυνση επίτευξης των δεσμεύσεων του, θα ανοίξει τον δρόμο για νέες χρηματοδοτήσεις του από Ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά μέσα, τα οποία απευθύνονται σε Δήμους που συμμετέχουν στο «Σύμφωνο των Δημάρχων». Η συμμετοχή στο Σύμφωνο παρέχει το οργανωτικό πλαίσιο προκειμένου ο Δήμος να σχεδιάζει και να υλοποιεί δράσεις όπως:

- Η δημιουργία δυναμικής και ευαισθητοποίηση της τοπικής κοινωνίας για συμβολή στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.
- Η μεταφορά τεχνογνωσίας και βέλτιστων πρακτικών, από επιτυχημένα παραδείγματα ευρωπαϊκών τοπικών αρχών.
- Η ανταλλαγή της τοπικής παραγόμενης τεχνογνωσίας με άλλες περιοχές του δικτύου.
- Η ανάδειξη της περιοχής του Δήμου σε «βέλτιστη πρακτική» σε περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο

Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΤοΣΔΑ) .

Το Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων του Βύρωνα αποτελεί υποχρέωση του Δήμου με βάση το άρθρο 22 του Ν.455/2008 (ΦΕΚ Α/133/2018) και το άρθρο 48 του Ν. 4685/2020, και προϋπόθεση για την αξιολόγηση προτάσεων του Δήμου μέσω χρηματοδοτικών εργαλείων στον τομέα διαχείρισης αποβλήτων. Μέχρι το 2025 πρέπει να γίνεται προδιαλογή ανακυκλώσιμων και βιοαποβλήτων του συνόλου σε ποσοστό 55% κ.β. των παραγόμενων στερεών αποβλήτων. Είναι ένας φιλόδοξος και δύσκολος στόχος αν συγκριθεί με το σημερινό 5,4%. Για το 2030 το ποσοστό θα ανέλθει στο 60% κ.β.

Το Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων θέτει υψηλούς στόχους για τη μείωση των αποβλήτων και την προστασία του περιβάλλοντος. Περιγράφει ένα μεγάλο εύρος δράσεων προκειμένου να συμπεριλάβει πιθανές εναλλακτικές ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι για την πρόληψη, την προδιαλογή των υλικών, τη βελτίωση των συνθηκών καθαριότητας και τη μείωση του κόστους για τους πολίτες. Παράλληλα σχεδιάστηκε με βάση τις πραγματικές συνθήκες, τις ανάγκες και τις δυνατότητες της καθαριότητας, επιχειρώντας να αποτελέσει ουσιαστικό εργαλείο πολιτικής και προγραμματισμού για τους αιρετούς και τους εργαζόμενους του Δήμου Βύρωνα.

Στο Τοπικό Σχέδιο περιλαμβάνονται δράσεις για την περίοδο μέχρι το 2025 που αφορούν σε:

- Βελτίωση της καθαριότητας στην πόλη: Βελτίωση οδοκαθαρισμού, Βελτιστοποίηση του συστήματος αποκομιδής, Σύνταξη έγκριση και εφαρμογή νέου Κανονισμού Καθαριότητας.
- Δράσεις πρόληψης, επαναχρησιμοποίησης, ενημέρωσης.
- Ενίσχυση της Διαλογής στην Πηγή ανακυκλώσιμων υλικών: Η σταδιακή επέκταση αφορά στη δημιουργία 120 Νέων Στάσεων Ανακύκλωσης, 15 Γωνιών Ανακύκλωσης και Κινητού Πράσινου Σημείου.
- Διαλογή στην πηγή των βιοαποβλήτων.

3. ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ

3.1 Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό πλαίσιο του ΣΒΑΚ θα πρέπει να αφορά διάστημα 1 - 3 ετών, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, ο Σχεδιασμός (μαζί με τις διαδικασίες διαβούλευσης και εγκρίσεων) δεν θα πρέπει να είναι μικρότερος σε διάρκεια από 1,5 έτος.

Ο ορίζοντας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ είναι 10 έτη, ενώ η περίοδος υλοποίησης ξεκινά από την κατάρτιση των μέτρων (με quick-win measures), εκτείνεται υπό κανονικές συνθήκες μέχρι τα 10 έτη από τη θεσμοθέτηση του ΣΒΑΚ, ενώ τα πλέον απαιτητικά μέτρα του ΣΒΑΚ δύναται να απαιτούν περίοδο υλοποίησης λίγο μεγαλύτερη των 10 ετών, ανάλογα με τις αδειοδοτικές δυσκολίες και τις δυνατότητες χρηματοδότησης.

Η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ δεν μπορεί να εκτελεστεί σε λιγότερο από 5 έτη από την έγκριση του κάθε φορά ισχύοντος ΣΒΑΚ, ενώ θεωρείται εύλογη και αναγκαία η αναθεώρηση στα 10 έτη από τη θεσμοθέτηση.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ

Α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (βάσει συμβατικών τευχών)	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (βάσει Ν. 4784/2021)	ΜΗΝΕΣ																							
			1ος	2ος	3ος	4ος	5ος	6ος	7ος	8ος	9ος	10ος	11ος	12ος	13ος	14ος	15ος	16ος	17ος	18ος	19ος	20ος	21ος	22ος	23ος	24ος
	Υπογραφή Σύμβασης: 23.7.2021/ Έναρξη Πακέτου Εργασίας 1																									
	Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ	ΦΑΣΗ Α': ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ																								
	1.1 Διαμόρφωση των Δομών Εργασίας																									
	0.1 Φορέας Εκπόνησης																									
	1.1.1 Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι																									
	1.1.2 Η Ομάδα του ΣΒΑΚ																									
	1.1.3 Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης																									
	1.1.4 Σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών																									
	0.3 Δημιουργία & Λειτουργία Ιστοσελίδας																									
	1.2 Προσδιορισμός Πλαισίου Σχεδιασμού																									
	1.2.1 Δεσμεύσεις του σχεδιασμού και προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ	0.4 Προσδιορισμός της περιοχής παρέμβασης																								
	0.5 Δίκτυο Φορέων & Εμπλεκόμενα Μέρη																									
	0.6 Αξιοποίηση Εθνικού, Περιφερειακού και Τοπικού Πλαισίου																									
	1.2.2 Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού																									
		ΦΑΣΗ Β': ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ																								
		Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ																								
	1.2.3 Χρονοδιάγραμμα και διάγραμμα εργασίας	1.1 Χρονοδιάγραμμα Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ																								
	1.2.4 Τεκμηρίωση ανάγκης συνεργασίας με εξωτερικό σύμβουλο																									
		1.2 Σχέδιο Συμμετοχής για την ενημέρωση και ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών																								
		1.3 Ανάρτηση Παραδοτέου Σταδίου 1 στην ιστοσελίδα																								
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1																									
	Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας	Στάδιο 2: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων																								
	2.1 Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων	2.1 Κύρια σημεία της 1ης Διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη																								
	2.2 Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών	2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης																								
		2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης																								
		2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης																								
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2																									
	Πακέτο Εργασίας 3: Ανάπτυξη Σεναρίων, Οράματος, Στόχων, Δεικτών και Πακέτων Μέτρων																									
	3.1 Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων																									
	3.1.1 Πιθανά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης	2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης																								
		2.6 Ανάρτηση Παραδοτέου Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα																								
	3.1.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης - Επικρατέστερο σενάριο																									
	3.2 Ανάπτυξη Οράματος και Γενικών Στόχων του ΣΒΑΚ	Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων																								
	3.2.1 Όραμα	3.1 Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων																								
	3.2.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης - Γενικοί στόχοι	3.2 Αποτύπωση κυρίων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του ΣΒΑΚ																								
	3.3 Προσδιορισμός Ειδικών Στόχων και Δεικτών Παρακολούθησης																									
	3.3.1 Δείκτες παρακολούθησης	3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων																								
	3.3.2 Ειδικό στόχοι	3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων																								
	3.4 Πακέτα Μέτρων																									
	3.4.1 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης - Λίστα μέτρων																									
	3.4.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων																									
	3.4.3 Πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων																									
		3.5 Ανάρτηση Παραδοτέου Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα																								
		Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων																								
		4.1 Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του ΣΒΑΚ																								
		4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη																								
		4.3 Ανάρτηση Παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα																								
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3																									
	Πακέτο Εργασίας 4: Σύνταξη Σχεδίου Δράσης και Τελικού Τεύχους ΣΒΑΚ	Στάδιο 5: Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης																								
	4.1 Σχέδιο Δράσης																									
	4.1.1 Ενέργειες																									
	4.1.2 Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης																									
	4.1.3 Προτεραιότητες, καθήκοντα και χρονοδιάγραμμα	5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης																								
	4.1.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης	5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις κατ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες																								
	4.2 Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση του ΣΒΑΚ																									
	4.2.1 Σχέδιο συν - χρηματοδότησης																									
	4.2.2 Διασφάλιση ποιότητας																									
	4.2.3 Τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ																									
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4																									
	Πακέτο Εργασίας 5: Ανάπτυξη και Διαχείριση Ψηφιακών Μέσων Επικοινωνίας																									
	5.1 Δημιουργία και διαχείρισης social media (facebook group)																									
	5.2 Ανάπτυξη και διαχείριση ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού																									
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5																									
	Πακέτο Εργασίας 6: Διοργάνωση Ανοικτών Εκδηλώσεων																									
	6.1 Διοργάνωση ανοικτών εκδηλώσεων διαβούλευσης																									
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6																									

Εικόνα 3-1: Χρονοδιάγραμμα Εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στον Δήμο Βύρωνα

3.2 Τεκμηρίωση ανάγκης συνεργασίας με εξωτερικό σύνδεσμο

Κατά τη συμμετοχή του Δήμου Βύρωνα στο πρόγραμμα χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, αξιολογήθηκε από τον Δήμο η αναγκαιότητα συνεργασίας με εξωτερικό συνεργάτη.

Το γεγονός ότι ο Δήμος έχει προβεί σε ανοικτό ηλεκτρονικό διαγωνισμό, από τον οποίο προέκυψε ο Ανάδοχος της παρούσας υπηρεσίας, δηλώνει ότι κρίθηκε από τον Δήμο Βύρωνα απαραίτητη η λήψη εξωτερικής υποστήριξης εξειδικευμένου συνεργάτη, για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

3.3 Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

3.3.1 Καταγραφή εμπλεκόμενων φορέων

Η ανάπτυξη ενός Σχεδίου ενημέρωσης και συμμετοχής των ενδιαφερόμενων ή/και αρμόδιων φορέων και των πολιτών, προϋποθέτει μια αρχική αναλυτική καταγραφή τους, όπως επίσης και μια αρχική αξιολόγηση του βαθμού ενδιαφέροντος που μπορεί να έχουν για το ΣΒΑΚ, αλλά και του βαθμού επιρροής που μπορεί να επιδείξουν στη λήψη αποφάσεων.

Στον ακόλουθο πίνακα καταγράφονται όλοι οι τοπικοί και υπερτοπικοί φορείς με ενδιαφέρον ή αρμοδιότητα στα θέματα του ΣΒΑΚ, όπως επίσης και ο ρόλος τους, το πιθανό ενδιαφέρον τους (μικρό, μέτριο, μεγάλο) και η πιθανή επιρροή τους (μικρή, μέτρια, μεγάλη).

3.3.2 Μεθοδολογία συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στα ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί βασική προτεραιότητα του ΣΒΑΚ προκειμένου η φωνή των πολιτών και των φορέων να αποτυπωθεί σε όλα τα στάδια εκπόνησής του, να τροφοδοτήσει τη διαδικασία σχεδιασμού και να καταγράψει τα προβλήματα, τις ευκαιρίες, τις προτεραιότητες και τις ιδέες, όπως αντικατοπτρίζονται στα μάτια των ίδιων των μετακινούμενων. Αντίστροφα, ο συμμετοχικός σχεδιασμός στοχεύει στο να ενημερώσει, να ευαισθητοποιήσει, να γεφυρώσει αντιπαραθέσεις και να δημιουργήσει μία αίσθηση ενότητας και συλλογικής ευθύνης προκειμένου ο σχεδιασμός να πραγματοποιείται «με τους πολίτες» και όχι «για τους πολίτες». Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται ένας σχεδιασμός για τη βιώσιμη κινητικότητα συλλογικός και δημοκρατικός που οδηγεί σε ανθρωποκεντρικές προτάσεις με μεγαλύτερη αποδοχή και συναίνεση.

Παράλληλα, με τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ τοποθετούνται τα θεμέλια για τη βιωσιμότητα του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας ως στρατηγική του Δήμου, αλλά και μετέπειτα στην υλοποίησή του. Με τον όρο “βιωσιμότητα” θα θέλαμε να διευκρινίσουμε ότι αναφερόμαστε τόσο στην οικονομική βιωσιμότητα της πρωτοβουλίας, προκειμένου να ενεργοποιηθούν πόροι που θα επιτρέψουν στα μέτρα του σχεδίου να υλοποιηθούν, όσο και στην κοινωνική βιωσιμότητα αυτού, ώστε η τοπική κοινωνία να υιοθετήσει και να υποστηρίξει τόσο το σχέδιο, όσο και την εφαρμογή αυτού.

