



ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ
του Δήμου Γρεβενών

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Α: Προκαταρκτικές διεργασίες εκπόνησης ΣΒΑΚ

Ανάδοχος:

Project4
cooperation | development
I.K.E.

Ιούνιος 2019

Περιεχόμενα

1.	Εργαλεία και μεθοδολογίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ Γρεβενών.....	4
1.1.	Η έννοια του ΣΒΑΚ.....	4
1.2.	Διαδικασία κατάρτισης ΣΒΑΚ.....	6
1.3.	Αναγνώριση και επιλογή εμπλεκόμενων φορέων	10
1.4.	Δευτερογενείς έρευνες.....	12
1.5.	Μεταβλητές αξιολόγησης του τοπικού συστήματος αστικών μετακινήσεων	13
1.6.	Διαδικασίες οριοθέτησης περιοχής εκτέλεσης πρωτογενών ερευνών συλλογής δεδομένων.....	15
1.7.	Αξιολόγηση πολιτικών αστικής κινητικότητας	16
1.7.1.	SWOT ανάλυση	16
1.7.2.	Μεθοδολογία αξιολόγησης πολιτικών	17
1.7.3.	Πολυκριτήριακή ανάλυση	19
2.	Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών	21
2.1.	Αποτύπωση ενδιαφερομένων μερών	21
2.2.	Σύμφωνο συνεργασίας Δικτύου Φορέων.....	22
3.	Καθορισμός περιοχής παρέμβασης.....	24
3.1.	Ο Δήμος Γρεβενών.....	24
3.1.1.	Περιοχή παρέμβασης.....	28
4.	Αυτοαξιολόγηση σχεδιασμού κινητικότητας Δήμου	32
5.	Παράρτημα.....	42
5.1.	Υπόδειγμα απόφασης Ομάδας Εργασίας	42
5.2.	Δελτίο Τύπου έναρξης ΣΒΑΚ.....	45
5.3.	Επιστολή προς δίκτυο φορέων – σύμφωνο συμμετοχής	46
5.4.	Υλικό Εκπαίδευσης.....	48

Εισαγωγή

Το παραδοτέο Π1 – Προκαταρκτικές διεργασίες εκπόνησης ΣΒΑΚ προετοιμάστηκε στο πλαίσιο της από 22/04/2019 σύμβασης μεταξύ του Δήμου Γρεβενών και της εταιρείας PROJECT4 I.K.E. για την «**Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Γρεβενών**».

Το αντικείμενο της υπηρεσίας είναι η εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ο Δήμος Γρεβενών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του κατά το άρθρο 75 του Ν. 3463/2006, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας της αστικής περιοχής του Δήμου και την παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών, είτε πρόκειται για μετακίνηση μέσα στην ίδια την αστική περιοχή του Δήμου, είτε αφορά σε διερχόμενη κίνηση από το δίκτυο του Δήμου. Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις των κατοίκων και επισκεπτών, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά μεταφορικού συστήματος. Ενός συστήματος που στο επίκεντρο θέτει τον μετακινούμενο πολίτη ως πεζό, χρήστη ποδηλάτου και χρήστη μέσων μαζικής μεταφοράς και τελευταία ως οδηγό/ επιβάτη Ι.Χ., Με τον τρόπο αυτό, οι έννοιες της κινητικότητας και της προσβασιμότητας, δίνουν προτεραιότητα στον πεζό, στο ποδήλατο, στη χρήση Μέσω Μαζικής Μεταφοράς και ακολούθως στο αυτοκίνητο, και αυτή θα είναι η διάσταση των παρεμβάσεων που θα σχεδιαστούν.

Τα παραδοτέα της σύμβασης είναι:

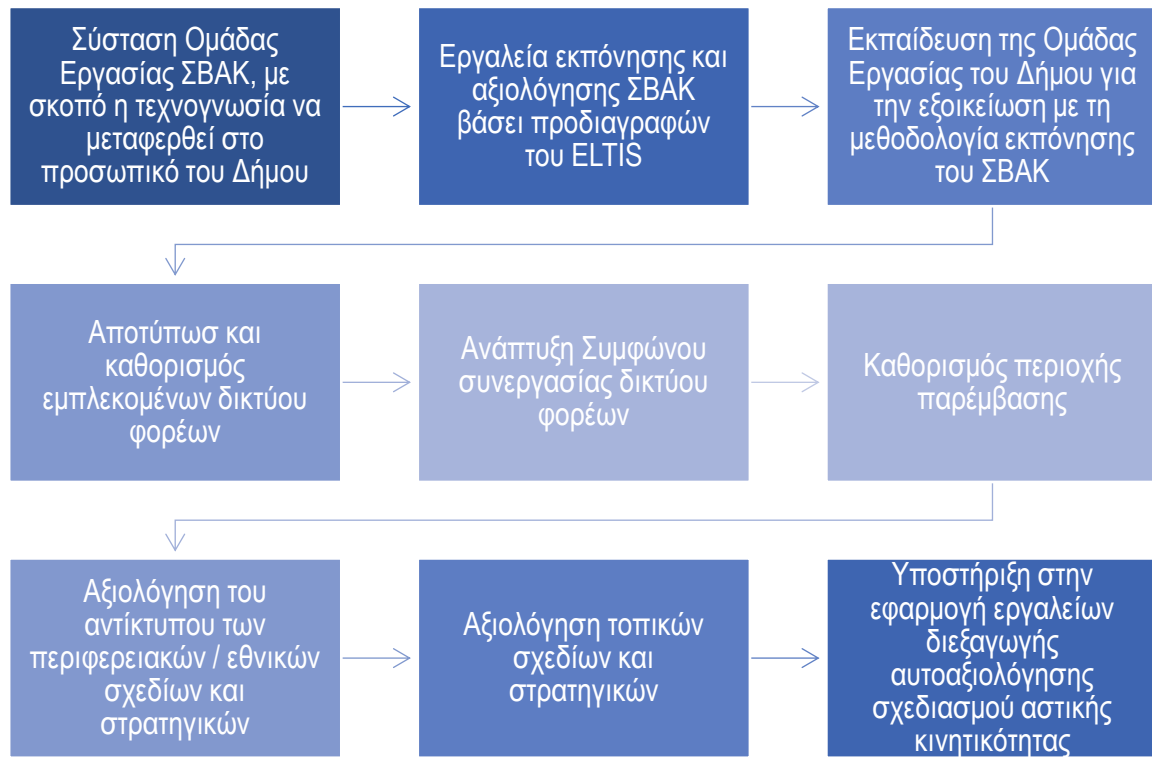
A. Προκαταρκτικές διεργασίες εκπόνησης ΣΒΑΚ

B. Κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Γ. Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Δ. Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Στο πλαίσιο του Παραδοτέου Α οι υπηρεσίες και η υποστήριξη που παρείχε ο Ανάδοχος στο Δήμο Γρεβενών περιλαμβάνουν τα εξής:



1. Εργαλεία και μεθοδολογίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ Γρεβενών

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με αφορμή τη Χρηματοδότηση 162 Δήμων από το Πράσινο Ταμείο για εκπόνηση ΣΒΑΚ, προχώρησε στη σύσταση ομάδας εργασίας, με σκοπό τη διαμόρφωση κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών για τη σύνταξη των ΣΒΑΚ. Το Πράσινο Ταμείο ενημέρωσε στις 27/01/2017 τους επιλεγμένους προς χρηματοδότηση Δήμους, να μην προβούν σε έναρξη των διαδικασιών προκήρυξης των ΣΒΑΚ, μέχρι την έκδοση των κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών. Παρ' όλα αυτά, με δεδομένο όμως ότι η έκδοση των κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών συνεχίζει να είναι σε εκκρεμότητα, και προκειμένου να υπάρχει βέλτιστη απορροφητικότητα του προγράμματός, ενημερώθηκαν οι ενταγμένοι Δήμοι με τις αριθ. 114.6/2016 και 118.1/2017 αποφάσεις του ΔΣ του Πράσινου Ταμείου, ότι μπορούν να προχωρήσουν στις διαδικασίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας φυσικά υπόψη τη σχετική εθνική νομοθεσία και τις ευρωπαϊκές οδηγίες για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ, όπως καταγράφονται στον οδηγό του παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας ELTIS.

Στο διάστημα που έχει μεσολαβήσει εκδόθηκε ο νόμος 4599/2019 (ΦΕΚ Α40 4-4-2019), όπου στο άρθρο 22 ρυθμίζονται θέματα για τα ΣΒΑΚ, όπως ορισμός, περιεχόμενο, διαδικασίες έγκρισης.

1.1. Η έννοια του ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με το ELTIS, η ανάγκη για πιο βιώσιμες και ολοκληρωμένες διαδικασίες σχεδιασμού έχει αναγνωριστεί ευρέως ως ένας τρόπος αντιμετώπισης της πολυπλοκότητας της αστικής κινητικότητας. Αναδύονται νέες προσεγγίσεις στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας, καθώς ο τοπικές αρχές επιδιώκουν να απομακρυνθούν από τις αποκομμένες προσεγγίσεις του παρελθόντος και να αναπτύξουν στρατηγικές που μπορούν να ενθαρρύνουν μια μετάβαση προς πιο καθαρά και πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην Ανακοίνωση COM(2013)913 παρουσιάζει μια ιδέα ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που προέκυψε από την ευρεία ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων και των ειδικών σχεδιασμού σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ιδέα περιγράφει τα κύρια χαρακτηριστικά ενός σύγχρονου και βιώσιμου σχεδίου αστικής κινητικότητας και μεταφορών ως εξής:

1. Στόχοι και επιδιώξεις

Κύριος στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς προς, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής. Εστιάζει περισσότερο στις ανάγκες της "λειτουργικής πόλης" και της ενδοχώρας της, αντί της δημοτικής διοικητικής περιφέρειας.

2. Ένα μακροπρόθεσμο όραμα και ένα σαφές σχέδιο υλοποίησης

Ένα ΣΒΑΚ παρουσιάζει, ή συνδέεται με, μια υπάρχουσα, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της αστικής περιοχής και, σε αυτό το πλαίσιο, για τη μελλοντική ανάπτυξη της υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Περιλαμβάνει,

επίσης, ένα σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης της στρατηγικής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, κατανέμοντας σαφώς αρμοδιότητες και επισημαίνοντας τους απαιτούμενους πόρους και χρηματοοικονομικούς πόρους.

3. Μια αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης

Το Σχέδιο θα πρέπει να βασίζεται σε μια προσεκτική αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών μεταφορών, εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, διαμορφώνοντας ένα επίπεδο αναφοράς έναντι του οποίου μπορεί να μετρηθεί η μελλοντική πρόοδος και καθορίζοντας στόχους απόδοσης και σχετικούς SMART στόχους για την καθοδήγηση της υλοποίησης του σχεδίου.

4. Η ισορροπημένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μορφών

Ένα ΣΒΑΚ ευνοεί την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μετακίνησης, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές. Το σχέδιο αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:



5. Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση

Η ανάπτυξη και η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ ακολουθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβούλευσης μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και των αρμόδιων αρχών. Προκειμένου να διευκολύνεται αυτό, θα πρέπει να έχουν θεσπιστεί οι κατάλληλες δομές και διαδικασίες.

6. Συμμετοχική προσέγγιση

Ένα ΣΒΑΚ ακολουθεί διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση. Η Τοπική Αρχή θα πρέπει να επιδιώκει τη συμμετοχή των σχετικών φορέων - πολιτών, καθώς και εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών και οικονομικών παραγόντων - στην ανάπτυξη και υλοποίηση του σχεδίου από την έναρξή του και καθ' όλη τη διαδικασία, προκειμένου να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο αποδοχής και υποστήριξης.

7. Παρακολούθηση, αναθεώρηση, σύνταξη αναφορών

Η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ θα πρέπει να παρακολουθείται στενά. Η πορεία προς τον στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις του σχεδίου και η εκπλήρωση των στόχων του θα πρέπει να

αξιολογούνται τακτικά με βάση τους επιλεγμένους δείκτες. Θα πρέπει να αναλαμβάνεται η κατάλληλη δράση προκειμένου να διασφαλίζεται η έγκαιρη πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τις στατιστικές. Μια αναφορά παρακολούθησης θα πρέπει να παρέχει τη βάση της εξέτασης της υλοποίησης.

8. Διασφάλιση ποιότητας

Οι Τοπικές Αρχές θα πρέπει να διαθέτουν μηχανισμούς ώστε να διασφαλίζεται η ποιότητα και να επικυρώνεται η συμμόρφωση του ΣΒΑΚ με τις απαιτήσεις της ιδέας του ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.4599/2019 το ΣΒΑΚ είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές. Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και καταρτίζεται με ορίζοντα δεκαετίας στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών.

1.2. Διαδικασία κατάρτισης ΣΒΑΚ

Η κατάρτιση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελεί σύνθετο εγχείρημα. Με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι κατευθυντήριες γραμμές ELTIS που έχουν αναπτυχθεί παρέχουν συγκεκριμένες προτάσεις για τον τρόπο εφαρμογής της ιδέας του ΣΒΑΚ και την κατάρτιση μιας στρατηγικής αστικής κινητικότητας η οποία βασίζεται σε ένα σαφές όραμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής.

Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν παρέχουν λεπτομέρειες σχετικά με τα τεχνικά μέτρα που θα συμπεριληφθούν σε ένα ΣΒΑΚ. Αντί αυτού, περιγράφουν τη διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης ενός τέτοιου Σχεδίου. Η εν λόγω διαδικασία περιλαμβάνει 11 κύρια βήματα με 32 σχετικές δραστηριότητες:

ΦΑΣΗ Α: Σωστή Προετοιμασία

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

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

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

- Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας
- Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού
- Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών
- Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

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

ΦΑΣΗ Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων**Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος**

- Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα
- Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

- Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα
- Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

- Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων
- Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων
- Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης
- Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

ΦΑΣΗ Γ: Εκπόνηση Σχεδίου

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

- Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων
- Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

- Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

- Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου
- Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου
- Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

ΦΑΣΗ Δ: Εφαρμογή του σχεδίου

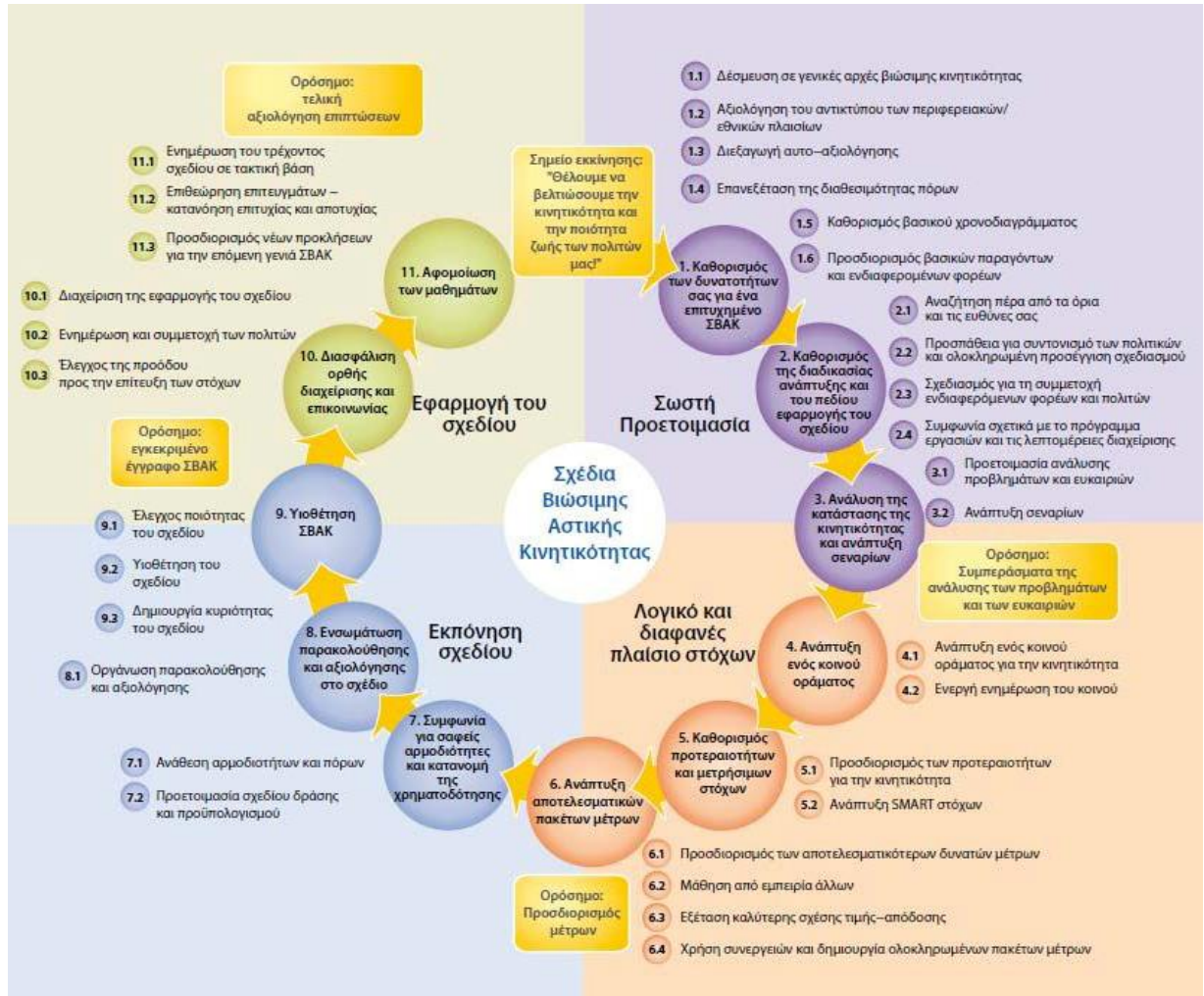
Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου)

- Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου
- Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών
- Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

- Δραστηριότητα 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση
- Δραστηριότητα 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας
- Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

Σχηματικά οι παραπάνω φάσεις οργάνωσης και τα βήματα υλοποίησης δραστηριοτήτων του ΣΒΑΚ αποτυπώνονται ως μια κυκλική ανατροφοδοτούμενη διαδικασία ως εξής:



Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.4599/2019 το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει:

- ✓ τα επιμέρους στάδια ανάπτυξης του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και τα υπόλοιπα προαναφερόμενα στρατηγικά σχέδια της περιοχής, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου
- ✓ τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης,

- ✓ το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και,
- ✓ τη μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

1.3. Αναγνώριση και επιλογή εμπλεκόμενων φορέων

Η επιτυχία ενός ΣΒΑΚ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αναγνώριση των απαιτήσεων, αναγκών και προσδοκιών των διαφορετικών εμπλεκόμενων φορέων. Τα εμπλεκόμενα μέρη είναι το σύνολο των ομάδων ή ατόμων που επηρεάζουν ή επηρεάζονται θετικά είτε αρνητικά από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Ωστόσο η αποτελεσματική υλοποίηση του ΣΒΑΚ έχει ως στόχο να λάβει υπόψη τα συμφέροντα, τις απαιτήσεις και τις ανάγκες των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων για τη δημιουργία αξίας για όλους, ανάλογης του βαθμού με τον οποίο επηρεάζονται οι εμπλεκόμενοι φορείς. Επομένως, η διαμόρφωση και διαχείριση του συνόλου των σχέσεων που μπορούν να αναπτύξουν οι φορείς κατά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ αποτελεί κρίσιμο παράγοντα επιτυχίας για την αποτελεσματική υλοποίησή του.

Στη θεωρία των ενδιαφερόμενων μερών, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μετρούν. Στην πράξη, όμως, κάτι τέτοιο είναι δύσκολο να εφαρμοστεί. Συνεπώς, η κατηγοριοποίηση των εμπλεκόμενων φορέων κρίνεται απαραίτητη. Η πιο διαδεδομένη κατηγοριοποίηση είναι εκείνη που διαχωρίζει τους κύριους από τους δευτερεύοντες φορείς. Οι κύριοι εμπλεκόμενοι έχουν άμεσο ενδιαφέρον για το ΣΒΑΚ και ασκούν επιρροή. Συνίστανται σε εκείνες τις ομάδες (ή τα άτομα) των οποίων η συνεχής υποστήριξη και συμμετοχή είναι απολύτως απαραίτητη για την επιτυχία του ΣΒΑΚ. Οι δευτερεύοντες φορείς δεν βρίσκονται στο επίκεντρο του ΣΒΑΚ.

Η ομάδα των εμπλεκόμενων φορέων μπορεί να απαρτίζεται από μέλη, τα οποία είναι εκπρόσωποι φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο με αρμοδιότητες οι οποίες επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα το κομμάτι της κινητικότητας. Σε αυτούς μπορούν να προστεθούν εκπρόσωποι παρόχων συγκοινωνιακού έργου, αλλά κοινωνικών και άλλων φορέων σε μια προσπάθεια για τη συμμετοχή και την έκφραση ολόενα και περισσότερων απόψεων.

Περαιτέρω δε, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 22 του Ν.4599/2019, για τον χαρακτηρισμό ενός ΣΒΑΚ ως «ολοκληρωμένου» απαιτείται ο ορισμός ενός Δικτύου Φορέων, που θα αποτελέσει το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως όμοροι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή Ο.Τ.Α. β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και περιβαλλοντικοί σύλλογοι, κατά το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ.

Ο πίνακας ανάλυσης των εμπλεκόμενων φορέων μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό των συμφερόντων και των κινήτρων των εμπλεκόμενων, όπως επίσης και μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για πιθανές δράσεις για την ικανοποίηση των εν λόγω συμφερόντων.

Η πρώτη στήλη στα αριστερά απαριθμεί όλες τις κατηγορίες των εμπλεκόμενων οι οποίοι έχουν

κάποιο συμφέρον ή ενδιαφέρον όσον αφορά την υλοποίηση του έργου. Σε αυτήν περιλαμβάνονται όλοι όσοι εμπλέκονται ή αποκλείονται από τη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Μπορούν να χωριστούν σε δύο ομάδες:

- ✓ Κύριοι εμπλεκόμενοι: αυτοί που επηρεάζονται άμεσα από την άσκηση πολιτικής είτε θετικά είτε αρνητικά, και
- ✓ Δευτερεύοντες ενδιαφερόμενοι: αυτοί που έχουν ενδιάμεσο ρόλο, όπως φορείς παροχής υπηρεσιών, αρμόδιοι φορείς για την χάραξη πολιτικής ή υποστηρικτικούς φορείς.

Ανάλυση συμφερόντων εμπλεκόμενων			
Θέμα			
	Συμφέροντα και πώς επηρεάζονται από το θέμα	Ικανότητες και κίνητρα για την επίτευξη αλλαγών	Πιθανές δράσεις για την ικανοποίηση συμφερόντων των εμπλεκόμενων
Κύριοι εμπλεκόμενοι			
1.			
2.			
Δευτερεύοντες ενδιαφερόμενοι			

Σε συνδυασμό με τον πίνακα ανάλυσης των εμπλεκόμενων μερών μπορεί να αξιοποιηθεί και το διάγραμμα σπουδαιότητας/ επιρροής. Κύριος σκοπός του είναι η ιεράρχηση των εμπλεκόμενων και η επιλογή της κατάλληλης προσέγγισης που πρέπει να ακολουθηθεί για καθένα από αυτούς. Το διάγραμμα αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια ενός εργαστηρίου, ως παιχνίδι ρόλων ή ως ένα απλός πίνακας που πρέπει να συμπληρωθεί από τους συμμετέχοντες.

Αφού καθοριστούν οι εμπλεκόμενοι (στον πίνακα ανάλυσης), μπορούν να τοποθετηθούν στο παρακάτω διάγραμμα ακολουθώντας δύο κριτήρια:

1. Επιρροή: Πόση δύναμη διαθέτει το κάθε ενδιαφερόμενο μέρος ώστε να διευκολύνει ή να εμποδίσει την επίτευξη του έργου και των στόχων του;
2. Σπουδαιότητα: Τι προτεραιότητα πρέπει να δώσει το έργο στην ικανοποίηση των αναγκών και των συμφερόντων του κάθε ενδιαφερόμενου μέρους;

Υψηλή σπουδαιότητα/Χαμηλή επιρροή A	Υψηλή σπουδαιότητα/Υψηλή επιρροή B
--	---------------------------------------

Χαμηλή σπουδαιότητα/Χαμηλή επιρροή Γ	Χαμηλή σπουδαιότητα/Υψηλή επιρροή Δ

Ενδεικτικά στους δυνητικούς εμπλεκόμενοι φορείς περιλαμβάνονται οι εξής:

- Αρχές (Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, Τοπικές Δημοτικές αρχές, Δημοτικές αρχές όμορων Δήμων, Αστυνομικές Δ/νσεις – Τροχαία, σχολική διοίκηση),
- Παρόχους Συγκοινωνιακού έργου (Υπεραστικό ΚΤΕΛ, σωματεία ταξί και φορτοταξί, πρακτορεία διανομών, πρακτορεία τουρισμού)
- Κοινωνικοί φορείς (Επιμελητήρια, σύλλογοι ΑΜΕΑ, ενώσεις πολιτών, πολιτιστικοί σύλλογοι, σύλλογοι γονέων και κηδεμόνων)
- Άλλοι φορείς (ερευνητικοί και ακαδημαϊκοί φορείς, αναπτυξιακές εταιρίες)

1.4. Δευτερογενείς έρευνες

Στην εκπόνηση του Σχεδίου είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη τα πλαίσια πολιτικής και σχεδιασμού που επιδρούν στη διαμόρφωση της οργάνωσης και λειτουργίας των μεταφορών της πόλης. Τα πλαίσια αυτά αναφέρονται στους τομείς που άπτονται του αντικειμένου του Σχεδίου, δηλαδή στις μεταφορές και στην κινητικότητα, στη χωρική οργάνωση και αστική ανάπτυξη, στην περιβαλλοντική και ενεργειακή διαχείριση και στην κοινωνικο-οικονομική οργάνωση της Περιοχής Παρέμβασης και της ευρύτερης περιοχής. Συγκεκριμένα, αναφέρονται στο σύνολο των στρατηγικών, σχεδίων, μελετών, προτάσεων και αποφάσεων που έχουν εκπονηθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες, βρίσκονται σήμερα εν εξελίξει ή έχουν προγραμματιστεί και αφορούν στους παραπάνω τομείς. Σχετικά με τα έργα που έχουν ολοκληρωθεί, σημειώνονται καταγράφονται αρχικά τα εξής:

- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξη Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (2004).
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Γρεβενών 2015-2019 (Α' & Β' Φάση)
- Αναθεώρηση και Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δημοτικής Ενότητας Γρεβενών (2016) (ΦΕΚ Τεύχος ΑΑΠ 321/30.12.2016)
- Μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού
- Μελέτες ανάπλασης εντός της περιοχής παρέμβασης.
- Τεχνικές προδιαγραφές και νομοθεσία σε επίπεδο σχεδιασμού και εφαρμογής κυκλοφοριακών παρεμβάσεων, όπως
 - «Οδηγίες Σχεδιασμού: Σχεδιάζοντας για όλους» (πρώην Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων),

- «Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιβάλλον σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων),
- σχετικές «Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, ΟΜΟΕ» (πρώην Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων) κλπ.
- Κανονιστικές αποφάσεις και αιτήματα πολιτών και συλλόγων.

Η Αναθέτουσα Αρχή θα διαθέσει στον Ανάδοχο στοιχεία απαραίτητα για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης.

Στη συνέχεια, ο Ανάδοχος θα προβεί στην ανασκόπηση όλων των ανωτέρω σχετικών μελετών και των σχετικών έργων που έχουν υλοποιηθεί ή έχουν εγκριθεί προς υλοποίηση τα οποία θα βοηθήσουν στην ανάδειξη πιθανών πηγών δεδομένων.

Παράλληλα θα συλλεχθούν, οργανωθούν συστηματικά και αναλυθούν συνθετικά τα απαραίτητα στατιστικά και βιβλιογραφικά στοιχεία (πληθυσμιακά, αναπτυξιακά, χωροταξικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά, κυκλοφοριακά, οδικής ασφάλειας) μέσα από τις κατάλληλες πηγές δεδομένων σε επίπεδο:

- A. Ευρωπαϊκό, όπως η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Στατιστικών Δεδομένων (ec.europa.eu/eurostat),
- B. Εθνικό και διαπεριφερειακό, όπως η ΕΛ.ΣΤΑΤ.,
- Γ. Περιφερειακό και τοπικό, όπως η Περιφέρεια Δ. Μακεδονίας, η Διεύθυνση Τροχαίας, οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας, τα επιμελητήρια, οι μη κυβερνητικές οργανώσεις και οι οργανώσεις πολιτών, καθώς και οι φορείς ανάπτυξης και διαχείρισης δικτύων και μεταφορικού έργου.

Σημαντικό είναι να εξασφαλιστεί ένα πλαίσιο επαφών και ένα δίκτυο συνεργασίας με τους ως άνω φορείς που συμβάλουν ευρύτερα στη διαμόρφωση της πολιτικής μεταφορών και των συνθηκών κινητικότητας έτσι ώστε να διατηρηθεί η λειτουργία του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του Σχεδίου, να μπορεί να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο επιλογής και πρόσκλησης των συναρμόδιων φορέων που θα συμμετέχουν στη διαβούλευση και να εξασφαλιστεί η συνέχισή του σε μελλοντικές δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

1.5. Μεταβλητές αξιολόγησης του τοπικού συστήματος αστικών μετακινήσεων

Η επίτευξη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί μια διαδικασία σύνθετη, πολυπαραμετρική, επίπονη και χρονοβόρα, η οποία προϋποθέτει εκτός από την αλλαγή των προτεραιοτήτων και την πραγματοποίηση θεμελιωδών αλλαγών στην αντίληψη των πολιτών περί της ατομικής τους μετακίνησης, τη συνεχή αξιολόγηση και αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης. Προς την κατεύθυνση αυτή, οι δείκτες, λόγω των σημαντικών τους πλεονεκτημάτων, αποτελούν ένα από τα συνηθέστερα μεθοδολογικά εργαλεία αποτίμησης των στόχων της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι δείκτες συμβάλλουν στην ανάδειξη και την επισήμανση διαφόρων προβλημάτων, στην ιεράρχηση των προτεραιοτήτων, στη διαμόρφωση «SMART» στόχων και πολιτικών, καθώς και στην αποτίμηση και αξιολόγηση των προσπαθειών και της προόδου που σημειώνονται για την επίτευξη διαφόρων στόχων. Οι δείκτες υπολογίζονται από ένα έως τρία διαφορετικά χωρικά επίπεδα αναφοράς (επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας, επίπεδο Δημοτικής Ενότητας, επίπεδο Δήμου), αναλόγως τη φύση των δεικτών κάθε φορά, αλλά και τη διαθεσιμότητα των πρωτογενών δεδομένων.

