



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ

ΣΤΑΔΙΟ ΙΙ

Π10. Σχέδιο Δράσης-Ενδεικτικός Προϋπολογισμός

Έκδοση 1^η

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2021



ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ
ΛΥΣΕΙΣ



Πίνακας Περιεχομένων

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2	ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	2
2.1	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	2
2.2	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ	4
2.3	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ	6
2.4	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ	10
2.5	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.	10
3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ	16

Πίνακες

Πίνακας 1.	Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης μέτρων παρέμβασης	2
Πίνακας 2.	Ενδεικτικός προϋπολογισμός μέτρων παρέμβασης	4
Πίνακας 3.	Κατανομή αρμοδιοτήτων ανά μέτρο παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης	7
Πίνακας 4.	Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων παρέμβασης	11





1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με το παρόν Παραδοτέο (Στάδιο II, Π10), ο Ανάδοχος, μετά τον προσδιορισμό και την οριστικοποίηση των καταλληλότερων μέτρων για την εξυπηρέτηση του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης, καταρτίζει το Σχέδιο Δράσης.

Το Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα, σε συνδυασμό με τον ενδεικτικό Προϋπολογισμό, το Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους Αρμόδιους Φορείς υλοποίησης, τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα Επιχειρησιακά ή Στρατηγικά Σχέδια, καθώς και τη Μεθοδολογία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

Τα ανωτέρω παρουσιάζονται αναλυτικά στα επόμενα Κεφάλαια της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης.





2 ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Η κατάρτιση σχεδίου δράσης για το Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης εντάσσεται στο σκέλος του επιχειρησιακού σχεδιασμού. Το σχέδιο δράσης αποτελεί τον οδηγό για την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ. κατά τα επόμενα έτη και είναι αυτό που αποσαφηνίζει το πώς θα υλοποιηθούν τα επιλεγέντα μέτρα, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν ήδη τεθεί.

Το σχέδιο δράσης περιλαμβάνει, λοιπόν, κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, σε συνδυασμό με τα ακόλουθα στοιχεία:

- ✓ Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.
- ✓ Ενδεικτικός προϋπολογισμός & πιθανές πηγές χρηματοδότησης.
- ✓ Κατανομή αρμοδιοτήτων-Φορείς υλοποίησης.
- ✓ Συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια.
- ✓ Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

2.1 Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

Ο καταμερισμός των μέτρων και παρεμβάσεων του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης ανά χρονικό ορίζοντα έγινε, όπου ήταν εφικτό, με γνώμονα την κρισιμότητα των επεμβάσεων, τη συνέχεια/συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (μελετητική ωριμότητα, αναγκαίες αδειοδοτήσεις, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς) και οδηγεί στην αντιστοίχιση των προτεινόμενων μέτρων με τους ποσοτικοποιημένους στόχους και δείκτες.

Το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των τελικά προκρινόμενων μέτρων ή πακέτων μέτρων παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί. Σημειώνεται πως δεν προσδιορίζεται ακριβής χρόνος έναρξης και περαίωσης για κανένα μέτρο ή/και παρέμβαση, διότι αυτός εξαρτάται από αστάθμητους παράγοντες που είναι δυνατό να επηρεάσουν την ολοκλήρωση των επιμέρους διαδικασιών-ενεργειών, καθώς και από τους εκάστοτε διαθέσιμους πόρους ή τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία για την εκκίνηση και ολοκλήρωση των απαιτούμενων επιμέρους δραστηριοτήτων. Σε κάθε περίπτωση, η ολοκλήρωση ενός μέτρου ή πακέτου μέτρων παρέμβασης πριν τον προβλεπόμενο ενδεικτικό χρόνο περαίωσης κρίνεται θετικά.

Πίνακας 1. Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης μέτρων παρέμβασης

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ						
	2021	2022	2023	2024	2025	2030	2040
Κατασκευή & λειτουργία Μετρό							
Διαμόρφωση δικτύου ροής πεζών							
Ανάπλαση 25ης Μαρτίου							
Αναβαθμοί γύρω από σχολικές μονάδες και "ευαίσθητες" περιοχές							
Ράμπες πεζών & οδηγοί όδευσης τυφλών							
Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών σε σηματοδότες							





Διαμόρφωση διαδρομών ποδηλάτου & οχημάτων μικροκινητικότητας							
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας							
Πύκνωση δρομολογίων υφιστάμενης γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας							
Δημιουργία νέας γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας							
Σταδιακός εκσυγχρονισμός δημοτικών λεωφορείων με αγορά περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων & οχημάτων κατάλληλων για εξυπηρέτηση ΑμεΑ							
Εφαρμογή τηλεματικής σε λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ							
Εφαρμογή τηλεματικής σε γραμμές της δημοτικής συγκοινωνίας							
Τροποποίηση της λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας (μακροπρόθεσμα)							
Σύστημα δυναμικής δρομολόγησης δημοτικών λεωφορείων							
Κίνητρα χρήσης ΜΜΜ							
Μονοδρομήσεις							
Δημιουργία ή τροποποίηση δυναμικών προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης - Παραχώρηση προτεραιότητας σε λεωφορεία							
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης & συνοδών έργων (ηλεκτρονική παρακολούθηση στάθμευσης κ.ά.)							
Θέσπιση σταθερού ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων							
Κατασκευή οργανωμένων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης							
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων							
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης βαρέων οχημάτων							
Χωροθέτηση χώρων στάσης-στάθμευσης και λειτουργίας ΤΑΞΙ							
Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων							
Προνομιακή μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης							
Εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.							
Εφαρμογή Σ.Φ.Η.Ο.							
Εφαρμογή πολιτικών προώθησης της ηλεκτροκίνησης*							
Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων*							
Τροχονομική επιτήρηση*							





Τα μέτρα παρέμβασης που σημειώνονται με * έχουν χαρακτήρα διαρκούς υλοποίησης και, συνεπώς, δεν προσδιορίζεται για αυτά χρονικός ορίζοντας περαίωσης. Για παράδειγμα, η ευαισθητοποίηση των μετακινούμενων μέσα από ενημερωτικές εκστρατείες οφείλει να είναι μια συνεχής διαδικασία, δίχως συγκεκριμένο χρονικό ορόσημο ολοκλήρωσης.