Οι Ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS για την εκπόνηση και υλοποίηση των ΣΒΑΚ διατυπώνουν ξεκάθαρα τη σημασία της συμμετοχικότητας, την οποία προβάλουν ως μία εκ των βασικών αρχών της μεθοδολογίας Σχεδιασμού. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν:

«Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές

σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.»¹

Όπως απεικονίζεται και στο Διάγραμμα 1, ο συμμετοχικός σχεδιασμός (participatory planning) διαπερνά όλα τα στάδια του ΣΒΑΚ. Ξεκινώντας από τον καθορισμό της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ (definition of SUMP process), αποφασίζεται το είδος της συμμετοχικής διαδικασίας που θα ακολουθηθεί και πραγματοποιούνται όλες οι ενέργειες προετοιμασίας, οι οποίες ενδεικτικά περιλαμβάνουν τον προσδιορισμό των ομάδων πολιτών και φορέων που θα εμπλακούν, όπως και των εργαλείων και μεθόδων που θα χρησιμοποιηθούν. Η καθαυτή συμμετοχή των πολιτών και των φορέων κρίνεται απαραίτητη στα στάδια της σύνταξης του ΣΒΑΚ (SUMP elaboration), αλλά και της υλοποίησής του (SUMP implementation).

¹ELTIS, 2014, «Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας».

Key tasks in SUMP development

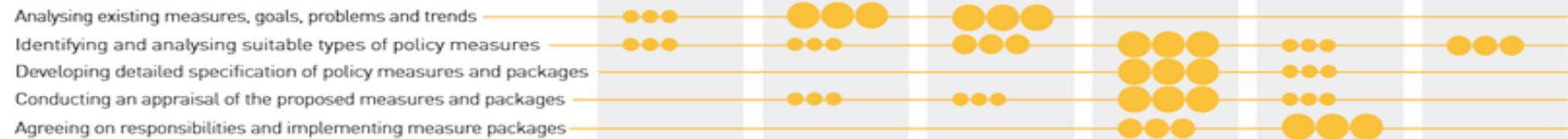
Institutional cooperation



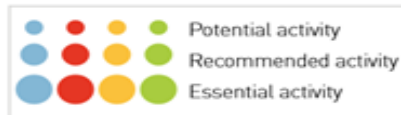
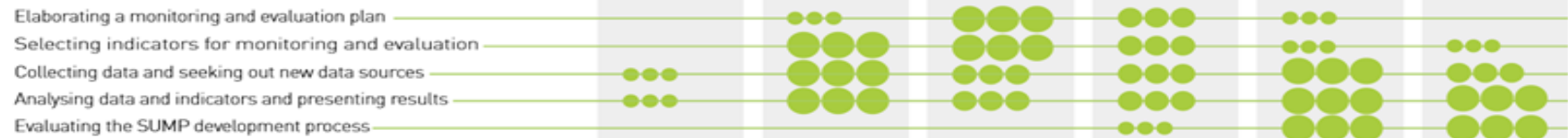
Participation



Measure selection



Monitoring & evaluation



A SUMP process is a sequence of phases from process definition to plan and measure evaluation. The chart presents key SUMP tasks for planning authorities related to the four challenges.

Institutional cooperation and participation are continuous, horizontal activities that should commence early, during the SUMP process definition phase. Measure selection as well as monitoring and evaluation activities

are particularly relevant in the subsequent analytical and technical planning phases. The chart reflects first-time SUMP development; revision and updating of a SUMP should build on the already established structures.

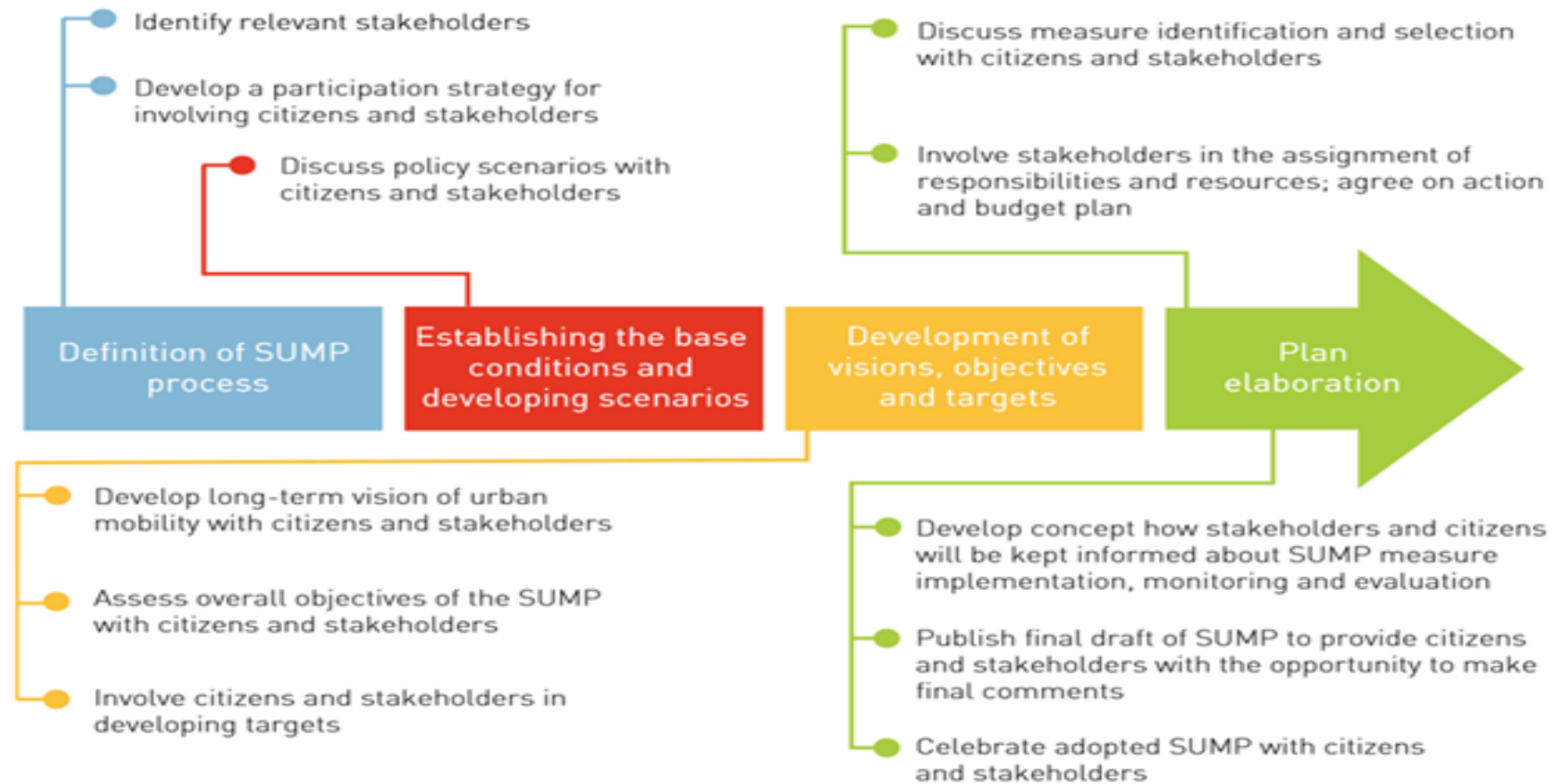
©Rupprecht Consult, 2016

Διάγραμμα 3-1: Βασικές δραστηριότητες της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult, ELTIS, πρ. CH4LLENGE, Μάρτιος, 2016

Η συμμετοχή των πολιτών και των φορέων κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ αποτελεί προτεραιότητα και αποκτά κρίσιμο ρόλο για τη διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων, τη δημιουργία κοινού οράματος για την κινητικότητα, και την επιλογή των προτεινόμενων μέτρων.

Figure 2: Opportunities to involve citizens and stakeholders in the SUMP development process
Source: Rupprecht Consult, 2016



© Rupprecht Consult, 2016

Διάγραμμα 3-2: Ευκαιρίες εμπλοκής των πολιτών και των φορέων κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult για το ELTIS στο πλαίσιο του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 15

Για την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη και συχνότερη εμπλοκή πολιτών και φορέων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, στο Διάγραμμα 3 παρουσιάζεται μία σειρά από ενδεικτικά εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος επιτυγχάνεται με συνδυασμό επικοινωνίας μέσω του διαδικτύου και ζωντανών δράσεων και συναντήσεων.

Figure 7: Involvement tools suitable for SUMP development

Source: Rupprecht Consult, 2016



Διάγραμμα 3-3: Εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, ανάλογα με τη φάση εκπόνησής του.

Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult για το ELTIS στο πλαίσιο του CH4LLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 25

Εργαλεία πληροφόρησης και συμμετοχικού σχεδιασμού

Η πληροφόρηση και ο συμμετοχικός σχεδιασμός θα πρέπει να εκτελεστούν με ένα κατάλληλο μείγμα φυσικών (δια ζώσης) και ψηφιακών (διαδικτυακών) εργαλείων.



Είναι κριτικής σημασίας να γνωρίζουν οι φορείς και η κοινωνία των πολιτών σε ποιο στάδιο της διαδικασίας, με ποιο εργαλείο και με ποιο σκοπό θα ζητηθεί η συμμετοχή τους. Εξίσου μεγάλης σημασίας είναι οι συμμετέχοντες/ουσες μετά τη συμμετοχή τους να αναγνωρίζουν στα ενδιάμεσα και στο τελικό παραδοτέο του ΣΒΑΚ τα «σημάδια» της συμμετοχής τους, προκειμένου να παραμείνουν ενεργοποιημένοι στη διαδικασία και να υιοθετήσουν το τελικό αποτέλεσμα.

Ακολουθεί ενδεικτικός κατάλογος των εργαλείων (φυσικών και ψηφιακών), βασιζόμενος στα εργαλεία που παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 3-3, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από τον Δήμο, με την υποστήριξη του Αναδόχου.

- Δημιουργία Ομάδας/Επιτροπής Ενδιαφερομένων Φορέων και υπογραφή Συμφώνου με τους πιο υποστηρικτικούς εξ αυτών
- Έρευνες στον δρόμο ή στα νοικοκυριά
- Δημοσιεύσεις στον τοπικό (και όχι μόνο) τύπο
- Δημόσιες εκδηλώσεις
- Εκπαιδευτικά εργαστήρια
- Κέντρο πληροφόρησης
- Συνέδρια
- Διανομή και ανάρτηση έντυπου υλικού προώθησης (αφίσες, φυλλάδια, μπάνερς κ.α.)
- Τηλεφωνικές συνεντεύξεις
- Ραδιοφωνικές / τηλεοπτικές συνεντεύξεις και παρουσιάσεις
- Δημιουργία Διαδικτυακού Φόρουμ
- Διαδικτυακές έρευνες και δημοσκοπήσεις
- Ειδική Διαδικτυακή Πλατφόρμα / Ιστοσελίδα
- Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης
- Ειδικά μέσα για επαφή με «δύσκολα προσεγγίσιμες» ομάδες (ΑΜΕΑ, μειονότητες, νέοι, ηλικιωμένοι, άτομα με χαμηλό επίπεδο μόρφωσης, μετανάστες, πρόσφυγες κτλ)

Φυσικά - Δια ζώσης Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Τα φυσικά εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού αποσκοπούν:

- στη συμμετοχή των πολιτών και των φορέων στην αξιολόγηση και συμπλήρωση δεδομένων και προτάσεων κατά τη διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ
- στην ενδυνάμωση των πολιτών και των φορέων και την ενίσχυση του ρόλου που μπορούν να αναλάβουν στη χάραξη δημόσιων στρατηγικών και πολιτικών
- στην υιοθέτησή των αποφάσεων, σχεδίων και έργων από αυτούς
- στην ενεργό εμπλοκή τους στην υλοποίηση αυτών, συμβάλλοντας στην ευρύτερη βιωσιμότητά τους

Τα φυσικά εργαλεία, όπως θα παρουσιαστεί και παρακάτω, λειτουργούν συμπληρωματικά με τα ψηφιακά, υποστηρίζοντας από κοινού τη στρατηγική και τις δράσεις συμμετοχικότητας.

Τα δια ζώσης εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

A) αυτά που αφορούν στην πλαισίωση και την ενίσχυση της συνεργασίας με τους θεσμούς

Β) αυτά που αφορούν στην ευαισθητοποίηση και ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών

Θα θέλαμε να σημειώσουμε, ότι στόχος είναι να μην υπάρχει αυστηρή διάκριση μεταξύ των δύο κατηγοριών εργαλείων, καθώς τα περισσότερα από αυτά προϋποθέτουν την από κοινού συμμετοχή τόσο των θεσμικών εταίρων, όσο και της κοινωνίας των πολιτών.