Ο Ανάδοχος θα χρησιμοποιήσει τον επόμενο υπόδειγμα πίνακα Συνάφειας Στόχων – Δεικτών για το ΣΒΑΚ Γρεβενών:

Στόχος	<i>Αναβάθμιση της αστικής οδικής ασφάλειας</i>
Ποσοτικοποίηση Στόχου	<i>Μείωση των ατυχημάτων που αφορούν στην παράσυρση πεζού στο αστικό οδικό δίκτυο</i>
Μονάδα Μέτρησης	<i>Ατυχήματα</i>
Τιμή Στόχος	<i>50%</i>
Έτος Στόχος	<i>10ετία</i>
Δείκτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	<i>αριθμός οδικών ατυχημάτων με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1000 διανυθέντα επιβατο-χλμ,</i>
Επίπεδο Χωρικής Αναφοράς	<i>Δημοτική Ενότητα</i>

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών οι δείκτες που θα χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση του τοπικού συστήματος αστικών μετακινήσεων θα αναφέρονται στο σύνολο των χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών στην περιοχή παρέμβασης (οδικό δίκτυο, στάθμευση, ΔΑΣ, εναλλακτική μετακίνηση κλπ). Σε αυτούς θα προστεθούν και διάφοροι άλλοι δείκτες που ανήκουν στο ευρύτερο πλαίσιο των αξόνων – διαστάσεων της βιωσιμότητας. Ενδεικτικοί δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας: Ενδεικτικοί Δείκτες Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

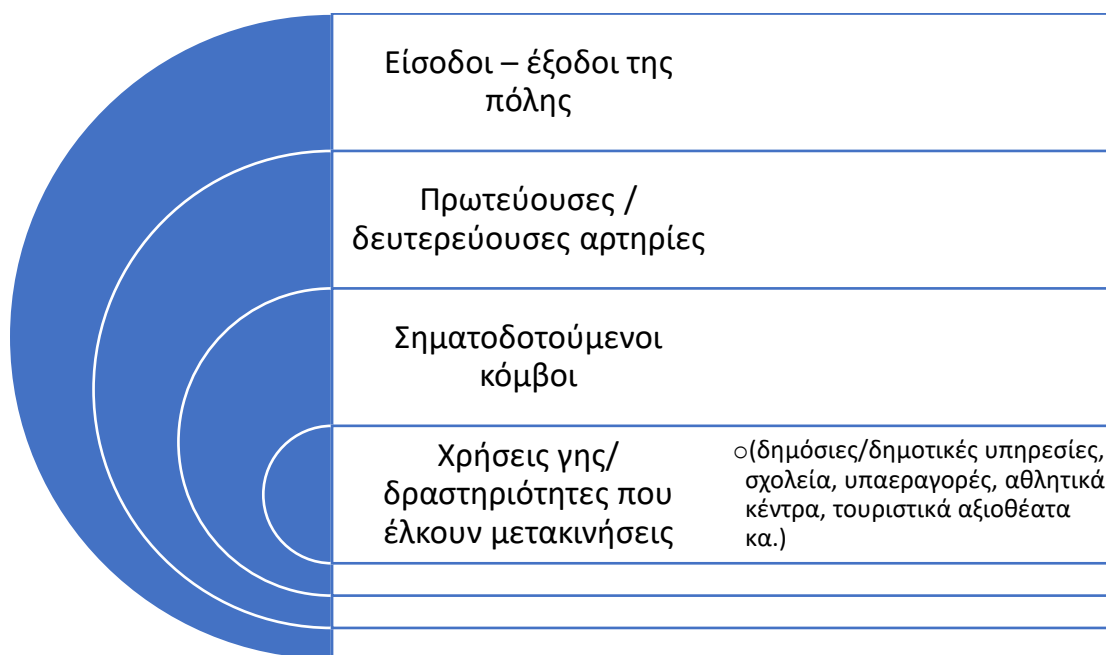
Άξονας Βιωσιμότητας	Δείκτης
Κοινωνία	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους
	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1.000 κατοίκους
	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα περίξ σχολικών συγκροτημάτων ανά 1.000 κατοίκους

Άξονας Βιωσιμότητας	Δείκτης
	Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων
	Ποσοστό πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών
	Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 800 m από βασικές υπηρεσίες
	Πληθυσμιακή πυκνότητα
Οικονομία	Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους
	Μέση πλήρωση ΙΧ οχημάτων
	Μέση πλήρωση λεωφορειακών που εξυπηρετούν τον Δήμο
	Λόγος της ζήτησης προς την προσφορά στάθμευσης
	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης ανά 1000 κατοίκους
Περιβάλλον	Έκταση χώρων πρασίνου ανά κάτοικο
	Ποσοστό μήκους του βασικού οδικού δικτύου με ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα 30 km/h
	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας
	Ετήσια κατανάλωση καυσίμων από τον δημοτικό στόλο οχημάτων
	Κατανομή λαμπτήρων οδικού φωτισμού κατά τύπο
	Ποσοστό έκτασης της πόλης που καταλαμβάνεται από υποδομές μεταφορών
	Κατανομή δημοτικού στόλου οχημάτων κατά πρότυπο εκπομπών αερίων ρύπων
	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους
	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων
	Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων
	Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση
	Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές

1.6. Διαδικασίες οριοθέτησης περιοχής εκτέλεσης πρωτογενών ερευνών συλλογής δεδομένων

Ως περιοχή μελέτης καταρχήν οριοθετείται ο οικισμός των Γρεβενών, ο οποίος αποτελεί το διοικητικό, οικονομικό και εμπορικό κέντρο του Δήμου, συγκεντρώνοντας το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού και μετακινήσεων. Με βάση τα υφιστάμενα στοιχεία που θα συγκεντρωθούν και τις συστηματικές παρατηρήσεις του συστήματος μεταφορών της πόλης, θα οριστούν και σχεδιαστούν οι τυχόν έρευνες για συλλογή ή/και επικαιροποίηση δεδομένων.

Αυτές θα επικεντρωθούν σε σημεία που θα προκύψουν από την ανάλυση των παρακάτω χαρακτηριστικών:



1.7. Αξιολόγηση πολιτικών αστικής κινητικότητας

Ο Ανάδοχος θα διαμορφώσει εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για την περιοχή μελέτης, τα οποία θα αποσκοπούν στη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑΜΕΑ, καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τα σενάρια αυτά θα περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης της περιοχής, τις προτάσεις που θα βασίζονται στη προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορία και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις σε χρονικό ορίζοντα 3ετίας (βραχυπρόθεσμο), 5αετίας (μεσοπρόθεσμο) και 10αετίας (μακροπρόθεσμο), λαμβάνοντας πάντα υπόψη την εμπορική και την τουριστική ανάπτυξη της πόλης.

Τα προτεινόμενα σενάρια θα αξιολογηθούν ως προς τις επιπτώσεις τους και τα αναμενόμενα αποτελέσματά τους βάσει τριών μεθοδολογιών, ανάλογα με το επίπεδο αναφοράς (πολιτικές, στόχοι, δράσεις, μέτρα/έργα):

- Ανάλυση SWOT
- Αξιολόγηση πολιτικών
- Πολυκριτηριακή ανάλυση

1.7.1. SWOT ανάλυση

Στόχος της Ανάλυσης SWOT είναι η σύνδεση, στα πλαίσια ενός προγράμματος, των ενδογενών χαρακτηριστικών της περιοχής ή του Τομέα προς μελέτη και των καθοριστικών παραγόντων του περιβάλλοντος στο οποίο εκτελείται ή πρόκειται να εκτελεστεί. Με τη χρήση αυτού του μεθοδολογικού εργαλείου δύναται να περιορισθούν οι περιοχές αβεβαιότητας οι οποίες

σχετίζονται με την εφαρμογή ενός προγράμματος ή μιας δέσμης παρεμβάσεων σε ένα τομέα ή μια συγκεκριμένη περιοχή. Κατ' αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται ο προσδιορισμός της σχετικής στρατηγικής που πρέπει να ακολουθηθεί εντός του πλαισίου που η παρέμβαση θα λάβει χώρα ή το πρόγραμμα θα πρέπει να υλοποιηθεί.

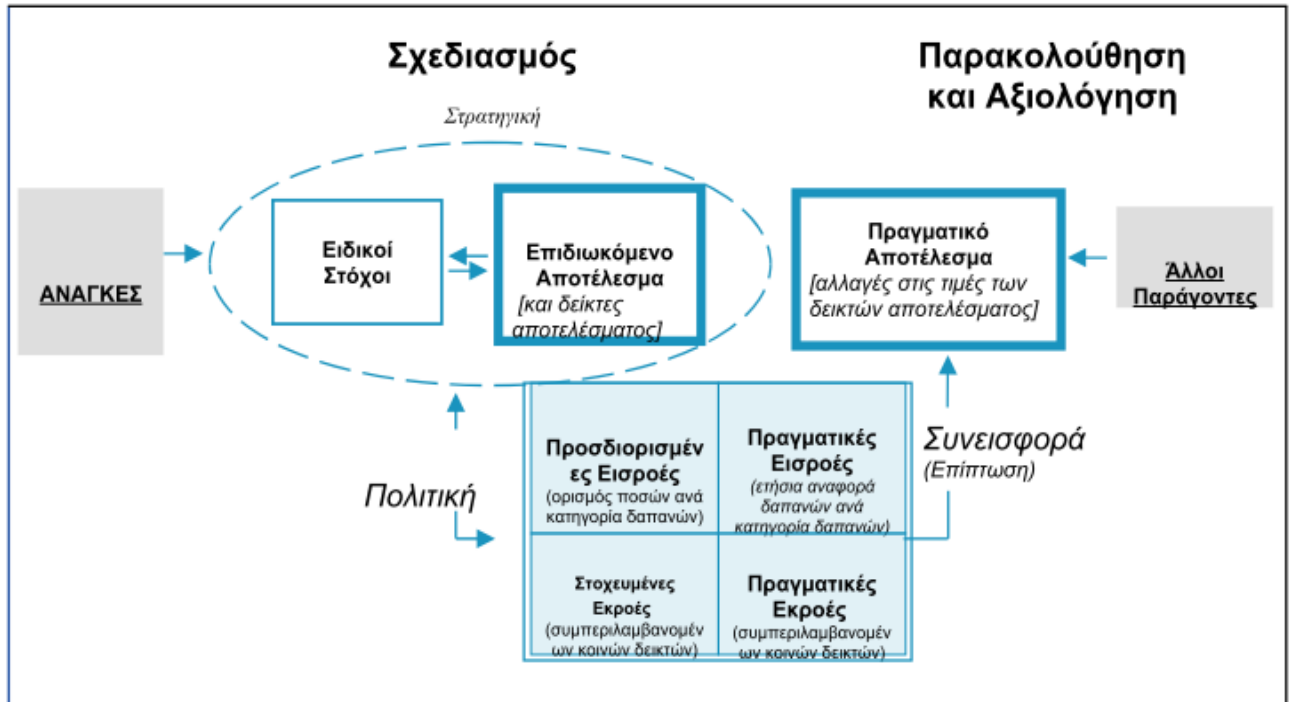
Η ανάλυση SWOT περιλαμβάνει τα ακόλουθα έξι διακριτά βήματα:

- Σαρωτική ανάλυση του περιβάλλοντος του προγράμματος – έργου
- Διαμόρφωση – κατάρτιση πιθανών δράσεων
- Εξωτερική ανάλυση των ευκαιριών και κινδύνων – απειλών
- Εσωτερική ανάλυση των δυνατών και αδύνατων σημείων
- Κατηγοριοποίηση των πιθανών δράσεων – Προσανατολισμός παρεμβάσεων
- Αξιολόγηση συνολικής στρατηγικής

	Βοηθούν στην επίτευξη των στόχων	Δημιουργούν προβλήματα στην επίτευξη των στόχων
Εσωτερικοί παράγοντες ηγεσία αξίες ανθρώπινο δυναμικό χρηματοδότηση	Δυνατά Σημεία _____ _____ _____	Αδυναμίες _____ _____ _____
Εξωτερικοί παράγοντες παγκοσμιοποιημένη οικονομία τεχνολογικές εξελίξεις δημογραφικές μεταβολές	Ευκαιρίες _____ _____ _____	Απειλές _____ _____ _____

1.7.2. Μεθοδολογία αξιολόγησης πολιτικών

Η αξιολόγηση πολιτικών εκπονεύεται βάσει του σχήματος «Εκροές, αποτελέσματα και επιπτώσεις στο σχεδιασμό, παρακολούθηση και αξιολόγηση».



Ενδεικτικά τα βήματα της μεθοδολογίας αξιολόγησης ανάλογων Σχεδίων περιλαμβάνουν:

A. Ανάλυση των Δράσεων ως προς το γενικό πλαίσιο εφαρμογής τους και την υφιστάμενη κατάσταση

Η αρχική αυτή ανάλυση και εκτίμηση που συνιστά την αφετηρία διατύπωσης των γενικών (προγραμματικών) στόχων και του στρατηγικού σχεδιασμού θα εκτιμηθεί ως προς την ένταση και το έλλειμμα δομών που τα μέτρα πολιτικής, οι προτεραιότητες και οι στόχοι των πεδίων παρέμβασης έρχονται να καλύψουν, και το βαθμό σύγκλισης ή απόκλισης από αυτά.

B. Αξιολόγηση της λογικής των Δράσεων - καθορισμός προτεραιοτήτων

Βασικός στόχος είναι να προσδιοριστούν οι προτεραιότητες και ιεραρχήσεις των έργων που υλοποιήθηκαν και να αποτιμηθούν ως προς ένα εύρος δυνητικών πολιτικών που προωθούν την ανάπτυξη.

Από τη συνδυαστική ανάλυση των στόχων και των προτεραιοτήτων / ιεραρχήσεων σκιαγραφείται και η λογική (rationale) των παρεμβάσεων που σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν.

Γ. Αποτίμηση της περιφερειακής-χωρικής διάστασης

Θα αποτιμηθούν στοιχεία όπως:

- συνάρτηση των περιφερειακών με τους εθνικούς στόχους,
- το εύρος της συμμετοχής των εμπλεκόμενων –τελικών δικαιούχων - στην υλοποίηση (ownership) και ο βαθμός επιχειρησιακής αναβάθμισης τους,
- η αποτίμηση των αποτελεσμάτων με τις προοπτικές περιφερειακής ανάπτυξης και η σύνδεσή τους με τις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες των πληθυσμών –στόχων κοκ

Δ. Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας, αποδοτικότητας και βιωσιμότητας/

ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Αποτελεσματικότητα

Η αποτελεσματικότητα αναφέρεται κατ' αρχήν σε ομάδες ομοειδών δράσεων, των οποίων το φυσικό αντικείμενο εκφράζεται από ομοειδείς στόχους και δείκτες σε επίπεδο μέτρων και έργων. Έτσι λοιπόν θα εξαχθούν δείκτες αποτελεσματικότητας για κάθε είδος και για κάθε επιμέρους δείκτη φυσικού αντικειμένου. Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας γίνεται αμφίδρομα τόσο από το επίπεδο σχεδιασμού προς το επίπεδο εφαρμογής, όσο και αντίστροφα, και αναμένεται να αποτυπώσει το βαθμό στον οποίο οι δράσεις συνέβαλαν στους στόχους.

Αποδοτικότητα

Η αποδοτικότητα εκφράζει το πώς οι οικονομικές εισροές σε διάφορα μέτρα υποστήριξης του Δικτύου μετατράπηκαν σε εκροές ή αποτελέσματα ή επιπτώσεις.

Τελικά η εκτίμηση της αποδοτικότητας θα συμβάλει στη δημιουργία γνώσης για την απάντηση ερωτημάτων σχετικά με την προσπάθεια που καταβλήθηκε για την πραγματοποίηση συγκεκριμένων αποτελεσμάτων, επιπτώσεων και εκροών σε σχέση με δράσεις.

Βιωσιμότητα – Επιπτώσεις

Η βιωσιμότητα ερμηνεύει σε ποιο βαθμό μπορούν οι δράσεις να έχουν διαρκή αποτελέσματα μετά το πέρας της στήριξής τους. Στόχος είναι να ερμηνευτούν τυχόν διαφορές (θετικές επιδράσεις) του πληθυσμού ενίσχυσης σε σχέση με τον γενικό πληθυσμό, οι οποίες οφείλονται στην επίδραση των προγραμμάτων.

Η εκτίμηση της βιωσιμότητας αποσκοπεί σε πρώτη φάση να εξηγήσει την προστιθέμενη αξία που παρήχθη από την υλοποίηση των δράσεων. Σε δεύτερη φάση ωστόσο αποσκοπεί να «γυρίσει πίσω» στο πρόγραμμα, προκειμένου να προσδιορίσει τα συστατικά επιτυχίας (ή αποτυχίας) των παρεμβάσεων που υλοποιήθηκαν, προσφέροντας σημαντική γνώση για τις μελλοντικές ενέργειες σχεδιασμού, υλοποίησης και παρακολούθησης.