Επιπρόσθετα, επισημαίνεται πως παρεμβάσεις, των οποίων η ολοκλήρωση φαίνεται να πραγματοποιείται εντός βραχυπρόθεσμου χρονικού ορίζοντα (2022-2025), μπορούν να συνεχίσουν να πραγματοποιούνται, επεκτείνονται ή αναθεωρούνται σε μεταγενέστερο χρονικό ορίζοντα. Παραδείγματος χάριν, η τροποποίηση των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης, με στόχο την ικανοποίηση μιας βραχυπρόθεσμης ανάγκης (βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής ροής και δη των MMM), δύναται να έχει ολοκληρωθεί εντός της επόμενης 5-ετίας, ωστόσο δε σημαίνει πως σε μεταγενέστερο χρόνο η μηχανοκίνητη κυκλοφορία ή ειδικά τα MMM θα εξυπηρετούνται εξίσου ικανοποιητικά, καθώς αυτό εξαρτάται από μια σειρά αστάθμητων παραγόντων που είναι δυνατόν να επηρεάσουν την κυκλοφορία. Είναι πιθανό, λοιπόν, μελλοντικά να υπάρξει εκ νέου ανάγκη για εφαρμογή ή τροποποίηση συγκεκριμένων μέτρων, μετά τη διαπίστωση προβλημάτων ή βραδύτερων ρυθμών προόδου. Εξάλλου, σύμφωνα με την νομοθεσία, το σχέδιο δράσης έχει δυνατότητα επικαιροποίησης, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον οικείο φορέα εκπόνησης (Δήμος Πετρούπολης).

Αντίστοιχα, η ολοκλήρωση μέτρων παρέμβασης σε βάθος 20-ετίας δε σημαίνει πως το θετικό αντίκτυπο από την υλοποίηση των συγκεκριμένων μέτρων θα φανεί στο αντίστοιχο χρονικό ορόσημο (2040). Υπενθυμίζεται πως η υλοποίηση ορισμένων μέτρων είναι σταδιακή, λόγω των περιορισμών στη διαθεσιμότητα των απαιτούμενων οικονομικών πόρων. Συνεπώς, θετικά αποτελέσματα από την τμηματική εφαρμογή ορισμένων μέτρων είναι εφικτό να γίνουν αντιληπτά ήδη σε βραχυπρόθεσμο ή μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η δημιουργία διαδρομών ποδηλάτου, αφού η έστω τμηματική υλοποίηση αυτών δύναται να έχει άμεσα θετικό αντίκτυπο στις συνήθειες των μετακινούμενων, με προτίμηση του (ηλεκτρικού) ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης και συνακόλουθα τη βελτίωση επιμέρους δεικτών κινητικότητας (μείωση χρήσης οχήματος Ι.Χ., μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθυστερήσεων κ.ά.).

2.2 Ενδεικτικός προϋπολογισμός

Στον επόμενο Πίνακα παρατίθεται το ενδεικτικό κόστος υλοποίησης για κάθε μέτρο παρέμβασης, σε συνδυασμό με τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση του. Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., δεν είναι εφικτή η κατάρτιση ακριβούς προϋπολογισμού, καθώς δεν είναι γνωστές οι επιμέρους ποσότητες εργασίας για κάθε ένα από τα προτεινόμενα μέτρα.

Πίνακας 2. Ενδεικτικός προϋπολογισμός μέτρων παρέμβασης

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Κατασκευή & λειτουργία Μετρό	-	-
Διαμόρφωση δικτύου ροής πεζών	26 εκ.€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Ανάπλαση 25ης Μαρτίου	4,6 εκ.€	ΕΣΠΑ
Αναβαθμοί γύρω από σχολικές μονάδες και "ευαίσθητες" περιοχές	2 εκ.€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Ράμπες πεζών & οδηγιοί όδευσης τυφλών	5 εκ.€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών σε σηματοδότες	150.000€	Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ





Διαμόρφωση διαδρομών ποδηλάτου & οχημάτων μικροκινητικότητας	11 εκ.€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας	1,6 εκ.€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ ή Σ.Δ.Ι.Τ.
Πύκνωση δρομολογίων υφιστάμενης γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας	450.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Δημιουργία νέας γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας	300.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Σταδιακός εκσυγχρονισμός δημοτικών λεωφορείων με αγορά περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων & οχημάτων κατάλληλων για εξυπηρέτηση ΑμεΑ	600.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Εφαρμογή τηλεματικής σε λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ	-	-
Εφαρμογή τηλεματικής σε γραμμές της δημοτικής συγκοινωνίας	150.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Τροποποίηση της λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας (μακροπρόθεσμα)	200.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Σύστημα δυναμικής δρομολόγησης δημοτικών λεωφορείων	150.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Κίνητρα χρήσης ΜΜΜ	80.000€	ΕΣΠΑ
Μονοδρομήσεις	10.000€	Ίδιοι πόροι
Δημιουργία ή τροποποίηση δυναμικών προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης - Παραχώρηση προτεραιότητας σε λεωφορεία	200.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης & συνοδών έργων (ηλεκτρονική παρακολούθηση στάθμευσης κ.ά.)	400.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή Σ.Δ.Ι.Τ.
Θέσπιση σταθερού ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων	0	-
Κατασκευή οργανωμένων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης	10 εκ.€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων	15.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης βαρέων οχημάτων	20.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι
Χωροθέτηση χώρων στάσης-στάθμευσης και λειτουργίας ΤΑΞΙ	5.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι
Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων	100.000€	ΕΣΠΑ ή Σ.Δ.Ι.Τ.
Προνομαική μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης	50.000€	ΕΣΠΑ
Εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.	60.000€	Πράσινο Ταμείο
Εφαρμογή Σ.Φ.Η.Ο.	300.000€	Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Εφαρμογή πολιτικών προώθησης της ηλεκτροκίνησης	70.000€	ΕΣΠΑ





Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	20.000€	Ίδιοι πόροι ή Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ
Τροχονομική επιτήρηση	-	-

Σημειώνεται πως δεν εκτιμάται κόστος για μέτρα παρέμβασης που βρίσκονται εκτός αρμοδιότητας του Δήμου Πετρούπολης (π.χ. Κατασκευή & λειτουργία Μετρό, εφαρμογή τηλεματικής σε λεωφορειακές γραμμές του Ο.Α.Σ.Α., τροχονομική επιτήρηση).

Επιπλέον, αναφέρεται πως η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Ειδικότερα, στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που αφορούν την οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους.

Τέλος, μελλοντικά, με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων, είναι εφικτό να καταρτιστούν ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα για την υλοποίηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ., μέσα από τα οποία να καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία έγκρισης και χρηματοδότησης τους.

2.3 Κατανομή αρμοδιοτήτων

Η υλοποίηση των μέτρων παρέμβασης που προτείνονται, σύμφωνα με την ισχύουσα θεσμική και νομοθετική κατανομή αρμοδιοτήτων, θα αναληφθεί από τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς υπό το συντονισμό του Δήμου Πετρούπολης.

Στον Πίνακα 3 πραγματοποιείται κατανομή αρμοδιοτήτων, με τον προσδιορισμό των πιθανών φορέων υλοποίησης ανά μέτρο παρέμβασης.

Επιπλέον, ο Δήμος Πετρούπολης θα πρέπει να προχωρήσει σε επιμερισμό των αρμοδιοτήτων μεταξύ των υπηρεσιών και φορέων που θα αναλάβουν τις ακόλουθες δράσεις:

- Εφαρμογή του Σ.Β.Α.Κ. και των παρεμβάσεων που εντάσσονται σε αυτό.
- Συντονισμός και επίβλεψη διαδικασιών κατά την υλοποίηση των παρεμβάσεων.
- Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων από τη σταδιακή εφαρμογή του Σ.Β.Α.Κ.





Πίνακας 3. Κατανομή αρμοδιοτήτων ανά μέτρο παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
Κατασκευή & λειτουργία Μετρό	Τεχνικές μελέτες - Διαγωνισμοί ανάθεσης εργολαβιών - Κατασκευή - Λειτουργία	Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, Αττικό Μετρό Α.Ε.
Διαμόρφωση δικτύου ροής πεζών	Τοπογραφικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	Δήμος Πετρούπολης
Ανάπλαση 25ης Μαρτίου	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	Δήμος Πετρούπολης
Αναβαθμοί γύρω από σχολικές μονάδες και "ευαίσθητες" περιοχές	Κυκλοφοριακές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	Δήμος Πετρούπολης
Ράμπες πεζών & οδηγιοί όδευσης τυφλών	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	Δήμος Πετρούπολης
Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης τυφλών σε σηματοδότες	Διαγωνισμός - Μελέτες - Έγκριση - Υλοποίηση συστήματος	Δήμος Πετρούπολης, Περιφέρεια Αττικής
Διαμόρφωση διαδρομών ποδηλάτου & οχημάτων μικροκινητικότητας	Τοπογραφικές μελέτες & μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-έγκριση)	Δήμος Πετρούπολης
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων & οχημάτων μικροκινητικότητας	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός-εκπόνηση-έγκριση) - Υλοποίηση - Λειτουργία	Δήμος Πετρούπολης, Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Πύκνωση δρομολογίων υφιστάμενης γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας	Προμήθεια νέων οχημάτων - Πρόσληψη οδηγών	Δήμος Πετρούπολης
Δημιουργία νέας γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας	Προμήθεια νέων οχημάτων - Πρόσληψη οδηγών	Δήμος Πετρούπολης
Σταδιακός εκσυγχρονισμός δημοτικών λεωφορείων με αγορά περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων & οχημάτων κατάλληλων για εξυπηρέτηση ΑμεΑ	Προμήθεια νέων οχημάτων	Δήμος Πετρούπολης
Εφαρμογή τηλεματικής σε λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ	Σχεδιασμός & υλοποίηση του συστήματος τηλεματικής σε στάσεις και λεωφορεία	ΟΣΥ Α.Ε., ΟΑΣΑ Α.Ε.





Χωροθέτηση χώρων στάσης-στάθμευσης και λειτουργίας ΤΑΞΙ	Κυκλοφοριακή μελέτη & μελέτη εφαρμογής - Υλοποίηση (Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τον ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση)	Δήμος Πετρούπολης
Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων	Σχεδιασμός - Υλοποίηση - Λειτουργία	Δήμος Πετρούπολης, Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Προνομακή μεταχείριση οχημάτων υψηλής πλήρωσης	Προσδιορισμός κινήτρων - Προγραμματική συμφωνία με επιχειρήσεις - Υλοποίηση	Δήμος Πετρούπολης, Συνεργασίες-Συμπράξεις με Ιδιώτες
Εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.	Διαγωνισμός ανάθεσης Σ.Φ.Η.Ο. - Εκπόνηση - Έγκριση	Δήμος Πετρούπολης
Εφαρμογή Σ.Φ.Η.Ο.	Υλοποίηση μέτρων Σ.Φ.Η.Ο. (διαγωνισμός-κατασκευαστικές εργασίες-παραλαβή έργου)	Δήμος Πετρούπολης
Εφαρμογή πολιτικών προώθησης της ηλεκτροκίνησης	Προσδιορισμός κινήτρων - Υλοποίηση	Δήμος Πετρούπολης
Ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	Σχεδιασμός & υλοποίηση εκστρατειών ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με τις βιώσιμες μορφές κινητικότητας	Δήμος Πετρούπολης
Τροχονομική επιτήρηση	Κατάρτιση σχεδίου αστυνόμευσης παράνομης στάθμευσης & λοιπών κυκλοφοριακών λειτουργιών	Δήμος Πετρούπολης, ΕΛ.ΑΣ.