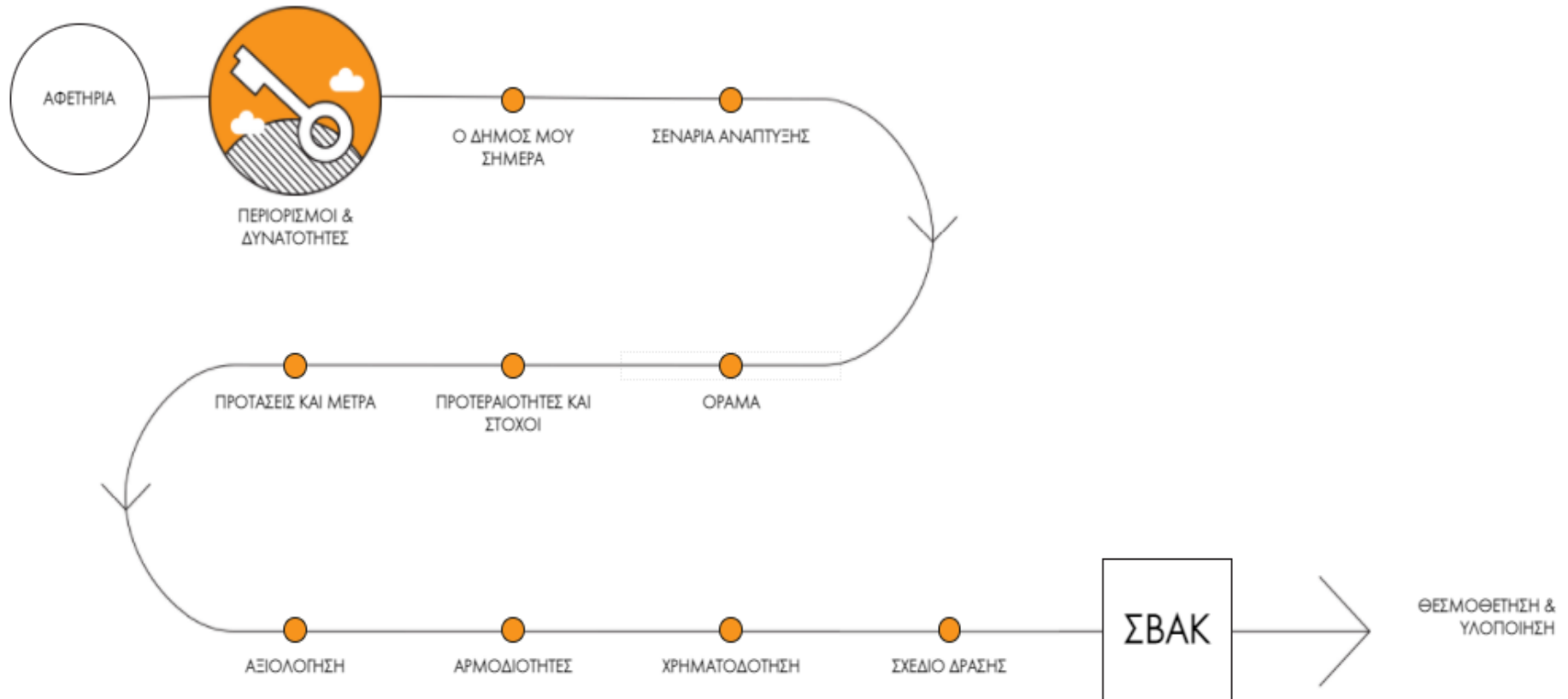
Κριτικής σημασίας ρόλο στην αποδοτική ανάπτυξη της στρατηγικής συμμετοχικότητας αποτελεί η ολοκληρωμένη «χαρτογράφηση»² και αξιολόγηση ως προς το ρόλο και τη σημαντικότητα των ενδιαφερόμενων μερών. Βάσει της «χαρτογράφησης» αυτής και των σταδίων εκπόνησης του ΣΒΑΚ επιλέγεται η κατάλληλη προσέγγιση και τα σχετικά εργαλεία που θα εφαρμοστούν στην αρχή της διαδικασίας, διατηρώντας όμως μια ελαστικότητα για τυχόν ανάγκες αναπροσαρμογής της στρατηγικής και εργαλείων συμμετοχής που μπορεί να προκύψουν στην πορεία.

Για την «χαρτογράφηση» των φορέων που εμπλέκονται στο ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα, ανατρέξατε σε προηγούμενο κεφάλαιο.

²Μπορείτε να βρείτε έναν από τους οδηγούς εφαρμογής του “Stakeholders Mapping” εδώ: <https://www.smartsheet.com/what-stakeholder-analysis-and-mapping-and-how-do-you-do-it-effectively>

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 1: Προσδιορισμός Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ

Συγκεκριμένα, προτείνονται τέσσερις δράσεις/εκδηλώσεις πριν από κομβικά σημεία της εκπόνησης του σχεδίου, ενώ σημειώνονται και επιπλέον σημεία όπου θα μπορούσαν να ενταχθούν δράσεις συμμετοχικότητας, όπως περιγράφονται ενδεικτικά παρακάτω.



Διάγραμμα 3-4: Σημεία στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ που προτείνονται δράσεις δια ζώσης συμμετοχής
Πηγή: Επεξεργασία Αναδόχου

Παρακάτω, περιγράφονται ενδεικτικά κάποια από τα εργαλεία που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν από τον Δήμο Βύρωνα:

- A) Δημιουργία ομάδας/επιτροπής φορέων
- B) Ερωτηματολόγια σε κατοίκους και επισκέπτες
- Γ) Έρευνες στα νοικοκυριά, στον δρόμο ή με τηλεφωνικές συνεντεύξεις
- Δ) Δημόσιες εκδηλώσεις και συνέδρια
- Ε) Εκπαιδευτικά εργαστήρια
- ΣΤ) Κέντρο πληροφόρησης
- Z) Έντυπο ενημερωτικό υλικό
- Η) Δημοσιεύσεις στον τοπικό τύπο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης
- Θ) Ειδικά μέσα για επαφή με «δύσκολα προσεγγίσιμες» ομάδες
- Ι) Πιλοτικές δράσεις με τους πολίτες

A) Δημιουργία ομάδας/επιτροπής φορέων

Εργαλείο άμεσης εμπλοκής των τοπικών φορέων στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, βελτιστοποίησης του σχεδιασμού και διαμόρφωσης της αναγκαίας συναίνεσης.

Πρόκειται για μια διαδικασία/εργαλείο που επιτρέπει στον Δήμο:

- να ενεργοποιήσει τους τοπικούς φορείς, αρμοδιότητας και μη, που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εκπόνηση και μετέπειτα εφαρμογή του ΣΒΑΚ (βλ. Διάγραμμα 3-5).
- να συνδιαμορφώσει και εφαρμόσει τη στρατηγική συμμετοχικότητας για το ΣΒΑΚ³.

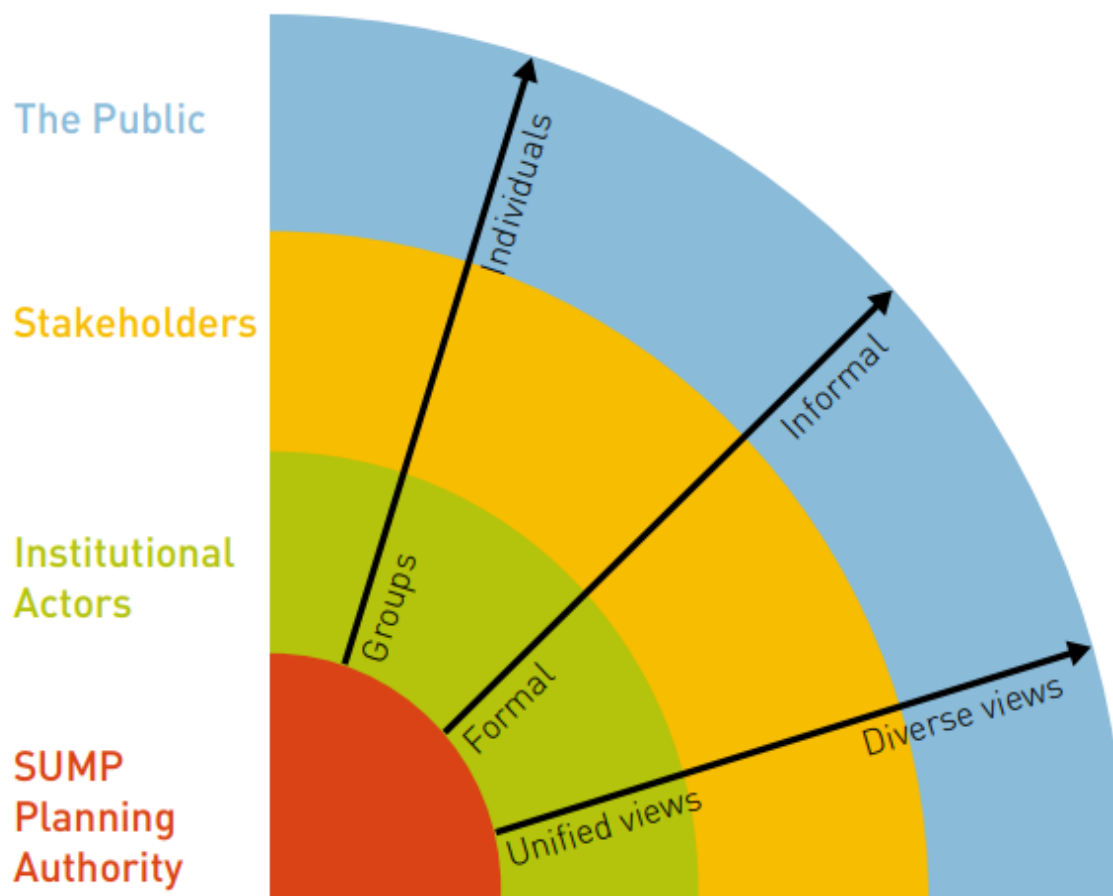
Χαρακτηριστικά - δυνατότητες

- Στοχευμένη επικοινωνία και διάδραση με θεσμικούς φορείς
- Σχεδιασμός στρατηγικής συμμετοχικότητας για όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ αλλά και για την υλοποίησή του
- Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής και Υποστήριξης Φορέων

Χρονοδιάγραμμα

Η αναζήτηση και εμπλοκή των τοπικών φορέων πραγματοποιείται στα πρώτα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, οπότε και υπογράφεται το Σύμφωνο Συμμετοχής και Υποστήριξης Φορέων, αλλά υπάρχει δυνατότητα ένταξης νέων φορέων καθ' όλη την πορεία εκπόνησής του.

³ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διαμόρφωση στρατηγικής συμμετοχικότητας για το ΣΒΑΚ, μπορείτε να αναφερθείτε στην αναφορά "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP", Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδα 19, κεφάλαιο "3.1.3 How to develop an engagement strategy".
http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf



Διάγραμμα 3-5: Ομάδες συμμετεχόντων στη διαδικασία εκπόνησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας και τα βασικά χαρακτηριστικά τους.

Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult για το ELTIS στο πλαίσιο του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 21

Β) Ερωτηματολόγια σε ενήλικες κατοίκους και μαθητές

Βασικό εργαλείο συλλογής δεδομένων από κατοίκους (ενήλικες και μαθητές) και πρώτης επαφής τους με τη συμμετοχικότητα.

Ένα από τα πρώτα εργαλεία που χρησιμοποιούνται, συνήθως από θεσμούς, για την εμπλοκή των πολιτών και των φορέων στη διαδικασία αποφάσεων και σχεδιασμού είναι αυτό του ερωτηματολογίου. Το ερωτηματολόγιο δίνει τη δυνατότητα μιας πρώτης επικοινωνίας με τους ενδιαφερόμενους και αποσκοπεί στη συλλογή δεδομένων και απόψεων σε θέματα σχετικά με το ΣΒΑΚ.

Αν και αποτελεί πολύ χρήσιμο εργαλείο και ενδεχομένως αναγκαίο σε κάθε στρατηγική συμμετοχικότητας, το ερωτηματολόγιο δεν θα πρέπει να θεωρείται από μόνο του ως επαρκές μέσο για την ολοκληρωμένη κάλυψη των αναγκών συμμετοχικότητας.

Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Άμεση απεύθυνση σε κατοίκους για συλλογή στοιχείων και αξιολόγηση προτάσεων
- Άμεση απεύθυνση σε κατοίκους για διάχυση της διαδικασίας και των στόχων του ΣΒΑΚ
- Δυνατότητα ενεργοποίησης και εθελοντικής εμπλοκής ατόμων και φορέων που δεν συμμετέχουν στην Ομάδα του ΣΒΑΚ

Χρονοδιάγραμμα

Το ερωτηματολόγιο φαίνεται να έχει εφαρμογή κυρίως στα στάδια ανάλυσης της περιοχής μελέτης, αλλά θα μπορούσε να ενταχθεί και στο στάδιο της ανάπτυξης σεναρίων και του οράματος, αλλά και στο στάδιο αναγνώρισης των προτεραιοτήτων/στόχων και των προτάσεων.