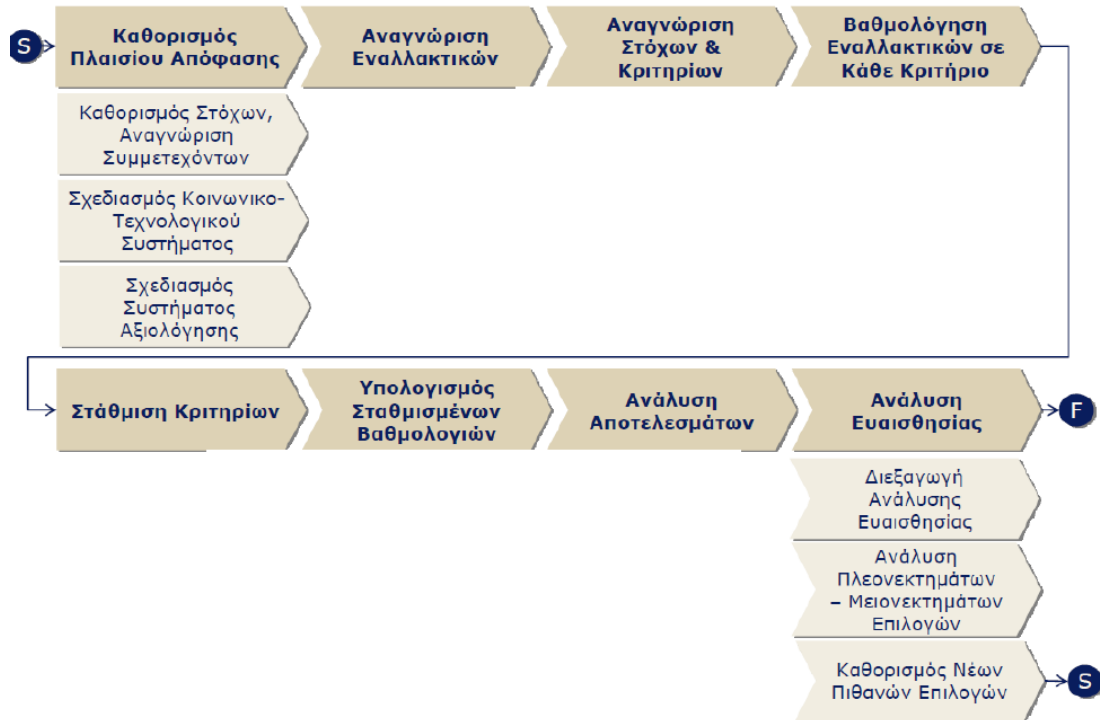
1.7.3. Πολυκριτήριακή ανάλυση

Η πολυκριτηριακή ανάλυση είναι μια συστηματική λογική και μαθηματική προσέγγιση που βοηθάει τους υπεύθυνους να επιλύσουν διλήμματα που προκύπτουν από την επιδίωξη πολλών και πιθανώς αντικρουόμενων στόχων και επιδιώξεων. Η εφαρμογή της πολυκριτήριας ανάλυσης μπορεί να μην οδηγήσει σε βέλτιστες λύσεις, αλλά διευκολύνει να λυφθούν ικανοποιητικές αποφάσεις, οι οποίες ανταποκρίνονται στη γενικότερη πολιτική που ακολουθεί ο υπεύθυνος για τη λήψη απόφασης.

Κύριο χαρακτηριστικό της είναι ότι λαμβάνει υπόψη πολλαπλά κριτήρια, προσεγγίζοντας λύσεις που να εμφανίζουν τις καλύτερες επιδόσεις στην πλειονότητα των κριτηρίων ή που να ικανοποιούν τα περισσότερα εμπλεκόμενα μέρη –involved stakeholders. Είναι χρήσιμη γιατί αντιμετωπίζει καταστάσεις κατά τις οποίες έχουμε σύγκρουση στόχων-κριτηρίων (επίλυση διαφωνιών όταν στην απόφαση εμπλέκονται πολλοί αποφασίζοντας ο καθένας με διαφορετικό σύστημα προτιμήσεων) ή υπάρχει σημαντική αβεβαιότητα στη μέτρηση των επιδόσεων των

εναλλακτικών λύσεων ή υπάρχει πρόβλημα δικαιολόγησης κατά τη διατύπωση των προτιμήσεων του λήπτη αποφάσεων.

Στο επόμενο σχήμα καταγράφονται τα βασικά βήματα της πολυκριτηριακής ανάλυσης αποφάσεων.



2. Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών

2.1. Αποτύπωση ενδιαφερομένων μερών

Η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Το αντικείμενο της διαδικασίας διαβούλευσης είναι η ενημέρωση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων, και η συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση των απόψεων που θα εκφράσουν σε σχέση με τα αποτελέσματα και τις προτάσεις του έργου.

Από τη διαδικασία της διαβούλευσης θα προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις φορέων και πολιτών σχετικά τόσο με τα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση, όσο και με τις προκαταρκτικές προτάσεις, οι οποίες θα συμβάλουν στις προτάσεις του Ανάδοχου. Ταυτόχρονα, η διαδικασία της διαβούλευσης θα λειτουργήσει και ως εργαλείο δημιουργίας σύμπνοιας και αποδοχής των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ καθώς όλοι οι συμμετέχοντες θα εκφράσουν τις απόψεις και αντιρρήσεις τους. Τέλος, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς θα κληθούν να αποδεχτούν το τελικό ΣΒΑΚ.

Η διαβούλευση διεξάγεται με τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών που προσκαλούνται με πρωτοβουλία του προτείνοντος το προς διαβούλευση πρόγραμμα / στρατηγική, με την αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας, καθώς και με κάθε άλλο πρόσφορο μέσο, ιδίως με τη χρήση του διαδικτύου.

Η διαβούλευση είναι ένα εργαλείο διαλόγου και σύγκλισης των φορέων λήψης απόφασης, σχεδιασμού, διαχείρισης, παροχής έργου και εκτέλεσης υπηρεσιών καθώς και των κοινωνικών και οικονομικών φορέων, οι οποίοι αλληλεπιδρούν προς τη διαμόρφωση των συνθηκών, των τάσεων και των προτεραιοτήτων που επηρεάζουν το αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ, ενώ παράλληλα αποτελεί ένα εργαλείο ζύμωσης και ωρίμανσης της διαδικασίας και των προτάσεων της. Άλλωστε η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης των μέτρων του Σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού, καθώς η συμμετοχικότητα στο σχεδιασμό και οι διαδικασίες διαβούλευσης θα βοηθήσουν στην αποδοχή και στην οικειοποίηση του ΣΒΑΚ.

Ο στόχος των δημόσιων διαβουλεύσεων είναι η δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, δηλαδή η συμμετοχή είτε των φορέων που εμπλέκονται με οποιοδήποτε τρόπο στην άσκηση συγκοινωνιακού έργου, είτε συλλογικών οργάνων που εκπροσωπούν οργανωμένα και νόμιμα την ευρύτερη κοινωνία της περιοχής μελέτης, είτε, τέλος, μεμονωμένων πολιτών (κάτοικοι, εργαζόμενοι, επισκέπτες).

Προκαταρκτικά ως δυνητικοί εμπλεκόμενοι φορείς αναγνωρίζονται οι εξής:

Κατηγορία φορέα	Αναγνώριση εμπλεκόμενων ΣΒΑΚ Γρεβενών
Όμοροι ΟΤΑ α' βαθμού	Κοζάνη, Βόιο, Νεστόριο, Μέτσοβο, Ζαγόρι, Κόνιτσα, Καλαμπάκα, Δεσκάτη

Κατηγορία φορέα	Αναγνώριση εμπλεκόμενων ΣΒΑΚ Γρεβενών
ΟΤΑ β' βαθμού	Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
Αποκεντρωμένη Διοίκηση	Α.Δ. Ηπείρου – Δ. Μακεδονίας
Φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου	ΚΤΕΛ Γρεβενών, Σύλλογος / Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί
Επιμελητήρια	Επιμελητήριο Γρεβενών Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας
Εμπορικές/επαγγελματικές ενώσεις	Εμπορικός σύλλογος Γρεβενών
Περιβαλλοντικοί σύλλογοι / κοινωνία πολιτών	Ένωση ποδηλατιστών Γρεβενών Σύλλογος ΑΜΕΑ Γρεβενών
Άλλοι φορείς	Αστυνομικό Τμήμα Γρεβενών Σχολεία - σύλλογοι γονέων και κηδεμόνων

2.2. Σύμφωνο συνεργασίας Δικτύου Φορέων

Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.4599/2019 το σύμφωνο συμμετοχής καταρτίζεται για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων. Στο Δίκτυο Φορέων προτείνεται να μετέχουν εκπρόσωποι φορέων που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου.

Ειδικότερα, είναι σκόπιμη η συμμετοχή εκπροσώπων από τους ακόλουθους φορείς:

- Δήμος Γρεβενών
- Επιμελητήριο Γρεβενών
- ΚΤΕΛ Γρεβενών
- Σύλλογος / Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί
- Ενώσεις Ποδηλατιστών
- Ενώσεις πεζών
- Ενώσεις/σύλλογοι ΑΜΕΑ
- Αστυνομικό Τμήμα Γρεβενών
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας

- Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ηπείρου – Δυτικής Μακεδονίας

Για την εξασφάλιση της συμμετοχής και συνεργασίας των μελών του Δικτύου Φορέων με τον Δήμο, χρειάζεται η υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής (Σ.Σ.) μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Το υπόδειγμα του Συμφώνου Συμμετοχής παρατίθεται στη συνέχεια.

Σύμφωνο Συμμετοχής Σ.Β.Α.Κ. Γρεβενών

Οι κάτωθι υπογεγραμμένοι φορείς, θεσμικοί κάθε βαθμίδας (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη – θεσμικοί, που σχετιζόμαστε με τις μετακινήσεις πολιτών, επισκεπτών και προϊόντων στην πόλη των Γρεβενών, συνυπογράφουμε τα παρακάτω:

1. Συμφωνούμε να αποτελέσουμε Δίκτυο Φορέων, το οποίο θα δράσει συμβουλευτικά για 12 μήνες και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους της περιοχής παρέμβασης, ώστε οι παραπάνω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και να ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της αειφορίας, πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:
 - ✓ Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
 - ✓ Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης
 - ✓ Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης
2. Συντονιστής ορίζεται ο Δήμος Γρεβενών μέσω του εκπροσώπου του, *του Δημάρχου Γρεβενών*.
3. Κάθε ένας από τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
4. Ο Συντονιστής μπορεί κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς με τους οποίους να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.
5. Οι φορείς που αποτελούν το Δίκτυο Φορέων συνεδριάζουν όποτε απαιτείται και αφού έχουν ειδοποιηθεί τουλάχιστο τρεις (3) ημέρες πριν από τον Συντονιστή. Η συμμετοχή στις συνεδριάσεις μπορεί να γίνεται και απομακρυσμένα με την χρήση μέσων τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής.
6. Η συμμετοχή απουσία εκπροσώπων των φορέων κάτω του πενήντα τοις εκατό δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων
7. Ειδικότερα οι βασικές αρχές πάνω στις οποίες θα στηρίζεται ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογεγραμμένοι συμφωνούμε να συμβάλλουμε είναι οι εξής:
 - ισότιμη, απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές,
 - εύρυθμη και ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη και βιωσιμότητα της πόλης, με τόνωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος,
 - μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον.
 - αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής, εργασίας και αναψυχής.

Γρεβενά, 01-06-2019

3. Καθορισμός περιοχής παρέμβασης

3.1. Ο Δήμος Γρεβενών

Ο Δήμος Γρεβενών είναι δήμος της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, ο οποίος συστάθηκε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Γρεβενών, Βεντζίου, Αγίου Κοσμά, Θεοδώρου Ζιάκα, Ηρακλειωτών και Γόργιανης και των κοινοτήτων Αβδέλλας, Δοτσικού, Μεσολουρίου, Περιβολίου, Σαμαρίνας, Σμίξης και Φιλιππαιών (πρόγραμμα Καλλικράτης) και συγκροτείται από τις ακόλουθες Δημοτικές και Τοπικές Κοινότητες:

- Δημοτική Ενότητα Γρεβενών
 - Δημοτική Κοινότητα Γρεβενών (Οικισμοί: Γρεβενά, Δοξαράς, Καλαμίσιον)
 - Τοπική Κοινότητα Αγίων Θεοδώρων (Οικισμοί: Άγιοι Θεόδωροι, Αιμιλιανός, Ανθρακιά, Δεσπότης)
 - Τοπική Κοινότητα Αμυγδαλέων (Οικισμοί: Αγία Τριάς, Αμυγδαλέαι, Λόχμη)
 - Τοπική Κοινότητα Βατολάκκου (Οικισμός: Βατόλακκος)
 - Τοπική Κοινότητα Ελάτου (Οικισμοί: Έλατος, Κάστρο)
 - Τοπική Κοινότητα Ελευθέρου (Οικισμοί: Ελεύθερον Προσφύγων, Ελεύθερον)
 - Τοπική Κοινότητα Καλοχίου (Οικισμοί: Αγάπη, Καλόχιον, Μεσόλακκος)
 - Τοπική Κοινότητα Κυρακαλής (Οικισμός: Κυρακαλή)
 - Τοπική Κοινότητα Μεγάλου Σειρήνιου (Οικισμοί: Μέγα Σειρήνιον, Μικρόν Σειρήνιον)
 - Τοπική Κοινότητα Μυρσίνης (Οικισμοί: Ασπρόκαμπος, Μυρσίνα)
 - Τοπική Κοινότητα Ροδιάς (Οικισμός: Ροδιά)
 - Τοπική Κοινότητα Συνδένδρου (Οικισμός: Σύνδενδρον)
 - Τοπική Κοινότητα Φελλίου (Οικισμοί: Ελευθεροχώριον, Φελλίον)
- Δημοτική Ενότητα Βεντζίου
 - Τοπική Κοινότητα Εξάρχου (Οικισμοί: Βάρης, Έξαρχος)
 - Τοπική Κοινότητα Κέντρου (Οικισμοί: Αγαλαίοι, Κέντρον, Νησίον)
 - Τοπική Κοινότητα Κνίδης (Οικισμοί: Ιτέα, Κνίδη, Μικροκλεισούρα, Πιστικόν, Πόρος)
 - Τοπική Κοινότητα Παλαιοχωρίου (Οικισμός: Παλαιοχώριον)
 - Τοπική Κοινότητα Ποντινής (Οικισμός: Ποντινή)
 - Τοπική Κοινότητα Πυλωρών (Οικισμός: Πυλωροί)
 - Τοπική Κοινότητα Σαρακήνας (Οικισμοί: Δίπορον, Νεοχώριον, Σαρακήνα)
- Δημοτική Ενότητα Αγίου Κοσμά
 - Τοπική Κοινότητα Αγίου Κοσμά (Οικισμοί: Άγιος Κοσμάς, Άνω Εκκλησία, Εκκλησία)
 - Τοπική Κοινότητα Δασυλλίου (Οικισμός: Δασύλλιον)
 - Τοπική Κοινότητα Καληράχης (Οικισμός: Καληράχη)
 - Τοπική Κοινότητα Καλλονής (Οικισμός: Καλλονή)
 - Τοπική Κοινότητα Κυδωνιών (Οικισμοί: Κυδωνίαι, Λείψιον)
 - Τοπική Κοινότητα Κυπαρισσίου (Οικισμός: Κυπαρίσσιον)
 - Τοπική Κοινότητα Μεγάρου (Οικισμός: Μέγαρον)
 - Τοπική Κοινότητα Οροπεδίου (Οικισμός: Οροπέδιον)
 - Τοπική Κοινότητα Τρικόρφου (Οικισμός: Τρίκορφον)
- Δημοτική Ενότητα Θεοδώρου Ζιάκα
 - Τοπική Κοινότητα Αλατόπετρας (Οικισμός: Αλατόπετρα)
 - Τοπική Κοινότητα Αναβρυτών (Οικισμός: Αναβρυτά)
 - Τοπική Κοινότητα Ζάκα (Οικισμοί: Ζάκας, Περιβολάκιον)