2.4 Συσχέτιση μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια

Ορισμένα εκ των μέτρων και παρεμβάσεων που περιλαμβάνονται στην τελική έκδοση του Σ.Β.Α.Κ. υπάρχουν ήδη στον (επιχειρησιακό και στρατηγικό) σχεδιασμό του Δήμου Πετρούπολης. Τα συγκεκριμένα μέτρα αφορούν, κατά βάση, έργα των οποίων η εκτέλεση έχει προγραμματισθεί στο εγγύς μέλλον (έως 5 έτη), καθώς βρίσκονται σε ώριμο μελετητικό στάδιο και έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Ανάμεσα στα έργα που έχουν μελετηθεί και δρομολογηθεί προς κατασκευή στο άμεσο μέλλον είναι η ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου, η προμήθεια πρόσθετων λεωφορείων για τη Δημοτική Συγκοινωνία, κ.α.

Η συμβολή της ανάπλασης της 25^{ης} Μαρτίου στη βελτίωση και επέκταση του υπάρχοντος δικτύου ροής πεζών είναι ζωτικής σημασίας, ενώ αναμένεται να προσδώσει νέα πνοή στην πόλη, ευνοώντας περαιτέρω τις πεζή μετακινήσεις και γενικά τις μορφές βιώσιμης αστικής μετακίνησης. Επιπλέον, στο πλαίσιο της συγκεκριμένης αστικής παρέμβασης, περιλαμβάνεται η κατασκευή ραμπών πεζών και οδηγών όδευσης τυφλών, έργα τα οποία ενισχύουν την προσβασιμότητα για ΑμεΑ σε μια καίρια περιοχή της πόλης και παράλληλα βελτιώνουν το επίπεδο οδικής ασφάλειας για το σύνολο των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, ηλικιωμένοι, ΑμεΑ). Το τελικό αποτέλεσμα από τη συγκεκριμένη παρέμβαση περιλαμβάνει και την αισθητική αναβάθμιση της πόλης.

Ένα ακόμη έργο, του οποίου η υλοποίηση αναμένεται να ξεκινήσει το προσεχές χρονικό διάστημα, είναι η αναμόρφωση της οδού Αρχιπελάγους και των οδών γύρω από τα σχολεία (Θεσσαλίας-Ρ. Φεραίου). Απώτερος στόχος της συγκεκριμένης παρέμβασης είναι η διαμόρφωση των οδών κατά τρόπο, ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση της και από πεζούς και ποδηλάτες, εκτός από οχήματα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Η επέμβαση συνδυάζεται και με τη μονοδρόμηση της Ρήγα Φεραίου. Με αυτόν τον τρόπο, υλοποιείται άμεσα ένα επιπλέον έργο που αναμένεται να ευνοήσει τις πεζή μετακινήσεις και τη χρήση ποδηλάτου στην πόλη, συμβάλλοντας στην κατεύθυνση δημιουργίας ολοκληρωμένων δικτύων και όχι απλά τοπικών επεμβάσεων.

2.5 Μεθοδολογία παρακολούθησης & αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

Για την αποτελεσματική και επιτυχή εφαρμογή του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης – και τελικά την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης – απαιτείται η ανάπτυξη μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

Το σχετικό σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης αποτελείται από 7 δείκτες, τις αντίστοιχες τιμές βάσης και τις μελλοντικά επιδιωκόμενες τιμές-στόχους. Οι συγκεκριμένοι δείκτες έχουν σαφή προέλευση και «συγγένεια» με το σύστημα δεικτών που αναπτύχθηκε σε προηγούμενο Στάδιο και είχε ως στόχο την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στον Δήμο.

Αναφορικά με τις τιμές βάσης και τις μελλοντικές τιμές-στόχους, οι πρώτες αναφέρονται στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ οι ποσοτικοί στόχοι διαμορφώθηκαν μέσα από το όραμα κινητικότητας για την πόλη της Πετρούπολης, σε συνδυασμό με τα προτεινόμενα μέτρα και παρεμβάσεις του Σ.Β.Α.Κ.

Οι στόχοι συνιστούν την πιο απτή μορφή δέσμευσης σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί κατά την ανάπτυξη του, εκφράζοντας τον επιθυμητό βαθμό αλλαγής εντός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου. Επιπλέον, αποτελούν





ουσιαστικά τη βάση για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου του Σ.Β.Α.Κ. κατά την περίοδο εφαρμογής του.

Ως κρίσιμο χρονικό ορόσημο για την επίτευξη των δεικτών – στόχων τίθεται η εικοσαετία (μακροπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας). Ωστόσο, απαιτείται ο προσδιορισμός και ενδιάμεσων τιμών των δεικτών ανά τακτά χρονικά διαστήματα (περίπου ανά 5 έτη ή νωρίτερα), έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα εξεύρεσης εναλλακτικών μέτρων σε βοήθεια ή υποκατάσταση μέτρων, τα οποία:

- Δεν είναι εφικτό να υλοποιηθούν.
- Υλοποιούνται με βραδύτερο ρυθμό ή παρουσιάζουν αποκλίσεις.
- Δεν παρουσιάζουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.
- Αντιμετωπίζουν απρόβλεπτους κινδύνους.