Γ) Έρευνες στα νοικοκυριά, στον δρόμο ή με τηλεφωνικές συνεντεύξεις

Εργαλεία συλλογής δεδομένων, αλλά και εμπλοκής των πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Πρόκειται για μια ομάδα εργαλείων, τα οποία επιτρέπουν την προσέγγιση των πολιτών στο πλαίσιο της καθημερινής τους ζωής. Έτσι, προσεγγίζονται και άτομα που:

- δεν είχαν ενημερωθεί μέχρι εκείνη τη στιγμή για τις δραστηριότητες συμμετοχικότητας του ΣΒΑΚ
- δεν είχαν διαθέσει τον απαιτούμενο χρόνο για τη συμμετοχή τους
 - παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες που δεν τους επιτρέπουν τη συμμετοχή
 - δεν τους είχαν κεντρίσει οι δράσεις του ΣΒΑΚ το ενδιαφέρον

Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Άμεση επικοινωνία με τους πολίτες για συλλογή στοιχείων και αξιολόγηση προτάσεων
- Άμεση επικοινωνία με τους πολίτες για διάχυση της διαδικασίας και των στόχων του ΣΒΑΚ
- Δυνατότητα ενεργοποίησης και εμπλοκής περαιτέρω ατόμων στα επόμενα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Χρονοδιάγραμμα

Η ομάδα αυτή εργαλείων έχει εφαρμογή κυρίως στα στάδια ανάλυσης της περιοχής μελέτης, αλλά θα μπορούσε να ενταχθεί και στο στάδιο της ανάπτυξης σεναρίων και του οράματος, αλλά και στο στάδιο αναγνώρισης των προτεραιοτήτων/στόχων και των προτάσεων.

Δ) Δημόσιες εκδηλώσεις και συνέδρια

Εργαλεία ενημέρωσης, εκπαίδευσης και ανταλλαγής γνώσεων και απόψεων μεταξύ πολιτών, φορέων, πολιτικών και επιστημόνων.

Οι δημόσιες εκδηλώσεις, καθώς και τα συνέδρια, είναι από τα πιο συνήθη εργαλεία επικοινωνίας και ανάπτυξης της συμμετοχικότητας. Παρ' όλα αυτά, υπάρχει η τάση να συγχέονται οι εκδηλώσεις ενημέρωσης (π.χ. συνέντευξη τύπου, ανοιχτή παρουσίαση, εκδήλωση διαβούλευσης) με το σύνολο των δράσεων του συμμετοχικού σχεδιασμού. Με άλλα λόγια, μια εκδήλωση διαβούλευσης αποτελεί καλό εργαλείο για κάποιο στάδιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ, αλλά σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να αντικαταστήσει το σύνολο των δράσεων που εντάσσονται σε μια ολοκληρωμένη στρατηγική συμμετοχικότητας.

Ανάμεσα στις δράσεις που διαμορφώνουν αυτή την ομάδα εργαλείων, συγκαταλέγονται οι παρακάτω:

- Ενημερωτικές εκδηλώσεις, όπου παρουσιάζεται ένα στάδιο του σχεδίου ή/και τίθεται προς διαβούλευση
- Ειδικές θεματικές συναντήσεις, όπου αναλύονται συγκεκριμένες πτυχές του ΣΒΑΚ, με στόχο να τροφοδοτήσουν την εκπόνησή του

- Συνέδρια με σκοπό την ανταλλαγή γνώσης και εμπειριών μεταξύ διαφορετικών Δήμων που εκπονούν ή εκπόνησαν ΣΒΑΚ.
- Εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού, ανάλυσης και παραγωγής προτάσεων, με θεσμικούς φορείς, φορείς της κοινωνίας των πολιτών και κατοίκους.

Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Άμεση επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς για διάχυση της διαδικασίας και των στόχων του ΣΒΑΚ, συλλογή στοιχείων και αξιολόγηση προτάσεων
- Κατάθεση σχολίων από τους πολίτες και τους φορείς επί της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ και των παραδοτέων του
- Διάχυση εξειδικευμένων γνώσεων και εμπειριών από φορείς ειδικού ενδιαφέροντος και αντικειμένου και τροφοδότηση του Σχεδίου με αυτές
- Ανταλλαγή γνώσης και εμπειριών μεταξύ φορέων και Δήμων

Χρονοδιάγραμμα

Τα εργαλεία που περιέχονται σε αυτή την κατηγορία έχουν δυνατότητα εφαρμογής στο σύνολο της περιόδου εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τονίζεται, παρ' όλα αυτά, η ελάχιστη διοργάνωση τεσσάρων εκδηλώσεων, όπως αυτές παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 4, σε κρίσιμα σημεία της πορείας του ΣΒΑΚ.

Ε) Εκπαιδευτικά εργαστήρια

Εργαλείο εκπαίδευσης/κατάρτισης των μελών της ομάδας του ΣΒΑΚ, καθώς και τυχόν ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών με σκοπό την καλύτερη κατανόηση και την ενεργό συμμετοχή στο ΣΒΑΚ.

Σημαντικό σκέλος μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής συμμετοχής του ΣΒΑΚ είναι αυτό της εκπαίδευσης των ενδιαφερόμενων. Η εκπαίδευση αυτή αφορά σε τρεις βασικές ομάδες:

- Υπάλληλοι Δήμου
- Εκπρόσωποι φορέων
- Ενεργοί πολίτες

Μόνο μέσα από κατάλληλη εκπαίδευση, η συμμετοχή των ανωτέρω στις διαδικασίες του ΣΒΑΚ και στα βαθύτερα ζητήματα του σχεδιασμού μπορεί να είναι ουσιαστική και αποτελεσματική. Επίσης, με την κατάλληλη εκπαίδευση διασφαλίζεται η δημιουργία μιας κρίσιμης μάζας φορέων και πολιτών που θα είναι σε θέση μελλοντικά να παρακολουθεί και να συμβάλλει στην υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, χωρίς να απαιτείται η διαρκής παρουσία εξωτερικών εμπειρογνομώνων.

Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Για την πρώτη ομάδα, αυτή των στελεχών του Δήμου, είναι σημαντικό να υπάρξει κατάλληλη τεχνική εκπαίδευση από εξειδικευμένο προσωπικό για το πώς θα παρακολουθούν και θα συντονίζουν την ανάπτυξη των δράσεων και την ωρίμανση των προτάσεων του ΣΒΑΚ. Παρότι, στα πρώτα βήματα του ΣΒΑΚ ο εξωτερικός εμπειρογνώμονας ενδέχεται να αναλάβει μεγάλο μέρος του συντονισμού και του σχεδιασμού, θα πρέπει να διασφαλιστεί η άμεση και διαρκής εμπλοκή της ομάδας του Δήμου, προκειμένου η τεχνογνωσία να μεταφερθεί τελικά στα «χέρια» του Δήμου.
- Όσον αφορά στη δεύτερη ομάδα, αυτή των τοπικών φορέων, προτείνεται η εκπαίδευσή τους με στόχο την ενδυνάμωσή τους και τη μετατροπή τους σε ενεργούς συμμετέχοντες, αλλά και ουσιαστικούς συνεργάτες του Δήμου και πρεσβευτές του ΣΒΑΚ.

- Όσον αφορά στην τρίτη ομάδα, αυτήν των πολιτών, στόχος είναι ο εμπλουτισμός της τοπικής κοινωνίας με ενεργά «κύτταρα» γνώσης, διάχυσης και δράσης, τα οποία μπορούν να πολλαπλασιαστούν ταχύτατα και να συμπεριλάβουν σύντομα μεγάλα τμήματα του τοπικού πληθυσμού.

Χρονοδιάγραμμα

Όπως και στην περίπτωση των δημόσιων εκδηλώσεων, έτσι και στις εκπαιδεύσεις προτείνεται η εφαρμογή τους καθ'όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Φυσικά, είναι σημαντικό να προγραμματιστεί μια βασική εκπαίδευση της ομάδας του ΣΒΑΚ στην αρχή της διαδικασίας, προκειμένου να εξακριβωθούν τυχόν ελλείψεις σε γνωστικό αντικείμενο, και να ληφθούν τα ανάλογα μέτρα.

ΣΤ) Κέντρο πληροφόρησης

Εργαλείο με συγκεκριμένη χωρική διάσταση και αναφορά, στο οποίο κάτοικοι, επισκέπτες και φορείς μπορούν να απευθύνονται στο πλαίσιο της καθημερινότητάς τους στην περιοχή.

Εκτός από «προσωρινού» χαρακτήρα δράσεις και εκδηλώσεις, είναι σημαντικό να υπάρχει σε προσβάσιμο σημείο ένα κέντρο πληροφόρησης για το ΣΒΑΚ (ενδεχομένως σε χώρο που ήδη χρησιμοποιείται για την πληροφόρηση των πολιτών για άλλα θέματα, πχ Δημαρχείο). Ένα σταθερό σημείο ενημέρωσης εντός του τόπου που θα επηρεαστεί από το σχέδιο προσφέρει τη δυνατότητα να έχει πρόσβαση στην ενημέρωση και συμμετοχή ο κάθε ενδιαφερόμενος, και ειδικότερα οι πολίτες και οι επισκέπτες, στο πλαίσιο της καθημερινότητάς τους στην περιοχή. Το μόνιμο κέντρο πληροφόρησης μπορεί να επικουρηθεί και από εφήμερα σημεία πληροφόρησης σε χώρους δημοτικών εκδηλώσεων και φεστιβάλ που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό δημοτών.

Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Σημείο διαπροσωπικής επαφής οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου με την Ομάδα του ΣΒΑΚ
- Σημείο πρόσβασης των πολιτών σε έντυπο ενημερωτικό υλικό και ανακοινώσεις για νέα και επερχόμενες δράσεις
- Χώρος αλληλεπίδρασης, όπου οι κάτοικοι και οι επισκέπτες μπορούν να συμμετέχουν στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ μέσω ερωτηματολογίων και άλλων διαδραστικών εργαλείων
- Σημείο συνάντησης των ενδιαφερομένων για ανταλλαγή απόψεων και ωρίμανση ιδεών
- Σημείο κατάθεσης σχολίων κριτικής και παραπόνων για οτιδήποτε αφορά στο ΣΒΑΚ

Χρονοδιάγραμμα

Η δημιουργία ενός κέντρου πληροφόρησης, αναλόγως της κλίμακας και των λειτουργιών που θα του δοθούν, μπορεί να προγραμματιστεί ακόμα και από την έναρξη της διαδικασίας εκπόνησης. Η διάρκεια «ζωής» του προτείνεται να διατηρηθεί σίγουρα μέχρι το στάδιο της θεσμοθέτησης, ενώ η συνέχιση της λειτουργίας του στη φάση υλοποίησης θα προσφέρει σημαντικά οφέλη στην ενημέρωση, συμμετοχή και συναίνεση των πολιτών.

Ζ) Έντυπο ενημερωτικό υλικό

Βασικό εργαλείο διάχυσης της πληροφορίας και ενημέρωσης των φορέων και πολιτών.

Το έντυπο ενημερωτικό υλικό είναι ένα εύχρηστο μέσο διάχυσης της πληροφορίας και ενημέρωσης τοπικών φορέων και πολιτών, ενώ αποτελεί και μέσο απολογισμού των δράσεων της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παρ' όλα αυτά, η παραγωγή και διανομή έντυπου υλικού θα πρέπει να προγραμματίζεται με σύνεση και σεβασμό προς τον περιβαλλοντικό αποτύπωμα που μπορεί να έχει η αλόγιστη χρήση χαρτιού και μελανιού και η μη αποτελεσματική ανακύκλωση του παραγμένου υλικού.

Επίσης, εφίσταται η προσοχή στον μονοσήμαντο χαρακτήρα της επικοινωνίας αυτής και προτείνεται ο συνδυασμός του συγκεκριμένου εργαλείου με πιο διαδραστικά μέσα, αμφίδρομης επικοινωνίας με τους ενδιαφερόμενους.

Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Ευρεία διάχυση της πληροφορίας
- Ελκυστική προς το ενδιαφερόμενο κοινό παρουσίαση της πληροφορίας
- Μέσο ανασκόπησης και απολογισμού των δράσεων, τόσο από τον Δήμο όσο και από τους φορείς
- Μέσο πρόσκλησης των φορέων και πολιτών σε δράσεις και εκδηλώσεις
- Χρειάζεται προσοχή και καλός προγραμματισμός στο σκοπό παραγωγής και στο τιράζ, ώστε να περιορίζεται κατά το δυνατόν το περιβαλλοντικό κόστος

Χρονοδιάγραμμα

Η δημιουργία και διανομή έντυπου ενημερωτικού υλικού μπορεί να αφορά είτε στην ευρύτερη καμπάνια ενημέρωσης των πολιτών και των φορέων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, οπότε και προτείνεται η χρήση του στο σύνολο της περιόδου εκπόνησης, είτε σε συγκεκριμένες δράσεις και εκδηλώσεις, όπως π.χ. η πρώτη δημόσια παρουσίαση του ΣΒΑΚ ή κάποιο εργαστήριο συμμετοχικού σχεδιασμού.