- Τοπική Κοινότητα Κοσματίου (Οικισμός: Κοσμάτιον)
- Τοπική Κοινότητα Λάβδα (Οικισμός: Λάβδας)
- Τοπική Κοινότητα Μαυραναίων (Οικισμοί: Μαυραναίοι, Μαυρονόρος, Σταυρός)
- Τοπική Κοινότητα Μοναχίτιου (Οικισμός: Μοναχίτιον)
- Τοπική Κοινότητα Πανοράματος (Οικισμός: Πανόραμα)
- Τοπική Κοινότητα Πολυνερίου (Οικισμός: Πολυνέριον)
- Τοπική Κοινότητα Προσβόρρου (Οικισμός: Πρόσβορρον)
- Τοπική Κοινότητα Σπηλαίου (Οικισμός: Σπήλαιον)
- Τοπική Κοινότητα Τρικώμου (Οικισμοί: Παρόρειον, Τρίκωμον)
- Δημοτική Ενότητα Ηρακλειωτών
 - Τοπική Κοινότητα Αγίου Γεωργίου (Οικισμός: Άγιος Γεώργιος)
 - Τοπική Κοινότητα Αηδονίων (Οικισμοί: Αηδόνια, Δασάκιον)
 - Τοπική Κοινότητα Κιβωτού (Οικισμός: Κιβωτός)
 - Τοπική Κοινότητα Κληματακίου (Οικισμός: Κληματάκιον)
 - Τοπική Κοινότητα Κοκκινιάς (Οικισμοί: Κοκκινιά, Νέα Τραπεζούς)
 - Τοπική Κοινότητα Μηλέας (Οικισμός: Μηλέα)
 - Τοπική Κοινότητα Πολυδένδρου (Οικισμός: Πολύδενδρον)
 - Τοπική Κοινότητα Ταξιάρχου (Οικισμός: Ταξιάρχης)
- Δημοτική Ενότητα Γόργιανης
 - Τοπική Κοινότητα Καλλιθέας (Οικισμοί: Καλλιθέα, Πριόνια)
 - Τοπική Κοινότητα Κηπουρείου (Οικισμός: Κηπουρείον)
 - Τοπική Κοινότητα Κρανέας (Οικισμός: Κρανέα)
 - Τοπική Κοινότητα Μικρολιβάδου (Οικισμός: Μικρολίβαδον)
 - Τοπική Κοινότητα Πηγαδίτσης (Οικισμός: Πηγαδίτσα)
 - Τοπική Κοινότητα Σιταρά (Οικισμός: Σιταράς)
- Δημοτική Ενότητα Αβδέλλας
 - Τοπική Κοινότητα Αβδέλλας (Οικισμός: Αβδέλλα)
- Δημοτική Ενότητα Δότσικου
 - Τοπική Κοινότητα Δότσικου (Οικισμός: Δότσικον)
- Δημοτική Ενότητα Μεσολουρίου
 - Τοπική Κοινότητα Μεσολουρίου (Οικισμός: Μεσολούριον)
- Δημοτική Ενότητα Περιβολίου
 - Τοπική Κοινότητα Περιβολίου (Οικισμός: Περιβόλιον)
- Δημοτική Ενότητα Σαμαρίνας
 - Τοπική Κοινότητα Σαμαρίνας (Οικισμός: Σαμαρίνα)
- Δημοτική Ενότητα Σμίξης
 - Τοπική Κοινότητα Σμίξης (Οικισμός: Σμίξη)
- Δημοτική Ενότητα Φιλιππαίων
 - Τοπική Κοινότητα Φιλιππαίων (Οικισμοί: Αετιά, Κουρούνα, Φιλιππαίοι)

Ο Δήμος συνορεύει με τον Δ. Δεσκάτης, τον Δ Κοζάνης, τον Δ. Βοΐου, τον Δ. Νεστορίου, τον Δ. Κόνιτσας, τον Δ. Μετσόβου, τον Δ. Ζαγορίου και τον Δ. Καλαμπάκας.

Ο Δήμος Γρεβενών έχει μόνιμο πληθυσμό 25.905 κατοίκους (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ.2011) από τους οποίους οι 13.137 περίπου κατοικούν στην πόλη των Γρεβενών. Ο συνολικός πληθυσμός

του δήμου παρουσίασε αύξηση σε σχέση με το 2001 της τάξης του 2%. Η έκταση του Δήμου είναι 1.859 χμ².

Σύμφωνα με δευτερογενή έρευνα (ΓΠΣ Δήμου Γρεβενών, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Γρεβενών 2015-2019, Αξιολόγηση αναθεώρηση και εξειδίκευση του ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας) τα βασικά χαρακτηριστικά του Δήμου παρατίθενται στη συνέχεια.

Χωροταξική θεώρηση

Η περιφερειακή ενότητα Γρεβενών αποτελεί το ακραίο προς νότο τμήμα της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και παρότι βρίσκεται υπό την άμεση επιρροή των περιφερειακών ενότητων Κοζάνης και Φλώρινας (άξονας της ηλεκτροπαραγωγής), αλλά και της περιφερειακής ενότητας Καστοριάς (άξονας της γουνοποιίας), το αναπτυξιακό της μοντέλο δε φαίνεται να έχει επηρεασθεί καθοριστικά από αυτές.

Ο Δήμος Γρεβενών αποτελεί το σημαντικότερο παραγωγικό οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της περιφερειακής ενότητας Γρεβενών. Οι οικονομικές δραστηριότητες των κατοίκων της περιοχής εντοπίζονται κυρίως στον τομέα των υπηρεσιών και στον γεωργοκτηνοτροφικό τομέα καθώς και του τουρισμού ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες.

Στην πόλη των Γρεβενών παρατηρείται υπερσυγκέντρωση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων, σε αντίθεση με το υπόλοιπο του Δήμου που χαρακτηρίζεται από υψηλή διασπορά πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Η βελτίωση των συγκοινωνιών (Εγνατία οδός) έλυσε βασικά ζητήματα απομόνωσης της περιοχής και λειτούργησε θετικά στην εξωστρέφεια της οικονομίας.

Οικιστικό δίκτυο

Οι κυριότερες διαπεριφερειακές σχέσεις των αστικών κέντρων όπως και του συνόλου της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας αφορούν τη σχέση με το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, τόσο ως προς τις υπηρεσίες (κυρίως υγείας, τριτοβάθμιας εκπαίδευσης κλπ.) όσο και ως προς το μεγαλύτερο μέρος των οικονομικών συναλλαγών της. Στον τομέα του τουρισμού εντονότερες σχέσεις αναπτύσσονται κυρίως μεταξύ των Περιφερειακών Ενοτήτων Ιωαννίνων και Γρεβενών.

Ο Δήμος Γρεβενών είναι ο μικρότερος αστικός Δήμος της Περιφέρειας και συγκεντρώνει το 9% του συνολικού πληθυσμού της. Το οικιστικό δίκτυο του Δήμου συγκροτείται από 97 οικισμούς και περιλαμβάνει ένα αστικό κέντρο, τα Γρεβενά, με πληθυσμό 13.137 κατοίκους, έναν οικισμό με πληθυσμό μεταξύ 501-2.000 κατοίκων, 39 οικισμούς με πληθυσμό 101-500 κατοίκων, 55 οικισμούς με πληθυσμό μέχρι 100 κατοίκους και έναν με μηδενικό πληθυσμό. Ειδικότερα, τα Γρεβενά αντιπροσωπεύουν το 51% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου Γρεβενών.

Έδρα του Δήμου είναι τα Γρεβενά που λειτουργούν ως διοικητικό κέντρο και κέντρο υπηρεσιών και εμπορίου με περιοχή επιρροής την Περιφερειακή Ενότητα Γρεβενών (οικιστικό κέντρο 5ου επιπέδου) και διαθέτουν υποδομές στήριξης των τουριστικών περιοχών της Βασιλίτσας καθώς και των αγροτικών και ορεινών περιοχών του Δήμου.

Χρήσεις γης

Σε επίπεδο χρήσεων γης τα δάση κυριαρχούν, καλύπτοντας το 58,37% της έκτασης του Δήμου Γρεβενών, ακολουθούν οι αγροί με 28,08%, οι βοσκότοποι με 12,04% και σε απόσταση άλλες εκτάσεις (0,9%), οι οικισμοί (0,54%) και οι καλυπτόμενες από νερό επιφάνειες (0,07%). Από τα δάση, η πλειοψηφία ανήκει στην κατηγορία των πλατύφυλλων φυλλοβόλων (73,43%) και ακολουθούν τα κωνοφόρα (24,35%) και τα μικτά (2,22%).

Δίκτυα υποδομών

Στο παρελθόν, τα Γρεβενά λόγω της μορφολογίας τους της μεγάλης απόστασης από τον παραδοσιακό μεταφορικό άξονα της χώρας ήταν απομονωμένα, τουλάχιστον από συγκοινωνιακή άποψη, από την υπόλοιπη Ελλάδα.

Η συνθήκη αυτή, έχει ανατραπεί με την ολοκλήρωση της νέας Εγνατίας Οδού και των Κάθετων αξόνων, αυτοκινητόδρομων υψηλών κατασκευαστικών προδιαγραφών, που συνδέουν την περιοχή του Νομού με το μεγάλο αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, τις πρωτεύουσες των Νομών της Βόρειας και Δυτικής Ελλάδας, καθώς και τις γειτονικές βαλκανικές χώρες.

Το συνολικό μήκος οδικού δικτύου είναι 90,55 χιλιόμετρα περίπου εκ των οποίων τα 33 χιλ. είναι Εθνική οδός και τα 25,5 χιλ. είναι Επαρχιακή Οδός και τα 32 χιλ. είναι κοινοτική οδός. Τα Γρεβενά απέχουν 150 χλμ από τη Θεσσαλονίκη, 421 χλμ από την Αθήνα, 152 χλμ από τη Λάρισα, 164 χλμ από την Ηγουμενίτσα, 93 χλμ από τα Ιωάννινα, 90χλμ από τα Τρίκαλα και 48χλμ από την Κοζάνη.

Σε ότι αφορά στη σιδηροδρομική σύνδεση του Νομού με την υπόλοιπη χώρα, κανένας από τους κλάδους του Σιδηροδρομικού δικτύου δε διέρχεται από την περιοχή

Ο Δήμος Γρεβενών δεν διαθέτει αεροδρόμιο. Με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού όμως η απόσταση του αεροδρομίου «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης είναι περίπου δύο (2) ώρες, των Ιωαννίνων μιάμιση (1:30) ώρες και της Κοζάνης τριάντα (0:30) λεπτά.

Περιβάλλον

Ο Δήμος Γρεβενών διαθέτει ένα έντονο γεωγραφικό ανάγλυφο και χαρακτηρίζεται ορεινός-ημιορεινός με την οροσειρά της βόρειας Πίνδου στα δυτικά και το όρος Βούρινος στα βορειοανατολικά. Σε υψόμετρο 1.960μ. και 1940μ. υπάρχουν δύο εντυπωσιακές μικρές λίμνες, πάνω στα υποαλπικά υψίπεδα του όρους Μαυροβουνίου στη Φλέγγα. Στο Δήμο Γρεβενών υπάρχουν παραπόταμοι του ποταμού Αλιάκμονα, ο Βενέτικος και ο Γρεβενίτης.

Οικονομία - απασχόληση

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Γρεβενών, ως ποσοστό του συνολικού πληθυσμού, ανέρχονταν στο 34% το 2011, παρουσιάζοντας μείωση κατά 6% σε σχέση με το 2001. Ο δείκτης αυτός είναι όμοιος με τον αντίστοιχο της Π.Ε. Γρεβενών, αλλά χαμηλότερος σε σχέση με την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (38%) και της χώρας (42%). Στο σύνολο του Δήμου, οι απασχολούμενοι αποτελούν το 80,8% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ του 2011 ενώ οι άνεργοι αποτελούν το 20% (αύξηση κατά 34,5% το 2011, σε σχέση με το 2001).

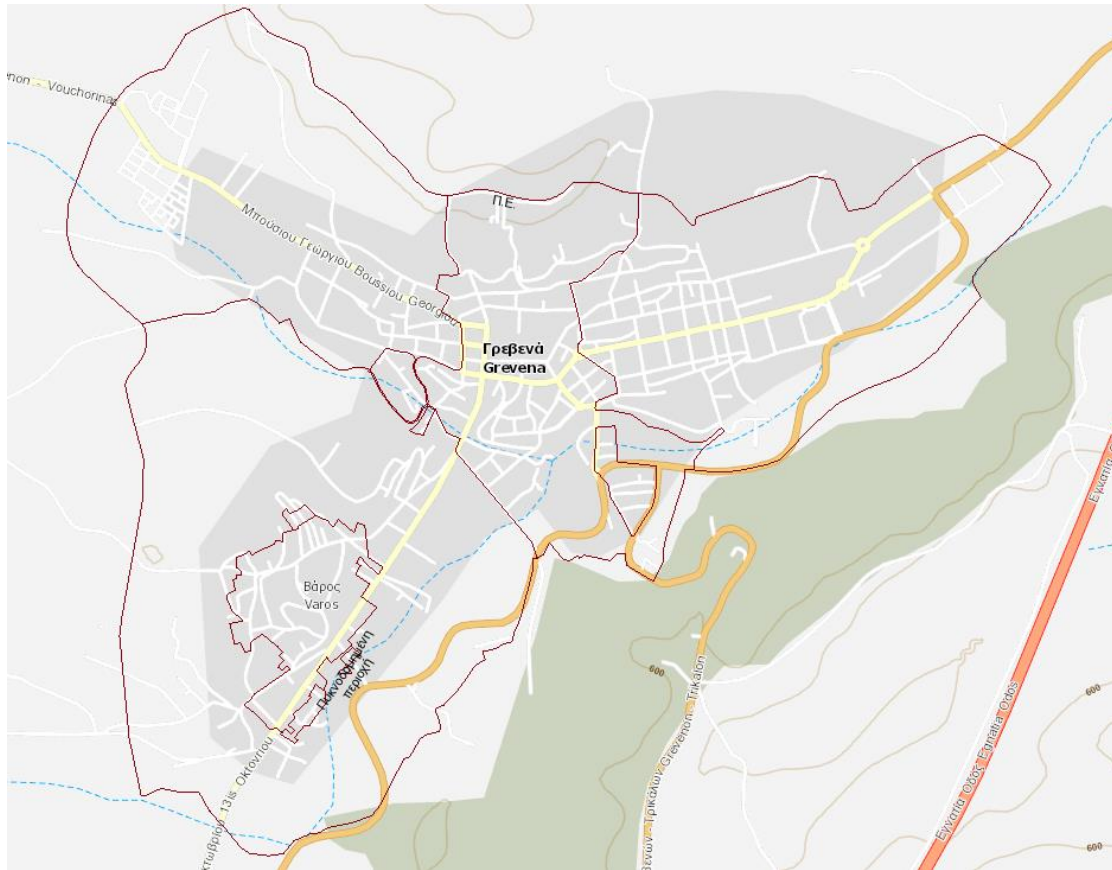
Όσο αφορά την απασχόληση κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας το 64% των απασχολούμενων δραστηριοποιείται στον τριτογενή τομέα, το 18% στον πρωτογενή τομέα και το 18% στον δευτερογενή τομέα.