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται οι δείκτες παρακολούθησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης, σε συνδυασμό με τους στρατηγικούς στόχους που εξυπηρετούν, καθώς και τις επιδιωκόμενες μεταβολές ή τελικές τιμές αυτών.

Πίνακας 4. Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων παρέμβασης

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ		ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ
Ευνόηση των πεζή μετακινήσεων	Δ1	Μήκος επέκτασης των υποδομών πεζών (πεζοδρόμια, διαβάσεις)	+3 χλμ	2024	2019
			+10 χλμ	2029	2019
			+20 χλμ	2039	2019
Υιοθέτηση μετακινήσεων με ποδήλατο	Δ2	Μεσοσταθμικό ποσοστό συμμετοχής ποδηλάτων στην σύνθεση της κυκλοφορίας	2%	2024	-
			8%	2029	-
			18%	2039	-
Αύξηση των μετακινήσεων με τη Δημόσια Συγκοινωνία	Δ3	Ποσοστό μετακινήσεων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	22%	2024	2019
			30%	2029	2019
			40%	2039	2019
Ευνόηση των συνθηκών μετακίνησης για ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (ΑμεΑ)	Δ4	Μήκος επέκτασης των υποδομών ΑμεΑ (ράμπες, οδηγιοί όδευσης τυφλών)	+4 χλμ	2024	2019
			+9 χλμ	2029	2019
			+15 χλμ	2039	2019
Μείωση των ατυχημάτων με παθόντες	Δ5	Μέσος όρος ατυχημάτων με παθόντες ανά έτος	-25%	2021-2023	2016-2018
			-50%	2026-2028	2016-2018
			-75%	2036-2038	2016-2018
Αποτροπή της παράνομης στάθμευσης	Δ6	Μέση συσσώρευση παράνομης στάθμευσης στις εμπορικές περιοχές και περιοχές μικτών χρήσεων γης	-20%	2024	2019
			-50%	2029	2019
			-75%	2039	2019





συμμετοχής των ποδηλάτων στην σύνθεση της κυκλοφορίας, διαιρώντας το πλήθος των ποδηλάτων με το πλήθος του συνόλου των οχημάτων που παρατηρήθηκαν στο σύνολο των θέσεων μέτρησης κατά το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα. Τελικά, ο επιδιωκόμενος στόχος είναι το μεσοσταθμικό ποσοστό συμμετοχής των ποδηλάτων στη σύνθεση της κυκλοφορίας να ανέλθει στο 2%, 8% & 18% για τα έτη αναφοράς 2024, 2029 & 2039, αντίστοιχα.

Σημειώνεται πως δεν αποκλείεται η προσθήκη περισσότερων θέσεων μέτρησης, οι οποίες θα μπορούσαν να αποτελούν σημείο αναφοράς για τις επόμενες μελλοντικά αναφορές.

Δ3 - Ποσοστό μετακινήσεων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Για την αποτύπωση της επιρροής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης που δρουν ευνοϊκά προς την προώθηση των μετακινήσεων με τη Δημόσια Συγκοινωνία, επιλέγεται ως αντιπροσωπευτικός δείκτης παρακολούθησης το ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM). Ο συγκεκριμένος δείκτης αναφέρεται στις μετακινήσεις που έχουν ως προέλευση ή/και προορισμό την Πετρούπολη, σχετίζεται δηλαδή τόσο με τις εσωτερικές όσο και με τις εξωτερικές μετακινήσεις.

Σημειώνεται πως σε προηγούμενο Παραδοτέο (Π4) του Σ.Β.Α.Κ., είχε επιλεγεί να εξεταστεί η μεταβολή της μέσης πληρότητας για το σύνολο των λεωφορειακών γραμμών που διέρχονται από τον Δήμο Πετρούπολης, κατά την πρωινή και απογευματινή αιχμή. Ωστόσο, κατόπιν επανεξέτασης, κρίνεται τελικά πως η μέση πληρότητα, είτε για μια λεωφορειακή γραμμή, είτε για το σύνολο των λεωφορειακών γραμμών, δεν είναι ο αντιπροσωπευτικότερος δείκτης, καθώς εξαρτάται από σειρά παραγόντων, όπως ο τύπος και συνεπώς η χωρητικότητα του κάθε λεωφορείου, καθώς και ο αριθμός των χρησιμοποιούμενων οχημάτων ανά λεωφορειακή γραμμή.

Για παράδειγμα, αν οριστεί πως στόχος είναι η αύξηση της ζήτησης στις λεωφορειακές γραμμές, μέσω της αύξησης της μέσης πληρότητας ανά γραμμή, υπάρχει το ενδεχόμενο να παρατηρηθεί μείωση της μέσης πληρότητας ανά λεωφορείο και γραμμή, διότι είναι πιθανό να έχουν προστεθεί νέα λεωφορεία στον στόλο, τα οποία μάλιστα να διαθέτουν μεγαλύτερη χωρητικότητα (καθήμενων και εν συνόλω). Συνεπώς, είναι εφικτό ενώ πρακτικά έχει αυξηθεί η ζήτηση για χρήση της δημόσιας επίγειας συγκοινωνίας και παράλληλα έχει βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινούμενων (μικρότερη πυκνότητα-πληρότητα εντός λεωφορείου), μέσω της αύξησης των δρομολογημένων λεωφορείων, να προκύψει εσφαλμένο συμπέρασμα για τη μεταβολή της ζήτησης για χρήση των λεωφορειακών γραμμών. Επιπλέον, μετά τη 10-ετία, ένα σημαντικό ποσοστό μετακινήσεων αναμένεται να πραγματοποιείται με χρήση του Μετρό που θα εξυπηρετεί την πόλη, οπότε είναι συνετό να εξεταστεί η κατανομή των μετακινήσεων στο σύνολο των MMM και όχι μόνο στις λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο.