Η) Δημοσιεύσεις στον τοπικό τύπο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης

Βασικό εργαλείο επικοινωνίας και πρόσκλησης για συμμετοχικότητα για το ΣΒΑΚ.

Η ανάπτυξη δράσεων επικοινωνίας μέσω των ΜΜΕ αποτελεί βασικό εργαλείο διάχυσης της πληροφορίας και ενημέρωσης πολιτών και φορέων σε μαζική κλίμακα.

Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Ευρεία διάχυση της πληροφορίας, ακόμα και εκτός περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ, προσφέροντας ισχυρή εξωστρέφεια
- Ελκυστική προς το ευρύ κοινό παρουσίαση της πληροφορίας, καθώς φιλτράρεται μέσω της δημοσιογραφίας
- Μέσο ανασκόπησης και απολογισμού των δράσεων, τόσο από τον Δήμο όσο και από τους φορείς
- Μέσο πρόσκλησης των φορέων και πολιτών σε δράσεις και εκδηλώσεις
- Δυνατότητα ανάπτυξης διαλόγου με τους δημοσιογράφους ή/και τους πολίτες (κυρίως στα ψηφιακά ΜΜΕ)

Χρονοδιάγραμμα

Οι δημοσιεύσεις στον τοπικό τύπο και στα μέσα μαζικής επικοινωνίας μπορούν να αφορούν είτε στην ευρύτερη καμπάνια ενημέρωσης των πολιτών και των φορέων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ,

οπότε και προτείνεται η χρήση του στο σύνολο της περιόδου εκπόνησης, είτε σε συγκεκριμένες δράσεις και εκδηλώσεις, όπως π.χ. η πρώτη δημόσια παρουσίαση του ΣΒΑΚ ή κάποιο εργαστήριο συμμετοχικού σχεδιασμού.

Θ) Ειδικά μέσα για επαφή με «δύσκολα προσεγγίσιμες» ομάδες

Ομάδα εργαλείων που επιτρέπουν την πραγματικά συμπεριληπτική και συμμετοχική εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ, συνυπολογίζοντας ειδικές, ίσως ευπαθείς, ομάδες πληθυσμού, με περιορισμένη πρόσβαση (ΑΜΕΑ, μειονότητες, νέοι, ηλικιωμένοι, άτομα με χαμηλό επίπεδο μόρφωσης, μετανάστες, πρόσφυγες, ρομά κτλ).

Είναι αρκετά σύνηθες σε μια προσπάθεια ανάπτυξης της συμμετοχικότητας των πολιτών, να παρατηρείται μειωμένη εκπροσώπηση και συμμετοχή ευπαθών κοινωνικών ομάδων του πληθυσμού. Ίσως ο πιο βασικός λόγος για τον οποίο παρατηρείται μειωμένη συμμετοχή είναι ο ελλιπής σχεδιασμός διαδικασιών και εργαλείων από πλευράς του συντονιστή φορέα για την πρόσκληση και συμμετοχή αυτών των ομάδων πληθυσμού.

Σύμφωνα με το εγχειρίδιο του Eltis⁴ για τη Συμμετοχή φορέων και πολιτών στα ΣΒΑΚ, δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη λίστα μεθόδων οι οποίες να καλύπτουν την ενημέρωση και πρόσκληση συγκεκριμένων «δύσκολα προσεγγίσιμων» ομάδων, καθώς υπάρχουν πολλές διαφορετικές περιπτώσεις και κατηγορίες υπο-ομάδων και ατόμων. Προτείνεται η «αντίστροφη» προσέγγιση, η οποία στοχεύει στην αναζήτηση και αντιμετώπιση των εμποδίων που μπορεί να υπάρχουν και εν τέλει να αποτρέπουν συγκεκριμένες ομάδες από τη συμμετοχή.

Παραδείγματος χάριν, υλικό σε γραπτή μορφή μπορεί να αποκλείει άτομα τα οποία δεν είναι εξοικειωμένα με τη διατύπωση των ιδεών τους με γραπτό λόγο ή που δεν γνωρίζουν τη γλώσσα επαρκώς, ή άτομα με δυσκολία στην όραση, ή άτομα με προβλήματα γραμματισμού ή μαθησιακές δυσκολίες. Σε άλλες περιπτώσεις, μέθοδοι που προωθούν την προσωπική συμμετοχή μπορεί να αποτρέπουν άτομα τα οποία δεν είναι εξοικειωμένα με διαπροσωπικές συναντήσεις, ή που δεν αισθάνονται άνετα να εκφράσουν τις προσωπικές τους απόψεις, ή που μπορεί στο παρελθόν να έχουν αντιμετωπίσει κάποιες μορφές αποκλεισμού και δεν αισθάνονται άνετα εκτός του συνήθους περιβάλλοντός τους. Από τη άλλη, διαδικτυακές μέθοδοι και εργαλεία δεν είναι κατάλληλα για άτομα και ομάδες με χαμηλή και καθόλου εμπειρία με τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές και το ίντερνετ.

Όπως γίνεται αντιληπτό, υπάρχουν πολυεπίπεδοι λόγοι για τους οποίους άτομα και ομάδες πληθυσμού εν τέλει αποκλείονται από τη συμμετοχή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και σχεδιασμού. Στο πλαίσιο της γενικότερης εκπαίδευσης του προσωπικού του Δήμου που θα αναλάβει την εκπόνηση της στρατηγικής συμμετοχικότητας και του ΣΒΑΚ, προτείνεται και η στοχευμένη εκπαίδευση σε θέματα ισότητας και η ένταξη στη στρατηγική εργαλείων και δράσεων προς αυτή την κατεύθυνση. Για παράδειγμα, προτείνεται:

- η αναγνώριση των εμποδίων που αποτρέπουν άτομα και ομάδες εξαρχής από τη συμμετοχή τους, και ο εξειδικευμένος σχεδιασμός επικοινωνίας και δράσεων για κάθε περίπτωση, βασισμένος στις συγκεκριμένες ανάγκες τους (π.χ. χρήση διερμηνέων,

⁴Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP”, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδα 42, κεφάλαιο “3.3.3 How to engage “hard-to-reach” groups”.

http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf

προσαρμογή των υποδομών για άτομα με αναπηρίες, προσφορά επιπλέον φροντίδας, προσαρμογή της ώρας και της τοποθεσίας των δράσεων κτλ.).

- η παροχή επαρκών γενικών πληροφοριών για την περίπτωση, καθώς δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι το κοινό γνωρίζει το αντικείμενο.
- η εξασφάλιση προσβάσιμων πληροφοριών, οι οποίες είναι εύκολα κατανοητές και διαθέσιμες σε διαφορετικές μορφές (format). Προτείνεται η χρήση απλής γλώσσας στην επικοινωνία (αποφυγή ιδιωματισμών, αργκό και εξειδικευμένων εκφράσεων), καθώς και η χρήση εικόνων, συμβόλων και γραφικών, τα οποία βοηθούν στην κατανόηση του θέματος.
- η αναζήτηση της συνεργασίας ειδικών τοπικών φορέων για τη διάχυση των μηνυμάτων του ΣΒΑΚ στις εν λόγω ομάδες, π.χ. κέντρα κοινότητας, βιβλιοθήκες, νηπιαγωγεία, σχολεία, τοπικά ιατρεία, αθλητικοί σύλλογοι, πολιτιστικοί σύλλογοι, επαγγελματικοί σύλλογοι κ.α.
- η παροχή οικονομικής ή άλλης υποστήριξης σε αυτούς που δεν διαθέτουν τους επαρκείς πόρους για να συμμετέχουν.

1) Πιλοτικές δράσεις με τους πολίτες

Δράσεις που δίνουν άμεσα το στίγμα των προτάσεων του ΣΒΑΚ, με υλοποίηση πραγματικού πιλοτικού έργου μαζί με τους πολίτες, πριν ακόμα ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ.

Πρόκειται για ένα πολύ δυναμικό και αποτελεσματικό εργαλείο συμμετοχικού σχεδιασμού για την υλοποίηση μικρής κλίμακας έργων και soft δράσεων (το εργαλείο αυτό δεν αφορά βαριές υποδομές), το οποίο δύναται να χρησιμοποιηθεί για πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις μέτρων του ΣΒΑΚ μετά από διεξοδική έρευνα, τεκμηρίωση και εντοπισμό του κατάλληλου τοπικού δυναμικού που θα αναλάβει την εκτέλεσή τους.

Στη διεθνή βιβλιογραφία, τέτοιες δράσεις εντάσσονται στην προσέγγιση του (ή αναφέρονται ως) «Placemaking», «Tactical urbanism» και «Quick Win measures», και συνιστούν δράσεις για την υλοποίηση των οποίων αναλύονται και συνδιαμορφώνονται προτάσεις από κοινού μεταξύ των ενδιαφερόμενων και της Ομάδας του ΣΒΑΚ, με συγκεκριμένο πεδίο και τόπο αναφοράς (π.χ. χώρος στάθμευσης, παραλιακό μέτωπο, μονοπάτι, πλατεία, πάρκο, στάση λεωφορείου, δρόμος πρόσβασης στο σχολείο κτλ), για την ικανοποίηση μιας συγκεκριμένης άμεσης ανάγκης⁵. Με τα εργαλεία αυτά είναι εφικτό κάποιες προτάσεις του ΣΒΑΚ να υλοποιηθούν άμεσα σε πιλοτική μορφή, με προσωρινό/αναστρέψιμο χαρακτήρα και χαμηλό κόστος, από τους ίδιους τους πολίτες και τους φορείς. Οι δράσεις αυτές επιτρέπουν τόσο τη «δοκιμή» κάποιων προτάσεων πριν την τελική τους ένταξη στο σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ και την υλοποίηση με μη αναστρέψιμο τρόπο, όσο και την άμεση ενεργοποίηση και ενδυνάμωση των πολιτών και των φορέων για το ρόλο τους στην εκπόνηση και την εφαρμογή του ΣΒΑΚ⁶.

⁵ Περισσότερες πληροφορίες για την προσέγγιση και τις μεθόδους του placemaking μπορείτε να αναζητήσετε εδώ (Project for Public Spaces): www.pps.org και εδώ (The City at Eye Level): <http://thecityateyelevel.com>.

⁶ Περισσότερες πληροφορίες για την προσέγγιση και τις μεθόδους του tactical urbanism (τακτική πολεοδομία) μπορείτε να αναζητήσετε εδώ (Street Plans Collaborative): <https://www.street-plans.com/tag/tactical-urbanism/> και εδώ (οδηγός για το Tactical Urbanism): <http://tacticalurbanismguide.com>.

Για την προσέγγιση των Μέτρων “QuickWin” μπορείτε να αναφερθείτε στον οδηγό του Eltis, 2014, «Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», μετάφραση του «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan», Rupprecht Consult για το European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (ELTIS) στα πλαίσια του ELTISPlus. Διαθέσιμο στο: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf, σελ. 28.

Τα «Quick Win» μέτρα παρά τον βραχυπρόθεσμο χαρακτήρα τους είναι σημαντικό να συμβάλουν στους μακροπρόθεσμους στόχους του ΣΒΑΚ και να μην θέτουν σε κίνδυνο την αξιοπιστία, την εγκυρότητα και το ευρύτερο όραμα του ΣΒΑΚ.

Τέτοιες πρωτοβουλίες είναι σκόπιμο να αναλαμβάνονται από συγκεκριμένες ομάδες πολιτών ή φορείς, οι οποίοι θα έχουν την κύρια ευθύνη υλοποίησης και θα μετατραπούν δια του τρόπου αυτού σε πρεσβευτές του ΣΒΑΚ (ambassadors).

Χαρακτηριστικά - Δυνατότητες

- Δράση άμεσης υλοποίησης και αποτελέσματος
- Δράση που δίνει το στίγμα και τη φιλοσοφία του ΣΒΑΚ με χειροπιαστό τρόπο
- Δυνατότητα προσέλκυσης ατόμων και φορέων που προτιμούν την πράξη από τη θεωρία
- Δράση που προσφέρει έμπνευση και χαρά στην τοπική κοινωνία, αλλά ταυτόχρονα τη φέρνει αντιμέτωπη με τις πραγματικές δυσκολίες της υλοποίησης έργου στον δημόσιο χώρο
- Εργαλείο που αξιοποιεί πλήρως τις γνώσεις και τη δυναμική της τοπικής κοινωνίας για την πραγματοποίηση αλλαγών στον δικό της τόπο και για τις δικές της ανάγκες
- Ευκαιρία συνεργασίας φορέων και ατόμων με τεχνικές γνώσεις, με ανθρώπους και ομάδες από άλλους κοινωνικούς χώρους και με άλλου τύπου δεξιότητες, για έναν κοινό σκοπό (ευθεία αντανάκλαση της διεπιστημονικής προσέγγισης του ΣΒΑΚ)
- Παρουσίαση με παραδειγματικό τρόπο, στον συγκεκριμένο τόπο και χρόνο, των ευεργετικών αποτελεσμάτων μιας προτεινόμενης παρέμβασης, προκειμένου να καμφθούν οι επιφυλάξεις των πιο συντηρητικών και δύσπιστων κομματιών της τοπικής κοινωνίας και να διασφαλιστεί η απαιτούμενη συναίνεση.