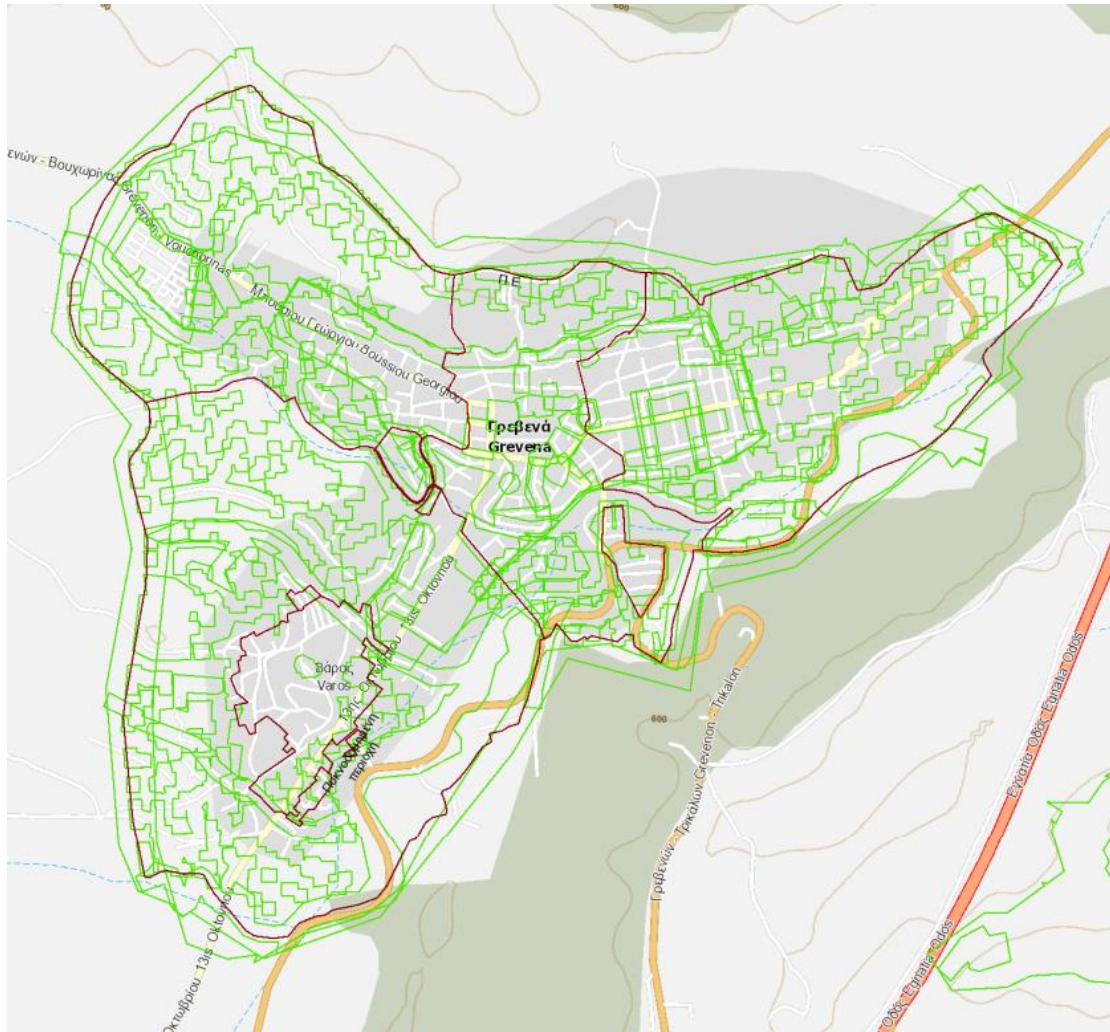
3.1.1. Περιοχή παρέμβασης

Η περιοχή παρέμβασης (Εικόνα 1) είναι ο οικισμός των Γρεβενών και οι κύριες συνδέσεις του προς τις λοιπές δημοτικές ενότητες. Τα Γρεβενά, ως έδρα της της δημοτικής ενότητας και του δήμου Γρεβενών, εμφανίζει τη μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού, εμπορίου και υπηρεσιών (διοικητικών, δικαιοσύνης, τριτογενούς τομέα).

Εικόνα 1. Περιοχή παρέμβασης







- Πολεοδομικές Ενότητες - Τομείς
- ⋯ Όριο Πολεοδ. Μελέτης – Εγκεκριμένο Σχέδιο
- ⋯ Καθορισμένο Όριο Οικισμού

Πηγή: <http://gis.epoleodomia.gov.gr/>

Σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δήμου (ΦΕΚ 1007 Δ/02-10-1992), λειτουργικά οργανώνεται σε τέσσερις (4) πολεοδομικές ενότητες, Κούρβουλο, Κέντρο, Μεράς και Βαρόσι. Οι κεντρικές λειτουργίες χωροθετούνται στην ΠΕ Κέντρο και προς τα ανατολικά ενώ δημιουργούνται και 3 τοπικά κέντρα στις υπόλοιπες ΠΕ.

Οι χρήσεις γης (εκτός της κατοικίας) που συναντώνται στον οικισμό είναι οι εξής:

- Εκπαίδευση: νηπιαγωγεία, δημοτικά σχολεία, γυμνάσια, λύκεια, ΙΕΚ
- Διοίκηση: Δημαρχείο, Αστυνομικό τμήμα, ΚΕΠ, Δ.Ο.Υ, Ι.Κ.Α., Δασονομείο
- Δημοτική επιχείρηση ύδρευσης
- Πυροσβετική
- Υπηρεσίες: Πολλαπλών εξυπηρετήσεων, κυρίως τριτογενούς τομέα παραγωγικότητας
- Κοινωνική: ΕΛΤΑ., ΟΤΕ, ΔΕΗ

- Πολιτισμός: Δημοτικό Θέατρο-Κινηματογράφος, Ωδείο, Πολιτιστικό Κέντρο
- Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Γρεβενών
- Γενικό Νοσοκομείο
- Πρόνοια: Κ.Α.Π.Η., βρεφονηπιακοί - παιδικοί σταθμοί, Κ.Δ.Α.Π. Α.Μ.Ε.Α, μαθητική εστία
- Αθλητισμός: δημοτικό στάδιο, κλειστό γυμναστήριο (2), δημοτικό γυμναστήριο, 2 γήπεδα ποδοσφαίρου, κλειστό κολυμβητήριο, 10 γήπεδα ποδοσφαίρου 5Χ5.
- Γραφεία: τράπεζες, διάφορα γραφεία παροχής υπηρεσιών, ιδιωτικά ιατρεία, τεχνικά γραφεία, κτηματολογικό γραφείο, φροντιστήρια κτλ Καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών: φαρμακεία, κομμωτήρια, κουρεία Εμπόριο: πολλοί εμπορικοί χώροι όπως σουπερ μάρκετ, κρεοπωλεία, περίπτερα, μίνι μάρκετ, παντοπωλεία, γεωργικά φάρμακα, ζαχαροπλαστεία, είδη ένδυσης και υπόδησης, βιβλιοπωλεία, κτλ
- Αναψυχή: ποικίλοι χώροι αναψυχής όπως restaurant, καφετερίες, καφέ μπαρ
- Εστίαση: πολλοί χώροι εστίασης (ταβέρνες, ταχυφαγεία, εστιατόρια, κτλ)
- Θρησκευτικοί χώροι: πολλοί Ιεροί Ναοί
- Βιοτεχνία: αρτοποιεία, αναψυκτικών, τζαμιών, ποτοποιεία, συσκευαστήρια, στρωμάτων, ψυγεία
- Ελεύθεροι χώροι: πλατείες, κοινόχρηστοι χώροι, παιδικές χαρές, πάρκο, διάφοροι χώροι πρασίνου, χώροι στάθμευσης
- Συνεργεία: βουλκανιζατέρ, επισκευών αυτοκινήτων, ηλεκτρολογεία αυτοκινήτων
- Εργαστήρια: ξυλουργεία, ζαχαροπλαστικής
- Μεταφορές: ΚΤΕΛ, ταξί
- Θρησκευτικοί χώροι: πολλές εκκλησίες διάσπαρτες στον οικιστικό ιστό
- Πρατήρια βενζίνης: αρκετά πρατήρια διάσπαρτα στην πόλη
- Ιδιαίτερες Χρήσεις: λαϊκή αγορά, κοιμητήριο

4. Αυτοαξιολόγηση σχεδιασμού κινητικότητας Δήμου

Η αυτοαξιολόγηση κατά την έναρξη της εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη για τον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων και αδυναμιών των τρεχουσών πρακτικών σχεδιασμού και την κατανόηση των δυνατοτήτων για την ανάπτυξη ενός πετυχημένου σχεδίου. Η αξιολόγηση θα πρέπει να καθορίσει πόσο στενά ευθυγραμμίζονται οι υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού με τις δραστηριότητες που ορίζονται και να εντοπίσει τα εμπόδια που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Η διαδικασία αυτή θα καθορίσει τον τρόπο με τον οποία η ανάπτυξη του ΣΒΑΚ θα προσαρμοστεί στο τοπικό πλαίσιο για τις μεταφορές.

Στη συνέχεια παρατίθεται πρότυπο ερωτηματολόγιο του mobility-academy.eu το οποίο προτείνεται από το ELTIS, για να αξιοποιηθεί για την αξιολόγηση της ωριμότητας και ετοιμότητας της Τοπικής Αρχής και την διαπίστωση των κύριων κενών και αναγκών στη διαδικασία κατάρτισης του ΣΒΑΚ Γρεβενών.

Βήμα 1 – Καθορισμός των δυνατοτήτων σας για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ	
1. Έχετε κάνει επίσημη δέσμευση για να αποτελέσουν οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας την βάση του ΣΒΑΚ?	<input type="checkbox"/>
2. Έχει ενισχύσει τη δέσμευση σας για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα το Δημοτικό Συμβούλιο, υπογράφοντας ένα σύμφωνο (π.χ. το Σύμφωνο των Δημάρχων) ή με τη συμμετοχή σε ένα δίκτυο (π.χ. το δίκτυο του CiViTAS);	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
3. Έχετε εξετάσει σχετικούς κανονισμούς και σχέδια σε Ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο που έχουν επιπτώσεις στα ΣΒΑΚ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4. Έχετε αποτυπώσει τα δυνατά και αδύνατα σημεία των υφιστάμενων τοπικών πρακτικών σχεδιασμού σε σχέση με την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
5. Έχετε χρησιμοποιήσει μία ανεξάρτητη μεθοδολογία ελέγχου για την ανάλυση των δυνατών και αδύνατων σημείων;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
6. Έχετε πραγματοποιήσει μία ανάλυση σχετικά με τις ελλείψεις προσόντων και δεξιοτήτων εντός της αρχής σχεδιασμού, προκειμένου να προσδιοριστούν οι ανάγκες ανάπτυξης συγκεκριμένων ικανοτήτων;	<input checked="" type="checkbox"/>
7. Έχετε αξιολογήσει τις πηγές χρηματοδότησης που αφορούν τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ;	<input checked="" type="checkbox"/>
8. Έχετε εξετάσει πως το χρονικό πλαίσιο της προετοιμασίας του ΣΒΑΚ θα πρέπει να εναρμονιστεί με την ανάπτυξη και την εφαρμογή των άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών (π.χ. το σχέδιο των χρήσεων γης);	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	

9. Έχετε ορίσει ένα χρονοδιάγραμμα για την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ;	<input checked="" type="checkbox"/>
10. Έχετε εντοπίσει έγκαιρα τους ενδιαφερόμενους φορείς, την επιρροή και το ρόλο τους στη διαδικασία προετοιμασίας του ΣΒΑΚ;	<input checked="" type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
11. Έχετε αναλύσει τις συνέργειες των ενδιαφερόμενων μερών (πχ. ενσωμάτωση των εκτιμήσεων των ενδιαφερομένων σχετικά με τους στόχους, τη δύναμη, την ικανότητα και τους πόρους του σχεδιασμού);	<input type="checkbox"/>
12. Έχετε εμπλέξει τους ενδιαφερόμενους φορείς στο πλαίσιο της ομάδας των «ευάλωτων χρηστών» κατά τη διαδικασία του ΣΒΑΚ;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
Βαθμολογία για το Βήμα 1:	
Βήμα 2 – Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής	
13. Έχει υιοθετηθεί μία διαδικασία συνεργασίας με όλες τις γειτονικές αρχές σχετικά με τη χωρική κάλυψη του ΣΒΑΚ;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
14. Μήπως το ΣΒΑΚ καλύπτει την «λειτουργική πόλη» (δηλαδή μία περιοχή που ορίζεται από τις κύριες ροές των μετακινούμενων) που εκτείνεται πέρα από τα διοικητικά όρια;	<input type="checkbox"/>
15. Έχετε συμφωνήσει με τις γειτονικές αρχές σχετικά με τους ρόλους και τις υποχρεώσεις κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ;	<input type="checkbox"/>
16. Έχετε δημιουργήσει μία ομάδα ανάπτυξης ΣΒΑΚ για όλες τις γειτονικές αρχές που να συνεδριάζει σε τακτική βάση;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
17. Μήπως το ΣΒΑΚ παραπέμπει σε πολιτικές και προγράμματα, που ήδη υπάρχουν ή αναπτύσσονται σε τοπικό επίπεδο;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
18. Εμπλέκονται τακτικά τα όργανα που εκπροσωπούν τους τομείς πολιτικής που συνδέονται στενά με την κινητικότητα (π.χ. χρήσεις γης, περιβάλλον, υγεία);	<input checked="" type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
19. Έχετε αναπτύξει μία στρατηγική συμμετοχής που να προτείνει ένα μείγμα των μορφών συμμετοχής για την διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ;	<input checked="" type="checkbox"/>

20. Έχετε δημιουργήσει μία ομάδα ανάπτυξης ΣΒΑΚ που θα καθοδηγεί την προετοιμασία και την παρακολούθηση της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ;	<input checked="" type="checkbox"/>
21. Έχετε συντάξει ένα εσωτερικό πρόγραμμα εργασιών για τη διαδικασία σχεδιασμού, που θα υποδεικνύει τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν, τις ευθύνες και τα ορόσημα;	<input checked="" type="checkbox"/>
Βαθμολογία για το Βήμα 2:	
Βήμα 3 – Ανάλυση της κατάστασης της κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων	
22. Έχετε διαγνώσει τα κύρια προβλήματα που σχετίζονται με τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
23. Έχετε επιλέξει κατάλληλους δείκτες για την περιγραφή της κατάστασης της κινητικότητας στην περιοχή που καλύπτεται από το ΣΒΑΚ και για την ανάδειξη των στόχων του σχεδίου;	<input type="checkbox"/>
24. Έχετε αξιολογήσει τη διαθεσιμότητα και την ποιότητα των υφιστάμενων δεδομένων;	<input type="checkbox"/>
25. Έχετε προβεί σε ανάλυση των προβλημάτων που αφορούν τις μεταφορές και την κινητικότητα για κάθε μέσο μεταφοράς;	<input type="checkbox"/>
26. Έχετε προβεί σε ανάλυση της προσβασιμότητας σε υπηρεσίες, στην απασχόληση και στην εκπαίδευση;	<input type="checkbox"/>
27. Έχετε προβεί σε ανάλυση της αξιοπιστίας του χρόνου διαδρομής και της συμφόρησης του δικτύου (για όλα τα μέσα);	<input type="checkbox"/>
28. Έχετε διεξάγει μία ανάλυση της ασφάλειας και της προστασίας, συμπεριλαμβανομένης και αυτής που αντιλαμβάνονται οι χρήστες;	<input type="checkbox"/>
29. Έχετε προβεί σε ανάλυση της ποιότητας του αέρα και της ηχορύπανσης, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των κρίσιμων σημείων;	<input type="checkbox"/>
30. Έχετε ιεραρχήσει τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί;	<input type="checkbox"/>
31. Τα ΣΒΑΚ περιγράφει ένα σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης (business-as-usual);	<input type="checkbox"/>

32. Το ΣΒΑΚ εξετάζει εναλλακτικά σενάρια πολιτικής προκειμένου να γίνουν κατανοητές οι πιθανές επιπτώσεις των διαφορετικών συνδυασμών μέτρων και πολιτικών κινητικότητας;	<input type="checkbox"/>
33. Έχετε χρησιμοποιήσει ποιοτικές τεχνικές ανάλυσης (π.χ. με τη βοήθεια εμπειρογνομόνων) για την ανάπτυξη της διαδικασίας ανάπτυξης σεναρίων;	<input type="checkbox"/>
34. Έχετε χρησιμοποιήσει κατάλληλες ποσοτικές τεχνικές και αναλύσεις μεταφορικών μοντέλων για την υποστήριξη της διαδικασίας ανάπτυξης σεναρίων;	<input type="checkbox"/>
35. Η ανάλυση των σεναρίων του ΣΒΑΚ περιλαμβάνει εκτίμηση της ανθεκτικότητας του συστήματος κινητικότητας σε σχέση με αναμενόμενα και απροσδόκητα γεγονότα για τη χωρικά έκταση που καλύπτει το ΣΒΑΚ;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
36. Έχετε συζητήσει τα διάφορα σενάρια πολιτικής και τις επιπτώσεις τους με μία ομάδα βασικών εμπλεκόμενων φορέων;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
37. Έχετε ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους φορείς και τους πολίτες σχετικά με τα διάφορα σενάρια πολιτικής και τις επιπτώσεις τους, και τους έχετε προσκαλέσει να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με αυτά;	<input type="checkbox"/>
Βαθμολογία για το Βήμα 3:	
Βήμα 4 – Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και συμμετοχή των πολιτών	
38. Περιέχει το ΣΒΑΚ ένα μακροπρόθεσμο όραμα σε σχέση με την αστική κινητικότητα;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
39. Έχετε αναπτύξει ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την αστική κινητικότητα, σε συνεργασία με μία αντιπροσωπευτική ομάδα των βασικών ενδιαφερομένων;	<input type="checkbox"/>
40. Το ΣΒΑΚ επεξηγεί ποιο σενάριο εξυπηρετεί το όραμα με τον πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο και για ποιο λόγο;	<input type="checkbox"/>
41. Έχετε ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους φορείς και τους πολίτες σχετικά με τη διαδικασία ανάπτυξης του οράματος και έχετε δώσει την δυνατότητα να σχολιάσουν;	<input type="checkbox"/>
42. Έχετε επιτρέψει στους ενδιαφερόμενους φορείς και τους πολίτες να συμμετέχουν ενεργά στην ανάπτυξη του οράματος;	<input type="checkbox"/>