Συνεπώς, για τη μέτρηση και αξιολόγηση του εξεταζόμενου δείκτη στο μέλλον, προτείνεται η διενέργεια έρευνας μετακινήσεων, παρόμοιων προδιαγραφών με εκείνης που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του υπό εκπόνηση Σ.Β.Α.Κ.. Θα περιλαμβάνει, δηλαδή, τη διενέργεια συνεντεύξεων με τη χρήση ερωτηματολογίου σε τυχαίο δειγματοληπτικά πλήθος μετακινούμενων σε όλη την πόλη, το οποίο θα ισούται τουλάχιστον με το 1% του αντίστοιχου πληθυσμού της Πετρούπολης, ενώ συστήνεται να πραγματοποιηθεί σε χρονική περίοδο ίδιων χαρακτηριστικών με αυτών της έρευνας που πραγματοποιήθηκε για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης (2019). Απώτερος σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας αποτελεί η εκτίμηση του ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με χρήση των MMM, υπέργειων και υπόγειων (όταν τεθεί σε λειτουργία το Μετρό). Τελικά, για κάθε έτος-ορόσημο, εξετάζεται αν η τιμή του υπολογισμένου δείκτη είναι τουλάχιστον ίση με την τελική τιμή-στόχο που έχει οριστεί. Σημειώνεται πως το ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με χρήση MMM στην υφιστάμενη κατάσταση ανέρχεται





στο 19%, βάσει της σχετικής έρευνας που διενεργήθηκε στο πλαίσιο εκπόνησης του παρόντος Σ.Β.Α.Κ.

Δ4 - Μήκος επέκτασης των υποδομών ΑμεΑ (ράμπες, οδηγοί όδευσης τυφλών)

Η επιμέτρηση του προκειμένου δείκτη ακολουθεί το πρότυπο εκείνης του «Δ1», όπως έχει περιγραφεί πιο πάνω.

Δ5 - Μέσος όρος ατυχημάτων με παθόντες ανά έτος

Για την αξιολόγηση της εξέλιξης του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Πετρούπολη, ο Δήμος Πετρούπολης, έχοντας ως βάση αναφοράς τα τροχαία ατυχήματα με παθόντες (νεκροί, βαριά τραυματίες, ελαφριά τραυματίες) της χρονικής περιόδου 2016 – 2018, θα αναζητήσει από την σχετική πηγή (ΕΛΣΤΑΤ ή αρμόδια Διεύθυνση Τροχαίας) τα τροχαία ατυχήματα αντίστοιχης σοβαρότητας για τις περιόδους 2021 – 2023, 2026 – 2028 και 2036 – 2038. Τα συγκεκριμένα στοιχεία δηλαδή θα περιλαμβάνουν ατυχήματα με νεκρούς, βαριά και ελαφρά τραυματίες, εντός της Πετρούπολης. Για κάθε μία από τις εξεταζόμενες – μελλοντικά – χρονικές περιόδους, θα υπολογιστεί ο μέσος όρος ατυχημάτων με παθόντες ανά έτος (ατυχήματα 3-ετίας με παθόντες/πλήθος ετών) και θα συγκριθεί με τον αντίστοιχο δείκτη για την τριετία 2016 – 2018, προκειμένου να υπολογιστεί το σχετικό ποσοστό μεταβολής.

Δ6 - Μέση συσσώρευση παράνομης στάθμευσης

Με την σταδιακή λήψη των αναγκαίων μέτρων για τη βελτίωση της διαχείρισης της στάθμευσης στην Πετρούπολη, και ιδιαίτερα στην κεντρική περιοχή, κρίνεται απαραίτητη η διενέργεια ερευνών χαρακτηριστικών στάθμευσης, κατά τα καθορισμένα έτη-ορόσημο, στις περιοχές όπου ήδη πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στο πλαίσιο εκπόνησης του παρόντος Σ.Β.Α.Κ., σε αντίστοιχη περίοδο (τυπική περίοδος), εντός τυπικής καθημερινής και για το ίδιο χρονικό διάστημα. Απώτερος στόχος από τις συγκεκριμένες έρευνες αποτελεί η εκτίμηση της ζήτησης για στάθμευση παρά την οδό, και ιδιαίτερα της ζήτησης για παράνομη στάθμευση στις περιοχές εμπορικών και μικτών χρήσεων γης. Εξάλλου, η παράνομη στάθμευση αποτελεί σημαντικό παράγοντα πρόκλησης προβλημάτων που σχετίζονται τόσο με την κυκλοφοριακή ροή (π.χ. παρακώλυση κυκλοφορίας), όσο και με την οδική ασφάλεια (π.χ. μείωση ορατότητας σε διασταυρώσεις).

Ως αντιπροσωπευτικότερος δείκτης για την έκφραση της ζήτησης στη στάθμευση κρίνεται η συσσώρευση στάθμευσης. Γενικά, ως συσσώρευση στάθμευσης (parking accumulation) νοείται ο συνολικός αριθμός οχημάτων που σταθμεύουν σε μια δεδομένη περιοχή, σε μια δεδομένη χρονική στιγμή. Επιπλέον, εάν η συσσώρευση διαιρεθεί με την προσφορά των αντίστοιχων θέσεων στάθμευσης, τότε προκύπτει η συσσώρευση στάθμευσης, εκφρασμένη επί τοις εκατό (%). Συνεπώς, η συσσώρευση παράνομης στάθμευσης υπολογίζεται ως το σύνολο των οχημάτων που σταθμεύουν παράνομα σε μια δεδομένη περιοχή και χρονική στιγμή, προς την προσφορά των αντίστοιχων θέσεων παράνομης στάθμευσης.