Χρονοδιάγραμμα

Πρόκειται για δράσεις που καλό είναι να ακολουθούν τον προσδιορισμό των πακέτων μέτρων του ΣΒΑΚ, έτσι ώστε να αναγνωρίζεται από όλους ότι υλοποιούν το ίδιο το ΣΒΑΚ και όχι τις προσωπικές ιδέες ή φιλοδοξίες κάποιων τοπικών παραγόντων.

Ψηφιακά - Διαδικτυακά Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στο ΣΒΑΚ προτείνεται να στηριχθεί σε μεγάλο βαθμό και σε διαδικτυακά εργαλεία για τέσσερις κύριους λόγους:

- α) λόγω της στενότητας οικονομικών πόρων και της ανάγκης για μέγιστη δυνατή απεύθυνση
- β) λόγω του ότι τα διαδικτυακά εργαλεία είναι τα πλέον σύγχρονα και ελκυστικά στις νέες και στις παραγωγικές ηλικίες, στις οποίες δίνει προτεραιότητα η μεθοδολογία σχεδιασμού
- γ) λόγω της ύπαρξης πολλών επισκεπτών του Δήμου, οι οποίοι ενδιαφέρονται ενδεχομένως να συμμετάσχουν στον σχεδιασμό, αλλά δεν διαμένουν στον Δήμο.
- δ) λόγω της πανδημίας COVID 19 κάποιες πληθυσμιακές ομάδες (ηλικιωμένοι, άτομα με νοσήματα) ενδέχεται να μην μπορούν να συμμετάσχουν με φυσική παρουσία

Τα διαδικτυακά εργαλεία δεν έρχονται, όμως, να υποκαταστήσουν ζωντανές συζητήσεις και δρώμενα στο τοπικό επίπεδο, παρά αξιοποιούν την υφιστάμενη δυναμική τους ως εργαλεία της καθημερινότητας μεγάλης μερίδας των πολιτών, αλλά και ως ελκυστικά και προσιτά μέσα επικοινωνίας. Στόχος τους είναι να:

- παρέχουν άμεσο, διαδραστικό, διαφανή και προσιτό τρόπο πληροφόρησης

- έλκουν περισσότερους πολίτες και φορείς να συμμετάσχουν στην ανάπτυξη θεμάτων που θίγει το ΣΒΑΚ
- καταγράφουν πληροφορίες, προτιμήσεις και αξιολογήσεις των πολιτών και φορέων
- καλλιεργούν σταδιακά τη συνείδηση των πολιτών σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα εργαλεία που παρουσιάζονται και αναλύονται ακολούθως έχουν το καθένα και από έναν διακριτό ρόλο, ενώ αλληλοσυμπληρώνονται μεταξύ τους και υποβοηθούν ή τροφοδοτούνται από άλλες δραστηριότητες συμμετοχικού σχεδιασμού.

A) Πλατφόρμα ή ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ

Κόμβος δημοσίευσης ενημερωτικού και εκπαιδευτικού υλικού, ανάρτησης υλικών και συμπερασμάτων του ΣΒΑΚ και παροχής δυνατότητας σχολιασμού και διατύπωσης προτάσεων από το κοινό.

Συγκεκριμένα, πρόκειται για μία διαδραστική ιστοσελίδα η οποία δύναται να:

- Συγκεντρώνει όλο το πληροφοριακό υλικό για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων των:
 - Κειμένων/χαρτών κάθε φάσης του ΣΒΑΚ προς σχολιασμό
 - Κειμένων και χαρτών του τελικού τεύχους του ΣΒΑΚ
 - Βοηθητικό πληροφοριακό και εκπαιδευτικό υλικό
- Παρέχει τη δυνατότητα συλλογής στοιχείων επικοινωνίας των ενδιαφερομένων
- Δημοσιεύει νέα και ανακοινώσεις από δράσεις που έγιναν ή πρόκειται να γίνουν
- Δείχνει γραφικά με ελκυστικό, απλό και αποδοτικό τρόπο τη φάση στην οποία βρίσκεται το ΣΒΑΚ, επιτρέποντας στον χρήστη να πλοηγηθεί στα διάφορα υποστάδια.

Χαρακτηριστικά - δυνατότητες

- Δημιουργία δημόσιου ψηφιακού αρχείου για το ΣΒΑΚ
- Δυναμική πληροφόρηση για κάθε τι που αφορά στο ΣΒΑΚ
- Ανάρτηση υλικού που παράγεται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ
- Σχολιασμός από τους ενδιαφερόμενους
- Διασύνδεση με άλλα ψηφιακά εργαλεία – κανάλια επικοινωνίας
- Δημιουργία ψηφιακής κοινότητας και συλλογή δεδομένων επικοινωνίας των ενδιαφερομένων

Χρονοδιάγραμμα

Η πλατφόρμα του ΣΒΑΚ πρέπει να χρησιμοποιείται καθόλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και να αποτελεί ουσιαστικό εργαλείο της διαβούλευσης και του συμμετοχικού σχεδιασμού, διότι μέσω αυτής θα πραγματοποιείται ο σχολιασμός των κειμένων και των χαρτών, θα φαίνεται συνολικά η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ με δυνατότητα μετάβασης σε διαφορετικά στάδια.

B) Σελίδα στο Facebook (Facebook page)

Εργαλείο αναδημοσίευσης και μαζικής προώθησης σημαντικού υλικού, πληροφοριών, νέων και γεγονότων, με δυνατότητες αλληλεπίδρασης με το κοινό

Σκοπός της σελίδας αποτελεί η πλατιά αναδημοσίευση σημαντικού υλικού, πληροφοριών, νέων και γεγονότων τα οποία ανακοινώνονται αρχικά σε κάποιο από τα άλλα εργαλεία (κυρίως την Πλατφόρμα). Επίσης, η σελίδα θα αναδημοσιεύει επιτυχημένα παραδείγματα από άλλα προγράμματα ή περιοχές στην Ελλάδα και το εξωτερικό με σκοπό να εμπνεύσει και να ευαισθητοποιήσει την τοπική κοινωνία αναφορικά με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Η σελίδα του Facebook έχει τη δυνατότητα να προσεγγίσει μαζικότερα και πιο ενεργά το επιθυμητό ακροατήριο από ότι η Πλατφόρμα, αλλά δεν χρησιμεύει ως εργαλείο αρχειοθέτησης των υλικών του ΣΒΑΚ και δεν μπορεί κανείς εύκολα να εντοπίσει σε αυτήν προηγούμενους διαλόγους και διαδικασίες διαβούλευσης (για αυτό και εκτός των άλλων είναι απαραίτητη η Πλατφόρμα).

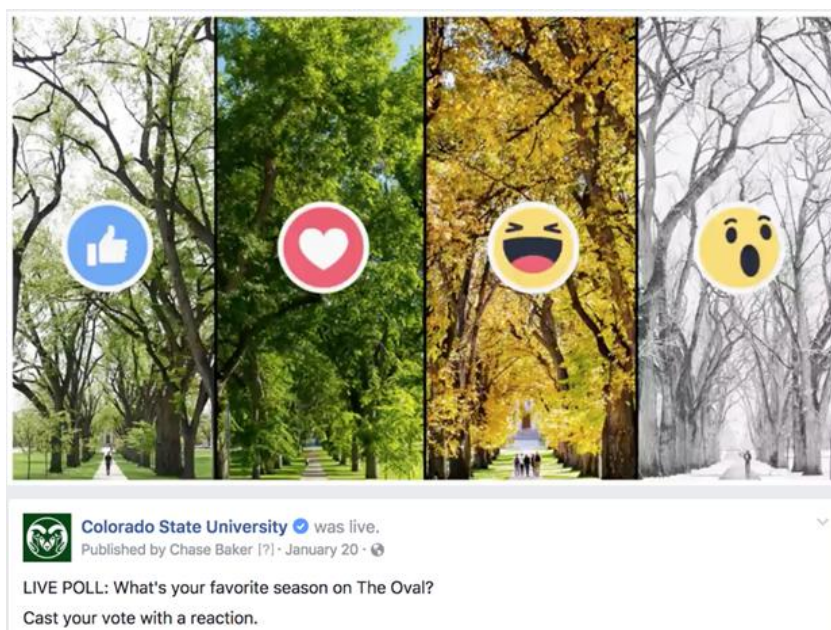
Η σελίδα στο Facebook, επίσης, απευθύνεται σε ένα μεγαλύτερου εύρους κοινό σε σχέση με μια ομάδα στο Facebook (αναλύεται ακολούθως ο ρόλος της), δεδομένου ότι παρέχει πληροφορίες ακόμα και σε άτομα ή φορείς που δεν σκοπεύουν να εμπλακούν ενεργά στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ (π.χ. δημοσιογράφοι, πολιτικοί, επιχειρηματίες κτλ).

Χαρακτηριστικά - δυνατότητες

- Δημοσίευση μόνο από τον διαχειριστή της σελίδας
- Δυνατότητα αποστολής ιδιωτικού μηνύματος από τον εκάστοτε χρήστη προς τον διαχειριστή/ομάδα του ΣΒΑΚ
- Δυνατότητα για τον χρήστη να σχολιάσει, αλλά και να τοποθετηθεί αναφορικά με κάποια δημοσίευση ή σχόλιο άλλου: υπέρ/κατά (ένδειξη «Like» κ.α.) (βλ. εικόνα 1)
- Δυνατότητα για οποιονδήποτε χρήστη να μοιραστεί και να διαδώσει το περιεχόμενο της σελίδας απλά κάνοντας «share».
- Δυνατότητα για τον επισκέπτη να επιλέξει μεταξύ έως και 6 εναλλακτικών προτάσεων μέσω εικονιδίων αντίδρασης (reactions) (βλ. Εικόνα 3-2)



Εικόνα 3-2: Επιλογές αντίδρασης (reaction) σε δημοσίευση ή σχόλιο στο Facebook



Εικόνα 3-3: Παράδειγμα διαδικτυακής ψηφοφορίας στο Facebook (επιλογή προτιμώμενης εποχής) με τη χρήση των εικονιδίων αντίδρασης

Χρονοδιάγραμμα

Η σελίδα στο facebook θα είναι ενεργή καθόλη τη διάρκεια του ΣΒΑΚ (δυσνητικά και κατά την υλοποίησή του) και θα έχει μία μέτρια συχνότητα δημοσιεύσεων προκειμένου να κρατάει μεν το κοινό ενήμερο, αλλά να έχει έναν χαρακτήρα δημοσίευσης βασικού υλικού και γεγονότων, και όχι όλων των δραστηριοτήτων του ΣΒΑΚ.

Γ) Ομάδα Facebook (Facebook Group)

Ομάδα διαλόγου και συνεργασίας για την ενίσχυση της καθημερινής συμμετοχής στο ΣΒΑΚ των ανθρώπων που επιθυμούν να πλαισιώσουν πιο στενά την Ομάδα του ΣΒΑΚ.

Η ομάδα του Facebook θα περιλαμβάνει ενδιαφερόμενους της τοπικής κοινωνίας, και όχι μόνο, για θέματα βιώσιμης κινητικότητας και ειδικότερα για το ΣΒΑΚ. Το περιεχόμενό της θα είναι ορατό δημόσια, αλλά μόνο τα μέλη της ομάδας θα έχουν δικαίωμα να δημοσιεύουν τις απόψεις τους, είτε ως σχόλια σε υπάρχουσες δημοσιεύσεις, είτε ως νέες δημοσιεύσεις (χωρίς προέγκριση του διαχειριστή, αλλά με δυνατότητα να διαγραφούν εκ των υστέρων εάν το περιεχόμενό τους παραβιάζει τους κανόνες της ομάδας). Ο ρόλος της ομάδας θα είναι πιο καθημερινός, διαδραστικός και προσιτός σε κάθε έναν που ενδιαφέρεται έντονα για το θέμα.

Χαρακτηριστικά – δυνατότητες

- Δημοσίευση από κάθε μέλος της ομάδας (με δυνατότητα του διαχειριστή να διαγράψει τυχόν προσβλητικά ή ακατάλληλα σχόλια)
- Δυνατότητα αποστολής ιδιωτικού μηνύματος από κάθε μέλος της ομάδας προς τον διαχειριστή/ομάδα του ΣΒΑΚ ή οποιοδήποτε άλλο μέλος
- Δυνατότητα για το μέλος να σχολιάσει, αλλά και να τοποθετηθεί αναφορικά με κάποια δημοσίευση ή σχόλιο άλλου μέλους της ομάδας: υπέρ/κατά (ένδειξη «Like» κ.α.) (βλ. εικόνα 1)
- Δυνατότητα για οποιοδήποτε μέλος να μοιραστεί και να διαδώσει το περιεχόμενο της ομάδας απλά κάνοντας «share».
- Δυνατότητα για οποιοδήποτε μέλος να προσκαλέσει νέα μέλη στην ομάδα
- Δυνατότητα για το μέλος να επιλέξει μεταξύ έως και 6 εναλλακτικών προτάσεων μέσω εικονιδίων αντίδρασης (reactions) (βλ. Εικόνα 3-2)

Χρονοδιάγραμμα

Η ομάδα του Facebook θα χρησιμοποιείται σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Η συχνότητα χρήσης της θα είναι υψηλή, δεδομένου ότι θα χρησιμοποιείται για τη δημοσίευση όλων των ενημερώσεων, για καθημερινό διάλογο και για ανάγκες συνεργασίας μεταξύ των πολιτών, αλλά και μεταξύ πολιτών και ομάδας εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Μετά το πέρας του ΣΒΑΚ, η συνέχιση της λειτουργίας του συγκεκριμένου εργαλείου επαφίεται στην επιλογή του Δήμου.