Βαθμολογία για το Βήμα 4:	
Βήμα 5 – Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων	
43. Στο ΣΒΑΚ καθορίζονται σαφώς οι γενικοί στόχοι;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
44. Έχετε αξιολογήσει τους γενικούς στόχους του ΣΒΑΚ μαζί με μία ομάδα βασικών ενδιαφερομένων;	<input type="checkbox"/>
45. Έχετε ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους φορείς και τους πολίτες σχετικά με τους γενικούς στόχους του ΣΒΑΚ και τους έχετε προσκαλέσει να κάνουν σχόλια;	<input type="checkbox"/>
46. Το ΣΒΑΚ περιγράφει ένα σύνολο «SMART» στόχων;	<input type="checkbox"/>
47. Οι στόχοι επιτρέπουν την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων και την αξιολόγηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των μέτρων;	<input type="checkbox"/>
48. Έχετε εμπλέξει μία ομάδα βασικών ενδιαφερομένων στην ανάπτυξη των στόχων;	<input type="checkbox"/>
Βαθμολογία για το Βήμα 5:	
Βήμα 6 – Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων	
49. Το ΣΒΑΚ καθιστά σαφές το πώς οι δράσεις που θα επιλεγούν θα συμβάλλουν στην επίτευξη του συμφωνηθέντος οράματος και των στόχων;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
50. Έχετε συζητήσει σχετικά με την αναγνώριση και την επιλογή των μέτρων με μία ομάδα βασικών ενδιαφερομένων;	<input type="checkbox"/>
51. Έχετε ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με τη διαδικασία της αναγνώρισης και της επιλογής των μέτρων και τους έχετε προσκαλέσει να κάνουν σχόλια;	<input type="checkbox"/>
52. Έχετε επιτρέψει στους ενδιαφερόμενους φορείς και τους πολίτες να συμμετέχουν ενεργά στη συζήτηση προσδιορισμού των μέτρων;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
53. Δημόσιες συγκοινωνίες: Το ΣΒΑΚ προτείνει τρόπους βελτίωσης της ποιότητας, της ένταξης και της προσβασιμότητας των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (που να καλύπτουν την υποδομή, το τροχαίο υλικό και τις υπηρεσίες);	<input type="checkbox"/>

54. Δημόσιες συγκοινωνίες: Το ΣΒΑΚ καθορίζει πως τα μέσα μαζικής μεταφοράς θα πρέπει να αντιμετωπιστούν ως αναπόσπαστο στοιχείο όλων των σχετικών μέσων μεταφορά στην αστική περιοχή;	<input type="checkbox"/>
55. Μη-μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς: Το ΣΒΑΚ ενσωματώνει τα μέτρα υποδομής για την αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος και του ποδηλάτου;	<input type="checkbox"/>
56. Μη-μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς: Τα μέτρα υποδομής εφαρμόζονται από τις ρυθμιστικές και οργανωτικές αρχές καθώς και τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας;	<input type="checkbox"/>
57. Ασφάλεια και προστασία: Το ΣΒΑΚ προτείνει μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας όλων των μέσων;	<input type="checkbox"/>
58. Ασφάλεια και προστασία: Τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας του ΣΒΑΚ αντιμετωπίζουν τις ειδικές ανάγκες των «ευάλωτων» χρηστών;	<input type="checkbox"/>
59. Οδικές μεταφορές: Το ΣΒΑΚ στοχεύει στη βελτιστοποίηση της χρήσης των υφιστάμενων οδικών υποδομών;	<input type="checkbox"/>
60. Οδικές μεταφορές: Το ΣΒΑΚ διερευνά τις δυνατότητες κατανομής του οδικού χώρου σε άλλους τρόπους μεταφοράς ή άλλες δημόσιες λειτουργίες;	<input type="checkbox"/>
61. Αστική εφοδιαστική: Το ΣΒΑΚ προτείνει μέτρα για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των αστικών εμπορευματικών μεταφορών , μειώνοντας παράλληλα τις σχετικές εξωτερικές επιδράσεις (π.χ. τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου, τους ρύπους και τον θόρυβο);	<input type="checkbox"/>
62. Αστική εφοδιαστική: Το ΣΒΑΚ ορίζει πως οι δημόσιοι και οι ιδιωτικοί εμπλεκόμενοι φορείς πρέπει να συμμετέχουν στην ανάπτυξη και την εφαρμογή αμοιβαία αποδεκτών μέτρων;	<input type="checkbox"/>
63. Διαχείριση της κινητικότητας: Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει δράσεις διαχείρισης της κινητικότητας για την προώθηση μιας αλλαγής προς πιο βιώσιμα πρότυπα (που θα αντικατοπτρίζουν π.χ. τις ανάγκες των πολιτών, των εργοδοτών ή των σχολείων);	<input type="checkbox"/>
64. Διαχείριση της κινητικότητας: Το ΣΒΑΚ προβλέπει δραστηριότητες εκπαίδευσης, ευαισθητοποίησης και προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για συγκεκριμένες ομάδες;	<input type="checkbox"/>

65. Ευφυή Συστήματα Μεταφορών: Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει μέτρα σχετικά με τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών;	<input type="checkbox"/>
66. Ευφυή Συστήματα Μεταφορών: Τα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει μέτρα σχετικά με τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών προκειμένου να συνδεθούν τα μέσα μεταφοράς (π.χ. μέσω λειτουργιών πληρωμής και πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο);	<input type="checkbox"/>
67. Έχετε έρθει σε επαφή με άλλες πόλεις προκειμένου να ανταλλάξετε πληροφορίες σχετικά με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση ενός ή περισσότερων μέτρων που θέλετε να συμπεριλάβετε στα ΣΒΑΚ σας;	<input type="checkbox"/>
68. Έχετε επισκεφθεί με εκλεγμένους εκπροσώπους και φορείς λήψης αποφάσεων άλλων πόλεων που έχουν ήδη εφαρμόσει τα προτεινόμενα μέτρα;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
69. Έχετε εκτιμήσει το κόστος και τα συναφή οφέλη των προτεινόμενων μέτρων;	<input type="checkbox"/>
70. Έχετε αξιολογήσει τις μακροπρόθεσμες δαπάνες των προτεινόμενων μέτρων (π.χ. κόστος συντήρησης);	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
71. Έχετε αξιολογήσει τα εξωτερικά κόστη και οφέλη που σχετίζονται με την εφαρμογή των μέτρων και των πακέτων μέτρων;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
72. Έχετε εκτιμήσει το κόστος και τα οφέλη όλων των μέσων μεταφοράς, βάσει μίας κοινής προσέγγισης;	<input type="checkbox"/>
73. Έχετε συζητήσει την ανάπτυξη των μέτρων που σχετίζονται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τις συνδυασμένες μεταφορές με τους φορείς των μεταφορικών υπηρεσιών;	<input type="checkbox"/>
74. Το ΣΒΑΚ προτείνει συνδυασμό ορισμένων μέτρων πολιτικής, δηλαδή προτείνει ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων για την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων;	<input type="checkbox"/>
75. Το ΣΒΑΚ ενσωματώνει μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν σε συνεργασία με οργανώσεις από άλλους τομείς;	<input type="checkbox"/>

76. Το ΣΒΑΚ ενσωματώνει διαδημοτικά μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν σε συνεργασία με γειτονικές αρχές;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
Βαθμολογία για το Βήμα 6:	
Βήμα 7 – Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή της χρηματοδότησης	
77. Έχετε κάνει καταμερισμό των καθηκόντων σχετικά με την εφαρμογή των μέτρων;	<input type="checkbox"/>
78. Έχετε εντοπίσει πιθανές πηγές χρηματοδότησης για την εφαρμογή των μέτρων;	<input type="checkbox"/>
79. Έχετε εμπλέξει τους βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς στην κατανομή των αρμοδιοτήτων και των πόρων;	<input type="checkbox"/>
80. Έχετε ετοιμάσει ένα σχέδιο δράσης που να περιγράφει π.χ. τις προτεραιότητες εφαρμογής, τους κινδύνους και τις ενέργειες έκτακτης ανάγκης;	<input type="checkbox"/>
81. Έχετε ετοιμάσει ένα σχέδιο προϋπολογισμού, που να καθορίζει τις απαιτήσεις χρηματοδότησης και τις πηγές;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
82. Έχει επιτευχθεί μία επίσημη συμφωνία από τους φορείς λήψης αποφάσεων και τους βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με το σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
Βαθμολογία για το Βήμα 7:	
Βήμα 8 – Ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης στο σχέδιο	
83. Το ΣΒΑΚ προβλέπει μία τακτική διαδικασία αναθεώρησης και παρακολούθησης που να βασίζεται στην απόδοση (π.χ. κάθε 3-7 έτη);	<input type="checkbox"/>
84. Έχετε πραγματοποιήσει έλεγχο των δεδομένων λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα και τις σχετικές ελλείψεις;	<input type="checkbox"/>

85. Έχετε επιλέξει ένα υποσύνολο δεικτών προκειμένου να παρακολουθήσετε τους στόχους που συνδέονται με το ΣΒΑΚ;	<input type="checkbox"/>
86. Έχετε λάβει υπόψη την παρακολούθηση και την αξιολόγηση τόσο της διαδικασίας σχεδιασμού όσο και της διαδικασίας εφαρμογής των μέτρων;	<input type="checkbox"/>
87. Έχετε αναπτύξει ένα σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης που να περιλαμβάνει τους δείκτες απόδοσης και αποτελέσματος;	<input type="checkbox"/>
88. Έχετε αναπτύξει ένα σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης που να περιλαμβάνει ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες;	<input type="checkbox"/>
89. Έχετε αναπτύξει μία στρατηγική συλλογής δεδομένων;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
90. Έχετε αναπτύξει ένα σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
91. Έχετε συζητήσει σχετικά με τις ρυθμίσεις για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του ΣΒΑΚ με μία ομάδα βασικών ενδιαφερομένων;	<input type="checkbox"/>
92. Το ΣΒΑΚ εξηγεί πως τα ενδιαφερόμενα μέρη και οι πολίτες θα πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με την εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση;	<input type="checkbox"/>
93. Έχετε προβλέψει μηχανισμούς για την διαδραστική συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων και των πολιτών κατά τη διαδικασία παρακολούθησης κα αξιολόγησης του ΣΒΑΚ;	<input type="checkbox"/>
Ερώτηση Αριστείας	
Βαθμολογία για το Βήμα 8:	
Βήμα 9 – Υιοθέτηση ΣΒΑΚ	
94. Έχετε ζητήσει από μία ομάδα βασικών ενδιαφερομένων να επανεξετάσει το προσχέδιο του ΣΒΑΚ;	<input type="checkbox"/>

95. Έχετε δημοσιεύσει ένα τελικό σχέδιο του ΣΒΑΚ προκειμένου να δώσετε την ευκαιρία στους ενδιαφερόμενους και τους πολίτες να κάνουν τις τελικές παρατηρήσεις;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
96. Το ΣΒΑΚ αποδεικνύει τη συμμόρφωση με την Ευρωπαϊκή Οδηγία για τη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση (2001/42/ΕΚ) και την οδηγία της ΕΕ για τους οικοτόπους (92/43/ΕΟΚ);	<input type="checkbox"/>
97. Έχετε συζητήσει το προτεινόμενο σχέδιο ΣΒΑΚ με το δημοτικό συμβούλιο;	<input type="checkbox"/>
98. Το ΣΒΑΚ έχει εγκριθεί επίσημα από το δημοτικό συμβούλιο;	<input type="checkbox"/>
Βασική Ερώτηση	
99. Το ΣΒΑΚ έχει εγκριθεί ή υιοθετηθεί επίσημα από εκλεγμένους αντιπροσώπους των γειτονικών αρχών που εμπίπτουν στη «λειτουργική» περιοχή της πόλης;	<input type="checkbox"/>
100. Έχετε «γιορτάσει» την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ με τους ενδιαφερόμενους φορείς και τους πολίτες (π.χ. με τη μορφή μίας δημόσιας εκδήλωσης);	<input type="checkbox"/>
Βαθμολογία για το Βήμα 9:	
Συνολική βαθμολογία:	

Κατά την πρώτη φάση της υλοποίησης το ερωτηματολόγιο μπορεί να αξιοποιηθεί μόνο για το Βήμα 1 - Καθορισμός των δυνατοτήτων σας για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ και εν μέρει το Βήμα 2 - Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής.

Τα υπόλοιπα Βήματα θα αξιολογούνται κατά την ολοκλήρωση των αντίστοιχων φάσεων της κατάρτισης του ΣΒΑΚ.

5. Παράρτημα

5.1. Υπόδειγμα απόφασης Ομάδας Εργασίας

Θέμα: Πρόταση συγκρότησης Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ Γρεβενών

Στην Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ προτείνεται να μετέχουν στελέχη τα οποία διαθέτουν:

- πολύ καλή γνώση της οργάνωσης του Δήμου, εμπειρία στις τηρούμενες διαδικασίες από τον Δήμο και στην επικοινωνία του με άλλους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και την κεντρική διοίκηση,
- εμπειρία σε ζητήματα χωροταξικού – πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού,
- εμπειρία από συνεργασίες που ήδη έχουν αναπτυχθεί από τον Δήμο με φορείς/οργανισμούς που υλοποιούν πολιτική μεταφορών, ή δραστηριοποιούνται στις δραστηριότητες μεταφοράς, ή αντιπροσωπεύουν ομάδες πολιτών κ.λπ. και αναμένεται να εκπροσωπούνται στο Δίκτυο Φορέων,
- εμπειρία σε θέματα διαβούλευσης στο πλαίσιο της αρμόδιας Επιτροπής Διαβούλευσης του Δήμου ή άλλων συναφών δράσεων.

Ειδικότερα, είναι σκόπιμη η συμμετοχή στελεχών από τις ακόλουθες Υπηρεσίες:

- Αντ/ρχο Τεχνικών Έργων και Πολεοδομίας
- Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών
- Τμήμα Μελετών
- Γραφείο Προγραμματισμού
- Δ/ση Πολεοδομίας

Ενδεικτικές ειδικότητες – τίτλοι σπουδών των μελών της ομάδας έργου μπορεί να είναι:

- Μηχανικός με ειδίκευση στον πολεοδομικό σχεδιασμό
- Μηχανικός με ειδίκευση στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό
- Οικονομολόγος
- Πτυχιούχος μάρκετινγκ ή/και ΜΜΕ

Υπόδειγμα Απόφασης Συγκρότησης Ομάδας Εργασίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ...**«Συγκρότηση ομάδας εργασίας Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Γρεβενών»**

ο

Δήμαρχος Γρεβενών

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν. 3852/2010 περί «Αρμοδιοτήτων Δημάρχου».
2. Τις διατάξεις του Ν.3463/06 Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων
3. Τις διατάξεις του Ν.2690/99 Κύρωση του Κώδικα Διοικητική Διαδικασίας και άλλες διατάξεις
4. Τον Ο.Ε.Υ του Δήμου Γρεβενών και τις τροποποιήσεις αυτού
5. Τις διατάξεις του αρ. 22 (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) του Ν.4599/2019 (ΦΕΚ 40/Α/4-3-2019)

Αποφασίζει

Την συγκρότηση ομάδας εργασίας στο πλαίσιο υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Γρεβενών, η οποία απαρτίζεται από τα παρακάτω μέλη:

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...

Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για:

- 1) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ για την περιοχή παρέμβασης,
- 2) τη συλλογή των διαθέσιμων κειμένων, μελετών και στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,
- 3) την εισήγηση για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του ΣΒΑΚ,
- 4) τη διασφάλιση της συνεργασίας με το Δίκτυο Φορέων σε όλα τα στάδια κατάρτισης του ΣΒΑΚ

- 5) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών ή παροχή υπηρεσιών για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται,
- 6) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,
- 7) τον συντονισμό για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

Συντονιστής της ανωτέρω ομάδας εργασίας ορίζεται ο (...), ο οποίος έχει την εποπτεία και ευθύνη για την ολοκλήρωση της εργασίας.

Οι συνεδριάσεις καθώς και η λειτουργία της Ομάδας ΣΒΑΚ θα ορίζεται από τον Συντονιστή αυτής εντός του ωραρίου εργασίας των υπηρεσιών του Δήμου και δεν προβλέπεται επιπλέον αποζημίωση των μελών για τη συμμετοχή τους σε αυτήν.

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

Ο Δήμαρχος Γρεβενών

5.2. Δελτίο Τύπου έναρξης ΣΒΑΚ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών

Ο Δήμος Γρεβενών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού Σχεδίου για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Η διαδικασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο (Project4 IKE), με διάρκεια από 22/04/2019 έως 21/06/2020.

Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις κατοίκων και επισκεπτών, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά κυκλοφοριακού συστήματος. Ως περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ νοείται η πόλη των Γρεβενών και οι κύριες συνδέσεις με τις λοιπές Δημοτικές Ενότητες.

Η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών και φορέων είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Από τις διαδικασίες της διαβούλευσης θα προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις κατοίκων και φορέων σχετικά τόσο με τα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση όσο και με τις προκαταρκτικές προτάσεις μετέπειτα.

Ο Δήμος Γρεβενών για την πληρέστερη ενημέρωση των ενδιαφερομένων θα δημιουργήσει ξεχωριστή ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ στο site του Δήμου όπου και θα αναρτάται όλο το απαραίτητο υλικό που θα προκύπτει κατά την κατάρτιση του Σχεδίου για την διευκόλυνση της συμμετοχής των πολιτών.

Με δημόσια συζήτηση και με τη συμμετοχή των κατοίκων η Δημοτική Αρχή σχεδιάζει με ανοικτές και συμμετοχικές διαδικασίες το μέλλον μας και σας καλεί να συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

5.3. Επιστολή προς δίκτυο φορέων – σύμφωνο συμμετοχής

ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΓΙΑ ΣΥΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΕΩΝ ΣΒΑΚ ΓΡΕΒΕΝΩΝ

Αξιότιμοι κύριοι, Αξιότιμες κυρίες,

Ο Δήμος Γρεβενών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού Σχεδίου για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Η διαδικασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο (Project4 ΙΚΕ), με διάρκεια από 22/04/2019 έως 21/06/2020.

Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις κατοίκων και επισκεπτών, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά κυκλοφοριακού συστήματος. Ως περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ νοείται η πόλη των Γρεβενών και οι κύριες συνδέσεις με τις λοιπές Δημοτικές Ενότητες.

Η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών και φορέων είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Από τις διαδικασίες της διαβούλευσης θα προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις κατοίκων και φορέων σχετικά τόσο με τα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση όσο και με τις προκαταρκτικές προτάσεις μετέπειτα.

Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.4599/2019 για την εκπόνηση ενός «ολοκληρωμένου» ΣΒΑΚ απαιτείται ο ορισμός ενός Δικτύου Φορέων, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι φορέων που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου, όπως Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού και β΄ βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και σύλλογοι της κοινωνίας των πολιτών.

Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι κατεξοχήν συμβουλευτικού χαρακτήρα σε όλα τα στάδια κατάρτισης του ΣΒΑΚ και η συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων είναι εθελοντική. Για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του Δικτύου Φορέων προβλέπεται η κατάρτιση ενός «Συμφώνου Συμμετοχής».

Με την παρούσα επιστολή, σας καλούμε να ορίσετε εκπρόσωπο και αναπληρωτή του για τις ανάγκες του Δικτύου Φορέων και να υπογράψετε το «Σύμφωνο Συμμετοχής» που επισυνάπτεται στην αντίστοιχη σελίδα.

Με εκτίμηση,

Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων και Πολεοδομίας

Πίνακας Αποδεκτών

1. Επιμελητήριο Γρεβενών
2. Εμπορικός Σύλλογος Γρεβενών
3. ΚΤΕΛ Γρεβενών
4. Σύλλογος / Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί
5. Ενώσεις Ποδηλατιστών Γρεβενών
6. Σύλλογος ΑΜΕΑ Γρεβενών
7. Αστυνομική Διεύθυνση Γρεβενών
8. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας
9. Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
10. Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ηπείρου – Δυτικής Μακεδονίας / ΔΙΠΕΧΩ Δυτικής Μακεδονίας

5.4. Υλικό Εκπαίδευσης

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝΑπλούστευση βημάτων
κύκλου ΣΒΑΚ

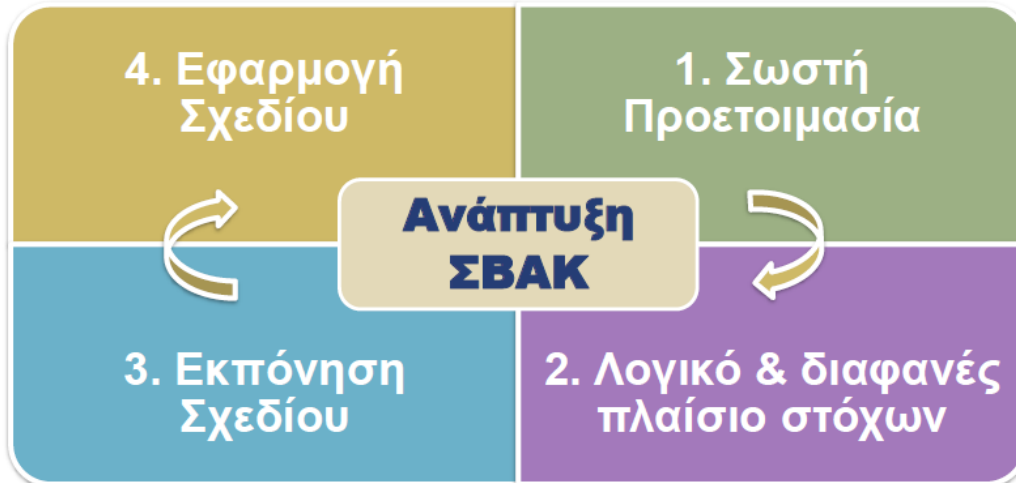


Κύκλος ΣΒΑΚ: 4 προκλήσεις

Συμμετοχή, Συνεργασία, Επιλογή Μέτρων, Αξιολόγηση



4 φάσεις για την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ

Έχει σημαίνοντα ρόλο με ενεργή συμμετοχή καθ' όλη τη διαδικασία ανάπτυξης ΣΒΑΚ.

Αρμοδιότητες

- ✓ Διατύπωση επιδιώξεων & απόψεων τους
- ✓ Διασφάλιση ποιότητας της συνολικής διαδικασίας
- ✓ Παροχή συμβουλών στα κρίσιμα στάδια του ΣΒΑΚ
- ✓ Παροχή στοιχείων/δεδομένων όπου αυτό απαιτείται



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΒΑΚ

Επιτροπή Διαβούλευσης ΣΒΑΚ

- ✓ Αξιοποίηση των ήδη θεσμοθετημένων επιτροπών που προβλέπονται στο ν.3852/10
- ✓ Αξιολογεί & γνωμοδοτεί επί των προτάσεων του Δικτύου Φορέων

Πολίτες

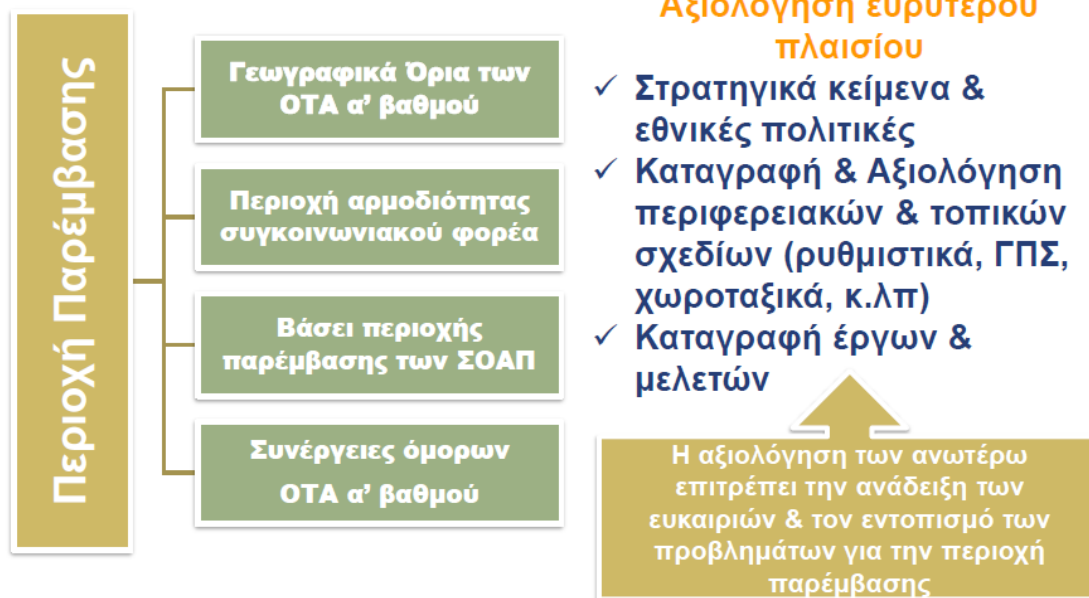
- ✓ Ενεργή συμμετοχή τους μέσα από δράσεις διαβούλευσης & επικοινωνίας. Συμμετέχουν σε κρίσιμα στάδια του Σχεδίου.





1. Σωστή Προετοιμασία

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ



ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ (1/2)

Στάδιο 1:

Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών

- Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης & του χρονοδιαγράμματος
- Σχεδιασμός συμμετοχής εμπλεκόμενων μερών & πολιτών

Στάδιο 2:

Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας

- Ενεργή συμμετοχή πολιτών
- Ανάλυση προβλημάτων & ευκαιριών (καταγραφή στοιχείων μετακίνησης, κοινωνικό-οικονομικά δεδομένα), κ.λπ

Στάδιο 3:

Ανάπτυξη σεναρίων, επιλογή αποδοτικότερου & ανάπτυξη κοινού οράματος

- Ανάπτυξη Σεναρίων
- Επιλογή αποδοτικότερου σεναρίου & ανάπτυξη κοινού οράματος
- Ενημέρωση πολιτών & ενεργή συμμετοχή τους

Στάδιο 4:

Ανάπτυξη Προτεραιοτήτων. Προσδιορισμός Μετρήσιμων Στόχων.

- Ανάπτυξη προτεραιοτήτων
- Προσδιορισμός μετρήσιμων στόχων

ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ (2/2)

Στάδιο 5:

Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Πακέτου Μέτρων

- Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων
- Μαθαίνοντας από την εμπειρία άλλων
- Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης
- Ενημέρωση πολιτών & ενεργή συμμετοχή τους

Στάδιο 6:

Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση π/υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης. Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης & αξιολόγησης.

- Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση π/υ & πηγών χρηματοδότησης.
- Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης & αξιολόγησης. (Υιοθέτηση δεικτών παρακολούθησης)

Στάδιο 7:

Υιοθέτηση & Έγκριση ΣΒΑΚ

- Συγκεκριμένη Δομή Έγγραφου ΣΒΑΚ

Στάδιο 8:

Ορθή διαχείριση, παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικαιροποίηση του σχεδίου

- Βραχυπρόθεσμη Φάση
- Μακροπρόθεσμη Φάση

ΔΟΜΗ ΕΓΓΡΑΦΟΥ ΣΒΑΚ (1/2)

ΜΕΡΟΣ Α:

Σχεδιασμός Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Συνεργασία Εμπλεκόμενων Μερών & Συμμετοχή Πολιτών

- Ενδεικτικά περιγράφονται τα εξής: Σύμφωνο Δέσμευσης του ΟΤΑ με το Δίκτυο Φορέων, καθορισμός περιοχής παρέμβασης, αξιολόγηση του ευρύτερου πλαισίου, το Σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας & διαβούλευσης εμπλεκόμενων μερών & πολιτών.

ΜΕΡΟΣ Β:

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης & ανάδειξη ευκαιριών

- Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός προβλημάτων και ανάδειξη ευκαιριών στην περιοχή παρέμβασης με αναφορά στη διαδικασία και τα αποτελέσματα της 1^{ης} διαβούλευσης.

ΜΕΡΟΣ Γ:

Ανάπτυξη Σεναρίων & Κοινού οράματος

- Αναλύονται τα εναλλακτικά σενάρια, τα αποτελέσματά τους και η συγκριτική αξιολόγησή τους. Περιγράφεται η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου σεναρίου και αναπτύσσεται το κοινό όραμα για την κινητικότητα, με αναφορά στη διαδικασία και τα αποτελέσματα της 2^{ης} διαβούλευσης.

ΜΕΡΟΣ Δ:

Καθορισμός Προτεραιοτήτων & Μετρήσιμων Στόχων

- Αναπτύσσονται οι προτεραιότητες που τέθηκαν και οι στόχοι που επιλέχθηκαν για την επίτευξη του κοινού οράματος.

ΔΟΜΗ ΕΓΓΡΑΦΟΥ ΣΒΑΚ (2/2)

ΜΕΡΟΣ Ε:
Προτεινόμενα Μέτρα & Σχέδιο Δράσης

• Περιλαμβάνει την αναλυτική περιγραφή των μέτρων με αναφορά στη διαδικασία και τα αποτελέσματα της 3^{ης} διαβούλευσης, την κατανομή αρμοδιοτήτων για την υλοποίησή τους, τον προϋπολογισμό και τις πηγές χρηματοδότησης.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ:
Παρακολούθηση & αξιολόγηση του ΣΒΑΚ

• Αναλύεται η μεθοδολογία παρακολούθησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ και καθορίζεται πλάνο ελέγχου της προόδου υλοποίησης του σχεδίου.

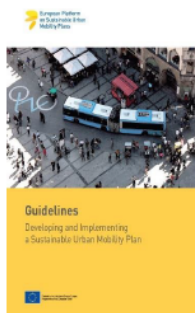
Το τελικώς εγκεκριμένο κείμενο του ΣΒΑΚ, επικοινωνείται στους πολίτες μέσα από διάφορες προωθητικές δράσεις (εκδηλώσεις, ημερίδες, φόρουμ κ.λπ.)



ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΦΥΓΟΥΜΕ ΛΑΘΗ ΤΟΥ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΟΣ.....

- ✓ Μελέτες που έμειναν στο «συρτάρι»... Μελέτες ευχολόγια...
- ✓ Έργα που δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ, λόγω έλλειψης χρηματοδότησης, αλλαγής πολιτικής βούλησης, κ.λπ
- ✓ Αποσπασματικά έργα για τους πολίτες, χωρίς τη συμμετοχή τους & των άμεσα ενδιαφερόμενων, από τη αρχή του σχεδιασμού.

ΜΕ ΤΑ ΣΒΑΚ ΕΠΙΔΙΩΚΟΥΜΕ.....



- ✓ Να ενταχθεί σε ένα ενιαίο κείμενο ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός της πόλης, λαμβάνοντας υπόψη τον υπερκείμενο σχεδιασμό.
- ✓ Με τη συμμετοχή & τη συνεργασία να εδραιωθεί η κυριότητα του Σχεδίου μεταξύ του συνόλου των εμπλεκόμενων μερών & πολιτών για τη διασφάλιση της αποδοχής των μέτρων....διαχρονικά.
- ✓ Να αναπτύξουμε πρακτικές επιλογής των κατάλληλων έργων και μηχανισμούς που θα αξιολογούν την αποτελεσματικότητά τους.