Έτσι, για κάθε περιοχή (εμπορικών ή/και μικτών χρήσεων γης) θα υπολογιστεί η μέση συσσώρευση παράνομης στάθμευσης που θα αναφέρεται στο σύνολο της ημέρας, ως ο μέσος όρος των τιμών της αντίστοιχης συσσώρευσης ανά χρονικό βήμα μέτρησης (μισή ώρα), εντός του προκαθορισμένου χρονικού διαστήματος μέτρησης. Η ως άνω περιγραφείσα διαδικασία εφαρμόστηκε αντίστοιχα και για τον υπολογισμό του σχετικού δείκτη για την υφιστάμενη κατάσταση. Όπως προκύπτει από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η μέση συσσώρευση παράνομης στάθμευσης για τις εμπορικές περιοχές, εντός τυπικής καθημερινής, ανέρχεται περίπου στο 42%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό που αναφέρεται στις περιοχές μικτών χρήσεων γης





3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

Στην κατεύθυνση της επίτευξης ευρείας αποδοχής για την εφαρμογή του Σχεδίου, προβλέπεται να προηγηθεί της έγκρισης (του Σχεδίου) η διεξαγωγή ενημερωτικής εκδήλωσης (διαβούλευση). Ο Ανάδοχος θα οργανώσει την τελική εκδήλωση, όπου θα παρουσιαστεί η τελική έκδοση του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης. Η εκδήλωση θα είναι ανοιχτή και σε αυτή θα προσκληθούν όλοι οι εκπρόσωποι φορέων, καθώς και πολίτες. Στόχος είναι η ενημέρωση των μέτρων που αποφασίστηκαν και ο χρόνος στον οποίο αυτά θα υλοποιηθούν, προκειμένου να υπάρξει η μέγιστη δυνατή συναίνεση και αφομοίωση των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Δεδομένων όμως της υφιστάμενων περιορισμών συγχρωτισμού ανθρώπων, λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού, η συγκεκριμένη δράση είναι πιθανό να πραγματοποιηθεί με εναλλακτικούς τρόπους που να διασφαλίζουν την ασφάλεια των συμμετεχόντων (ηλεκτρονική διαβούλευση). Σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση της αρμόδιας Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου, είναι επιθυμητό η Τελική Διαβούλευση να πραγματοποιηθεί με φυσική παρουσία των συμμετεχόντων. Οπότε, σχετική παράταση στη διάρκεια εκτέλεσης της παρούσας μελέτης έχει παραχωρηθεί, και αναμένεται ο προσδιορισμός των κατάλληλων συνθηκών για τη διοργάνωσή της. Τα αποτελέσματα της τελευταίας αυτής εκδήλωσης (ή όποιας άλλης σχετικής δραστηριότητας πραγματοποιηθεί) θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης.

Στο σημείο αυτό, τονίζεται πως η συγκρότηση δικτύου φορέων και η επισημοποίηση του, μέσω της κατάρτισης σχετικού συμφώνου συμμετοχής, το οποίο συνυπογράφεται από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών (Δήμος Πετρούπολης και δίκτυο φορέων), είναι καθοριστικής σημασίας για την έγκριση και επιτυχή εφαρμογή του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή αποδοχή από τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Ωστόσο, παρά τις συνεχείς προσπάθειες της Ομάδας Εργασίας Σ.Β.Α.Κ., μέσω αποστολής προσκλήσεων στους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, δεν κατέστη εφικτό να συγκροτηθεί δίκτυο φορέων, καθώς το σύμφωνο συμμετοχής δεν έχει συνυπογραφεί από τον επιθυμητό αριθμό ενδιαφερομένων. Εξάλλου, σύμφωνα με το πρόσφατο σχετικό ΦΕΚ (ν. 4784/2021), τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων λαμβάνουν χώρα έως το πέρας της διαδικασίας ανάπτυξης και προσδιορισμού του κοινού οράματος για την πόλη, καθώς και των προτεραιοτήτων και στόχων που απορρέουν από αυτό. Συνεπώς, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, εφόσον το σύμφωνο συμμετοχής δεν έχει συνυπογραφεί από κανέναν ενδιαφερόμενο, ο Δήμος Πετρούπολης δύναται να καταρτίσει το Σ.Β.Α.Κ. χωρίς τη συγκρότηση του δικτύου φορέων. Τα εμπλεκόμενα μέρη είχαν εντούτοις τη δυνατότητα συμμετοχής στην κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης μέσω των διαβουλεύσεων που πραγματοποιήθηκαν κατά τη φάση ανάπτυξης του Σχεδίου.

Για την έγκριση και εφαρμογή του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης, απαιτείται μια σειρά από βήματα, τα οποία περιγράφονται στη συνέχεια. Αρχικά, απαιτείται η οριστικοποίηση του παρόντος Σχεδίου Δράσης, το οποίο ο Δήμος Πετρούπολης οφείλει να κοινοποιήσει ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση στις ακόλουθες υπηρεσίες ή/και φορείς:

- A) Στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Πετρούπολης, προκειμένου να εγκρίνει τα μέτρα του σχεδίου δράσης που σχετίζονται με τη ρύθμιση της οδικής κυκλοφορίας (μονοδρομήσεις, ρυθμίσεις στάθμευσης) και στη συνέχεια να προωθηθούν προς ψήφιση στο αρμόδιο πολιτικό όργανο του Δήμου (Δημοτικό Συμβούλιο).
- B) Στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας.





- Γ) Στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο παρόν σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ. Σε αυτούς τους φορείς περιλαμβάνονται οι εξής οργανισμοί: (i) Περιφέρεια Αττικής, (ii) ΟΑΣΑ Α.Ε, (iii) Αττικό Μετρό Α.Ε. και (iv) Τροχαία Δυτικής Αττικής.