Αξιολόγηση Στρατηγικής Συμμετοχικότητας

Ιδιαίτερως σημαντικό ρόλο στη στρατηγική συμμετοχικότητας παίζει η αξιολόγησή της ως προς την εν γένει ποιότητα της διαδικασίας συμμετοχής στο ΣΒΑΚ και ως προς την αποτελεσματικότητά της. Η αξιολόγηση των μεθόδων και των εργαλείων επιτρέπει την κατανόηση του βαθμού επιτυχίας της συμμετοχικότητας καθώς και του αντικτύπου τόσο στην ανάπτυξη του

ΣΒΑΚ όσο και σε ευρύτερη κλίμακα. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα πρέπει, επίσης, να ληφθούν υπόψη κατά την παράδοση του ΣΒΑΚ και κατά την προετοιμασία της επόμενης γενιάς του ΣΒΑΚ. Ωστόσο, η αξιολόγηση αυτή τη στιγμή αποτελεί μια σχετικά νέα πρακτική συμμετοχής.

Ένα πρώτο στάδιο στη διαδικασία αξιολόγησης είναι ο προσδιορισμός ενός πλαισίου παρακολούθησης της συμμετοχικότητας και των σχετικών δράσεων, με στόχους και αντίστοιχους δείκτες, όπως για παράδειγμα ο αριθμός συμμετεχόντων, ανατροφοδότηση συμμετεχόντων, κ.α.).

Συνοπτικά, κάποια εργαλεία αξιολόγησης είναι:

- Εσωτερική αξιολόγηση (debrief) της ομάδας συμμετοχικότητας του ΣΒΑΚ έπειτα από κάθε δράση
- Συναντήσεις (φυσικές ή διαδικτυακές) ανασκόπησης της ομάδας συμμετοχικότητας, σε τακτικά διαστήματα, όπου αξιολογείται η αποδοτικότητα και τα αποτελέσματα της στρατηγικής συμμετοχικότητας
- Παροχή ανατροφοδότησης από φορείς ή πρόσωπα με ειδική γνώση σε σχετικά ζητήματα, οι οποίοι δεν ανήκουν στην ομάδα εκπόνησης του ΣΒΑΚ.
- Επιτροπή ελέγχου ποιότητας από εξωτερικούς συνεργάτες, η οποία επιβλέπει τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένης και αυτής της συμμετοχικότητας.
- Παροχή ανατροφοδότησης από πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς, είτε με τη λήξη δράσεων και εκδηλώσεων (π.χ. ερωτηματολόγια), είτε με την ανάθεση ενός ατόμου της ομάδας του ΣΒΑΚ ως πρόσωπο επικοινωνίας το οποίο θα συλλέγει ανατροφοδότηση κ.α..

Περισσότερες πληροφορίες για τη μεθοδολογία αξιολόγησης του ΣΒΑΚ αναφέρονται στο σχετικό εγχειρίδιο του Eltis, "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP's"⁷.

Ιδέες για άμεση εμπλοκή του Δήμου & των Φορέων στη συμμετοχική ανάπτυξη του ΣΒΑΚ

Σκοπός του παρόντος είναι να αναδείξει τους τρόπους με τους οποίους ο Δήμος και οι Φορείς μπορούν να συμμετέχουν ενεργά στην ανάπτυξη και διάδοση των μηνυμάτων του ΣΒΑΚ, χωρίς να είναι απαραίτητη η πρόσληψη εξωτερικών συμβούλων για την υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων. Ακολουθούν σχετικά παραδείγματα:

- 1. Εβδομαδιαία δραστηριότητα στα Social Media:** διάχυση περιεχομένου που θα ετοιμάζει η Ομάδα του ΣΒΑΚ ή θα αντλείται από το CIVINET CY-EL Group, διασύνδεση με Media Δήμου, τοπικά ΜΜΕ, σελίδες και groups της περιοχής, απόκριση σε μηνύματα
- 2. Αξιοποίηση Κέντρου Πληροφόρησης Πολιτών** (αν υπάρχει) για διάχυση ερωτηματολογίων και ενημερωτικού υλικού
- 3. Αξιοποίηση ήδη προγραμματιζόμενων εκδηλώσεων και δράσεων ή ευκαιριών**
 - Πολιτιστικά φεστιβάλ (Θεατρικές παραστάσεις, έκθεση ζωγραφικής, προβολές ταινιών κα)
 - Αθλητικά γεγονότα
 - Περιβαλλοντικές δράσεις
 - Μαθητικά φεστιβάλ ή γιορτές
 - Δράσεις για την Ενέργεια
 - Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας και Μέρα Χωρίς Αυτοκίνητο

⁷Eltis, "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP's", Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4LLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδες 44-46, κεφάλαιο "3.4 Evaluation of participation"

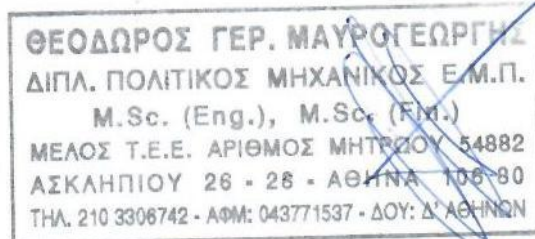
http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf

- Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος
 - κ.α.
4. Διοργάνωση δράσεων με κύριο θέμα τη Βιώσιμη Κινητικότητα
- Προβολές ταινιών
 - Ομιλίες/παρουσιάσεις
 - Θεματικές συζητήσεις κ.α.
 - Καλλιτεχνικό εργαστήριο
 - Ποδηλατοβόλτες
 - Αθλητικές διοργανώσεις
 - Παιδικό φεστιβάλ / φεστιβάλ οικογένειας
 - Εθελοντικές δράσεις, π.χ. καθαρισμού κοινόχρηστων χώρων, πλατειών
 - Κυνήγι θησαυρού
 - κ.α.
5. Δράσεις εστιασμένες στις σχολικές κοινότητες
- Ειδικές δραστηριότητες στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής
 - Εκπαιδευτικά προγράμματα σε συνεργασία με τους αρμόδιους δασκάλους και καθηγητές
 - Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης στη σχολική αυλή με μαθητές, γονείς και δασκάλους
 - Εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού για την ασφάλεια και άνεση πρόσβασης των μαθητών στο σχολείο (Safe Routes to School)
 - Συντονισμένη πρόσβαση στο σχολείο με ποδήλατο για λόγους οδικής ασφάλειας
6. Πιλοτικές και συμβολικές παρεμβάσεις με τους πολίτες
- Πιλοτική διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου ή πεζοδρόμου ή πεζοδρομίου με εφήμερα υλικά (π.χ. εύκαμπτα κολωνάκια, χρώματα, ζαρντινιέρες)
 - Μέτρα μείωσης ταχύτητας αυτοκινήτων με εφήμερα υλικά (π.χ. χρωματιστές διαβάσεις, εικαστικές παρεμβάσεις κ.α.)
 - Δημιουργία μικρών πάρκων σε θέσεις στάθμευσης (Parklets) με εφήμερα υλικά
 - Σήμανση διαδρομών και σημείων ενδιαφέροντος
 - Βελτίωση οπτικής και ακουστικής εμπειρίας του δημόσιου χώρου/δρόμου με δημιουργικά μέσα (π.χ. γκράφιτι, μουσικοί του δρόμου, ηχητικές εγκαταστάσεις κ.α.)
 - Αναβάθμιση εμπειρίας δημοσίου χώρου είτε με εφήμερα είτε με μόνιμα μέσα (π.χ. φυτεύσεις, προσθήκη χώρων ανάπαυσης, βελτίωση εικόνας καταστημάτων και λειτουργιών, βελτίωση προσβασιμότητας, προστασία από καιρικές συνθήκες, καντίνες, φωτισμός κ.α.)
7. Αναγνώριση και ανάδειξη ατόμων και ομάδων που συμβάλλουν στη βιώσιμη κινητικότητα
- Ίδρυση τοπικού βραβείου πρωτοβουλιών
 - Ανακήρυξη Πρεσβευτή για το ποδήλατο, το περπάτημα, τη δημόσια συγκοινωνία, την οδική ασφάλεια κτλ (πχ Bicycle Mayor).
8. Πιλοτική λειτουργία ή/και επιδεικτικές δράσεις (demonstration events) εναλλακτικών μέσων μετακίνησης από τον Δήμο και τοπικές επιχειρήσεις (π.χ. ηλεκτρικά οχήματα για εργασίες του Δήμου, shuttle mini bus, ηλεκτρικά ποδήλατα, πατίνια κλπ)

9. **Παρεμβάσεις χαμηλού κόστους**, όπως σχάρες ποδηλάτων στα λεωφορεία του Δήμου, απαγόρευση παράνομης στάθμευσης με εύκαμπτους οριοδείκτες, ζαρντινιέρες κτλ.
10. **Προσωρινές δημιουργικές παρεμβάσεις στα υπάρχοντα μέσα δημοτικής συγκοινωνίας** που βελτιώνουν την εμπειρία της μετακίνησης τόσο στους σταθμούς και στις στάσεις, όσο και μέσα στα οχήματα (π.χ. βιβλία, εικαστικά, παιχνίδια κ.α.)
11. **Συνδυασμένες υπηρεσίες για παροχή κινήτρων**: προνόμια ή δωρεάν υπηρεσίες από τον Δήμο και τις Επιχειρήσεις εάν ο πολίτης προσέλθει σε συγκεκριμένο προορισμό (ιδανικά με προβλήματα πρόσβασης ή στάθμευσης) με βιώσιμους τρόπους μετακίνησης
12. **Φωτογραφικός διαγωνισμός** για τις φωτογραφίες της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ και για μια μελλοντική έκθεση
13. **Θεματικός Περίπατος**: διοργάνωση περιπάτων στο κέντρο του Δήμου οι οποίοι θα περιλαμβάνουν στάσεις σε σημεία ενδιαφέροντος, στα οποία θα διοργανώνονται πολιτιστικά και άλλα events (θεατρικές και χορευτικές παραστάσεις, συναυλίες, υπαίθριες εκθέσεις, πικ-νικ, συζητήσεις, προβολές κτλ).

Αθήνα, Οκτώβριος 2021

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων
« ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./
ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ»



Ο κοινός εκπρόσωπος της Ένωσης των Οικονομικών Φορέων
Θεόδωρος Μαυρογεώργης
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Ι: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Βύρωνας : 31-08-2021

Αρ. Πρωτ. : 15371

ΘΕΜΑ: Ορισμός Επόπτη της σύμβασης "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα"

Α Π Ο Φ Α Σ Η
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

- 1) Τις διατάξεις του Ν.4412/16, όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει κατά τη Διακήρυξη του έργου του θέματος και ειδικά το άρθρο 216.
- 2) Τη με αρ.πρωτ. 13404/23-07-2021 (21ΣΥΜΝ008971028) Σύμβαση με τίτλο "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα"
- 3) Τις ανάγκες της Υπηρεσίας

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ο Υ Μ Ε

Ορίζουμε την υπάλληλο του Δήμου Μαρία Μίχου, Αρχιτέκτων Μηχανικό με Βαθμό Α' ως επόπτη για την παρακολούθηση της σύμβασης με τίτλο "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα".

Τα καθήκοντα του επόπτη είναι, ενδεικτικά:

- (α) Η πιστοποίηση της εκτέλεσης του αντικείμενου της σύμβασης,
- (β) Ο έλεγχος της συμμόρφωσης του αναδόχου με τους όρους της σύμβασης,
- (γ) Εισήγηση προς την Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών, προκειμένου να αποσταλούν έγγραφες οδηγίες και εντολές προς τον ανάδοχο που αφορούν στην εκτέλεση της σύμβασης.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Τ.Υ.Δ.Β.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΑΤΟΣ
Πολιτικός Μηχανικός με Α' βαθμό



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

Βύρωνα, 31-08-2021
Αρ.Πρωτ.: 15384

Α Π Ο Φ Α Σ Η 461 ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

ΘΕΜΑ: ΣΥΣΤΑΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

Ο Δήμαρχος Βύρωνα, έχοντας υπόψη:

- Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν.3852/10 (ΦΕΚ Α' 87/7-6-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» περί «Αρμοδιοτήτων Δημάρχου»
- Τις διατάξεις του Ν.2690/99 Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις
- Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου μας και το υφιστάμενο προσωπικό.
- Τις διατάξεις του Ν.4784/2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις»
- Την ανάγκη συγκρότησης μίας Ομάδας Εργασίας με κύριες αρμοδιότητες την προετοιμασία, τον σχεδιασμό, την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση της παροχής υπηρεσίας: "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα"
- Το με αρ. πρωτ. ΑΛΧ-73784/16-08-2021 έγγραφο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
- Το με αρ. πρωτ. 11638/20-08-2021 έγγραφο της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Τη σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε.) του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα (κατά το Ν.4784/2021 άρ.5), αποτελούμενη από τους:

1. Κο **Καραγιάννη Μιχάλη**, Αντιδήμαρχος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
2. Κα **Μίχου Μαρία**, κλάδου Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
3. Κο **Κόλλια Δημήτρη**, κλάδου Τοπογράφων Μηχανικών, προϊστάμενος του Τμήματος Υποδομών
4. Κα **Άννα Αναστασιάκη** (εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό Α.Ε) Προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών με αναπληρωτή τον κο **Δημήτρη Παναγιωτακόπουλο** αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών

5. Κα **Μαρία-Ελένη Μιχάλη**, (εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ Α.Ε.) Πολιτικός Μηχανικός – Συγκ/γος, Προισταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου με αναπληρώτρια την κα **Ζαμπέτα Αρμένη**, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκ/γος, Προισταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας, Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος ως

Επικεφαλής της ανωτέρω Ομάδας Εργασίας ορίζεται η κα **Μαρία Μίχου, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών**, η οποία είναι και υπεύθυνη για του συντονισμό του έργου της.

Έργο της ομάδας εργασίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.4784/2021 είναι:

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

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΑΤΩΠΟΔΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32
Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνας, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14049

Προς: Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ)
Μάρνης 17, Αθήνα 104 33
Τηλ.: 210 5221123
Email: syndikatotaxi@gmail.com, satataxi@satataxi.gr

Θέμα: «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνας έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την πόλη.

Στο πλαίσιο εκπόνησης της στο Θέμα αναφερόμενης υπηρεσίας, είναι αναγκαία η συγκέντρωση στοιχείων σχετικά με τις μετακινήσεις που εξυπηρετούνται με ταξί.

Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητη η χρησιμοποίηση των διαθέσιμων στοιχείων που έχετε στη διάθεση σας σχετικά με:

- Το που βρίσκονται οι χωροθετημένες (με κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση) πιάτσες ταξί (π.χ. οδός), εντός των ορίων του Δήμου Βύρωνας
- Το που βρίσκονται οι μη χωροθετημένες (άτυπες, χωρίς κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση) πιάτσες ταξί (π.χ. οδός), εντός των ορίων του Δήμου Βύρωνας
- Ποιος είναι ο ενεργός συνολικός στόλος ταξί με έδρα την Αττική
- Ποια είναι η μέση τιμολόγηση ανά χιλιόμετρο
- Αν έχετε στη διάθεση σας στοιχεία συχνότερων διαδρομών, εντός των ορίων του Δήμου που να αφορούν είτε την προέλευση, είτε τον προορισμό

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32
Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνα, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14051

Προς: Ελληνική Στατιστική Αρχή
Πειραιώς 36 & Επονιτών 18510 Πειραιάς
(e.dimitrakopoulou@statistics.gr,
elstat@statistics.gr)

Θέμα: «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνα έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την πόλη.

Παρακαλούμε όπως μας χορηγήσετε τα κάτωθι στατιστικά στοιχεία προκειμένου να τα χρησιμοποιήσουμε για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα.

- Μόνιμο Πληθυσμό απογραφής 2011 κατά Οικοδομικό Τετράγωνο, φύλο, ηλικιακή ομάδα, αριθμό μελών νοικοκυριού και εισόδημα για το Δήμο Βύρωνα
- Πυκνότητα πληθυσμού ανά Οικοδομικό Τετράγωνο
- Στοιχεία ατομικών επαγγελματιών απογραφής 2011 ανά οικοδομικό τετράγωνο για το Δήμο Βύρωνα
- Στοιχεία ανεργίας απογραφής 2011 ανά οικοδομικό τετράγωνο για το Δήμο Βύρωνα
- Ψηφιακά χαρτογραφικά υπόβαθρα απογραφής 2011 σε διανυσματική μορφή shp κατά Οικοδομικό Τετράγωνο και Απογραφικό Τομέα για το Δήμο Βύρωνα
- Αριθμό ιδιοκτητών αυτοκινήτων ανά Οικοδομικό Τετράγωνο / Δημοτική Ενότητα / Δήμου
- Αριθμός ιδιοκτησίας θέσεων στάθμευσης
- Κατά κεφαλήν εισόδημα του Δήμου Βύρωνα και αν δεν είναι διαθέσιμο της περιφέρειας Αττικής
- Οχήματα ΙΧ με συμβατικό ή άλλο καύσιμο
- Περιβαλλοντικά στοιχεία (αέριοι ρύποι στον Δήμο Βύρωνα ή στην Περιφέρεια Αττικής)

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32

Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνας, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14053

Προς: Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
Θεοδ. Δηλιγιάννη 24-26,
Αθήνα, Τ.Κ. 104 38
Τηλ.: 210 5284113, 210 5284210
Fax: 210 5284023 (tota.athinon@astynomia.gr)

Θέμα: «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνα βρίσκεται σε διαδικασία ανάθεσης της στο Θέμα αναφερόμενης υπηρεσίας.

Στο πλαίσιο εκπόνησης της στο Θέμα αναφερόμενης υπηρεσίας, είναι αναγκαία η συγκέντρωση στοιχείων σχετικά με τα τροχαία συμβάντα στο οδικό δίκτυο του Δήμου Βύρωνα. Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητη η χρησιμοποίηση των διαθέσιμων στοιχείων της Υπηρεσίας σας σχετικά με τα καταγεγραμμένα τροχαία συμβάντα (**χωρίς υλικές ζημιές**) που έχουν λάβει χώρα στο σύνολο του Δήμου Βύρωνα, κατά την τελευταία δετία (2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

Τα στοιχεία αυτά είναι σκόπιμο να περιέχουν πληροφορία σχετικά με:

- Την ημερομηνία και την ώρα του ατυχήματος
- Τον τόπο του ατυχήματος (π.χ. Λεωφόρου Κύπρου αριθμ. ..., Διασταύρωση Λεωφόρου Κύπρου με οδό Π. Τσαλδάρη, κλπ.....)

Στο πλαίσιο ανάλυσης της διαχρονικής εξέλιξης και της υφιστάμενης κατάστασης της οδικής ασφάλειας στην περιοχή μελέτης, τα δηλωμένα στην Υπηρεσία σας ατυχήματα είναι χρήσιμο να διακρίνονται σε ατυχήματα με τραυματισμό/ούς (και αριθμό τραυματισμών) και σε ατυχήματα με θάνατο/ους (και αριθμό θανάτων).

Τέλος, μια εξίσου σημαντική πληροφορία είναι η διάκριση των καταγεγραμμένων ατυχημάτων (είδος σύγκρουσης), σε ατυχήματα:

- μεταξύ κινούμενων οχημάτων (Κ-Κ)
- μεταξύ κινούμενων οχημάτων και πεζών (Κ-Π)
- μεταξύ κινούμενου και σταθμευμένου οχήματος (Κ-Σ)

σύμφωνα με το παρακάτω **υπόδειγμα**.

A/α	Αρ. Πρωτ.	Ημ/νια	Ωρα	Περιοχή/ Οδός	Βαριά Τραυματίες	Ελαφρά Τραυματίες	Τραυματίες (αριθμός)	Νεκροί (αριθμός)	Είδος Σύγκρουσης	Αριθμός Εμπλεκομένων IX Αυτοκινήτων	Αριθμός Εμπλεκομένων Μοτοποδηλάτων	Αριθμός Εμπλεκομένων Πεζών

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32
Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνας, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14054

Προς: 1. Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών

Θεοδ. Δηλιγιάννη 24-26,
Αθήνα, Τ.Κ. 104 38
Τηλ.: 210 5284113, 210 5284210
Fax: 210 5284023 (tota.athinon@astynomia.gr)

2. Όμοροι Δήμοι

Δήμο Καισαριανής, dimos@kessariani.gr

Δήμο Αθηναίων d.sx.po.ast.perivallontos@athens.gr

Δήμο Δάφνης-Υμηττού infotexniki@dafni-ymittos.gov.gr

Δήμο Ηλιούπολης, epikoinonia.ilioupoli.gr@outlook.com

Δήμο Κρωπίας tykoropi@gmail.com

3. Περιφέρεια Αττικής – Διεύθυνση Κατασκευή Έργων & Συντήρησης Οδοποιίας (Δι.Κ.Ε.Σ.Ο.)

Παναγή Τσαλδάρη 15, Καλλιθέα ΤΚ 176 76
Τηλ.: 210 9215813
Email: vpanagou@patt.gov.gr

4. Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής

Κατεχάκη 56, Αθήνα ΤΚ 115 25
Τηλ.: 213 2035611, 213 2035611
Email: diokisi@attica.gr

Θέμα: ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Αξιότιμοι Κύριοι και Αξιότιμες Κυρίες,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνας ξεκίνησε πρόσφατα την εκπόνηση του **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**.

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές

υποδομές, τη ενεργειακή απόδοση της πόλης, καθώς και την καθημερινότητα των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών. Ταυτόχρονα δίνει έμφαση σε ζητήματα ασφάλειας, πρόσβασης σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου, μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας και άμβλυνσης των συγκρούσεων των χρήσεων γης.

Στο παρόν στάδιο επιδιώκεται η σύσταση του Δικτύου Φορέων του ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα. Για το λόγο αυτό σας παρακαλούμε να ορίσετε και ακολούθως να μας γνωστοποιήσετε τον εκπρόσωπο του Φορέα σας που θα εκπροσωπεί το Φορέα σας στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα.

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.

07.10.2021 08:46:10

Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΑΡ. ΠΡΩΤ. : 14410

Προς:

ΜΣΜ-Μαυρογιώργης &
Συνεργάτες Μελετητική ΙΚΕ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : 07-10-2021

mmat@otenet.gr

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Μ. Μιχάλη

ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 2108200907

ΘΕΜΑ : Χορήγηση Στοιχείων για την εκπόνηση ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα

ΣΧΕΤΙΚΟ : Η με αριθ. πρωτ. ΟΑΣΑ 10542/26-07-2021 εισερχόμενη επιστολή σας.

Σε συνέχεια της ανωτέρω σχετικής σας επιστολής, με την οποία ζητούνται συγκοινωνιακά στοιχεία για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Βύρωνα, σας χορηγούμε τα παρακάτω:

1. Στοιχεία ημερήσιας επιβατικής κίνησης (2019) διερχόμενων λεωφορειακών γραμμών εντός του δήμου Βύρωνα (Πιν1). Στοιχεία παλαιότερων ετών δεν είναι διαθέσιμα.
2. Στοιχεία στάσεων και διερχόμενων γραμμών από τον Δήμο Βύρωνα (αρχείο σε μορφή .xls με τον κωδικό, την ονομασία και την θέση των στάσεων και αρχεία σε μορφή .shp).

Στην διάθεσή σας για κάθε διευκρίνιση.

Με εκτίμηση,
Ελένη Τζιβέλου

Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος
Διευθύντρια Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού

ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Γραφείο Δ/ντος Συμβούλου
2. Αρχείο
3. Μ. Μιχάλη

Για την ακρίβεια

Η Προϊσταμένη Διοικητικής Υποστήριξης

Μαρία Τσέλιου

ΣΥΝ.:

1. Πιν.1. Ημερήσια Επιβατική Κίνηση γραμμών ΟΣΥ
2. Δύο αρχεία .xls με στοιχεία γραμμών και στάσεων
3. Δύο συμπιεσμένα αρχεία .rar με στοιχεία γραμμών και στάσεων

ΠΙΝ.1-ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΟΣΥ -ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ (2019)

ΟΣΥ - ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ		
ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΗΜ. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ	7.050
203	ΚΑΡΕΑΣ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	6.859
204	ΣΤΡ.ΣΑΚΕΤΑ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	
204B	ΕΚΕΜΣ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	220
209	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	2.020
211	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	3.100
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ	2.350
214	ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	7.350
227	ΑΝΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ-ΑΓ.ΑΡΤΕΜΙΟΣ	5.300
11 τρολεϊ	ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - Ν. ΠΑΓΚΡΑΤΙ - Ν. ΕΛΒΕΤΙΑ	17.150

Διευκρινήσεις:

- Η Γραμμή 204B ΕΚΕΜΣ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ λειτουργεί Δευτέρα-Σάββατο (με 11 προγραμματισμένα δρομολόγια Δευτέρα έως Πέμπτη και 13 προγραμματισμένα δρομολόγια τις υπόλοιπες ημέρες)
- Η Γραμμή 204 ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΣΑΚΕΤΑ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ λειτουργεί την Κυριακή με 13 προγραμματισμένα δρομολόγια