Στη συνέχεια, οι παραπάνω φορείς ή υπηρεσίες διατυπώνουν γνώμη επί των μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την παραλαβή αυτού. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στο Δήμο Πετρούπολης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ακολούθως, αποκλειστικά η ομάδα εργασίας του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης (εφόσον δεν υπάρχει συγκροτημένο δίκτυο φορέων) εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κριθεί απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Επισημαίνεται πως το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.

Επιπλέον, σημειώνεται πως στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο μηνών, ο Δήμος Πετρούπολης προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την εξέταση και χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ. Η μη αποστολή γνώμης από τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς που προσδιορίστηκαν παραπάνω ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

Αναφορικά με τη διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού ως Σ.Β.Α.Κ., αρχικά ο Δήμος Πετρούπολης πρέπει να υποβάλει αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ., με αίτηση μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Τ.Β.Α.Κ.) της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξεταστεί, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της. Ακολούθως, το συγκεκριμένο Τμήμα βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται τελικά ως Σ.Β.Α.Κ., με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του Τ.Β.Α.Κ. περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

Μετά την έκδοση της απόφασης χαρακτηρισμού ως Σ.Β.Α.Κ., ο ΟΑΣΑ Α.Ε. και η Αττικό Μετρό Α.Ε. λαμβάνουν υπόψη, κατά την κατάρτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού τους, τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης, για τα οποία η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των συγκεκριμένων φορέων.

Επιπρόσθετα, ο Δήμος Πετρούπολης οφείλει να αναρτήσει την απόφαση χαρακτηρισμού του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ. στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

Μετά την έγκριση του Σχεδίου, ξεκινά η φάση της υλοποίησης. Καθώς το Σ.Β.Α.Κ. είναι ένα κατά βάση στρατηγικό σχέδιο, με επιχειρησιακά χαρακτηριστικά, παρέχει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο πρέπει να υλοποιηθούν οι δράσεις του Σ.Β.Α.Κ., αλλά δεν προσδιορίζει με λεπτομέρεια πώς τα διάφορα μέτρα θα εφαρμοστούν. Επισημαίνεται πως η διαδικασία υλοποίησης πρέπει να ακολουθήσει μια δομημένη προσέγγιση για να βελτιώσει τους στόχους και να σχεδιάσει, εξειδικεύσει, διαχύσει και ελέγξει την εφαρμογή των μέτρων. Αυτές οι κυκλικές διαχειριστικές διεργασίες θα είναι πολύ μικρότερες χρονικά συγκρινόμενες με τη φάση του σχεδιασμού και πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτες ώστε να προσαρμόζονται σε νέα δεδομένα. Παράλληλα, θα πρέπει να γίνει προσπάθεια ώστε να ενταχθούν μέσα στο πλαίσιο λειτουργίας του Δήμου Πετρούπολης που θα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των μέτρων.





Ειδικότερα για τη φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., επισημαίνεται πως ο Δήμος Πετρούπολης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σχεδίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν σχέδιο δράσης (ή πιθανή μελλοντική τροποποίηση αυτού). Για το σκοπό αυτό, ο Δήμος Πετρούπολης υποχρεούται να καταρτίζει ανά διετία έκθεση προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., η οποία αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών, καθώς και για την υποβολή των σχολίων τους. Η συγκεκριμένη έκθεση θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα από την εφαρμογή των μέτρων του Σχεδίου είναι προϊόν, όπου έχουν συνεκτιμηθεί οι απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

Προκειμένου, λοιπόν, να: (α) παρακολουθείται συστηματικά η πρόοδος των έργων προς την επίτευξη των στόχων, (β) προσδιορίζονται πιθανά προβλήματα, εμπόδια και άλλες προκλήσεις που μπορεί να ανακύψουν, και (γ) ενημερώνονται το κοινό και οι εμπλεκόμενοι φορείς για την πρόοδο των εργασιών, απαιτείται η παρακολούθηση της προόδου και των επιπτώσεων από την εφαρμογή των μέτρων, σύμφωνα με τους δείκτες που έχουν ήδη οριστεί ως καταλληλότεροι ανά παρέμβαση/πακέτο μέτρων. Η αξιολόγηση των επιπτώσεων από την εφαρμογή των μέτρων συνίσταται να πραγματοποιείται σε τακτική βάση και ει δυνατόν κατά τα έτη-ορόσημο, για τα οποία έχουν τεθεί οι αντίστοιχοι στόχοι, πάντα σε αναλογία με τα σχετικά μέτρα και τον διαθέσιμο προϋπολογισμό. Επιπλέον, η σχετική έκδοση και ανάρτηση της έκθεσης προόδου γνωστοποιείται εγγράφως στους φορείς που έχουν λάβει γνώση της πρώτης έκδοσης του σχεδίου δράσης, καθώς και στο αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Τ.Β.Α.Κ.).

Ιδανικά, προκειμένου να υπάρχει διαφάνεια κατά τη διαδικασία της παρακολούθησης και αξιολόγησης, εκτιμάται πως είναι απαραίτητη η διενέργεια της συγκεκριμένης διαδικασίας από έναν ανεξάρτητο οργανισμό, ώστε να διασφαλίζεται η ουδετερότητα του αξιολογητή, ενώ θα πρέπει να εφαρμόζεται το ίδιο πακέτο δεικτών παρακολούθησης που είχε χρησιμοποιηθεί και σε προηγούμενα βήματα της διαδικασίας. Αν αυτή η πρακτική κριθεί ως αδύνατη για να πραγματοποιηθεί (π.χ. εξαιτίας περιορισμών στη χρηματοδότηση), η παρακολούθηση και αξιολόγηση από τον ίδιο το Δήμο Πετρούπολης που εφαρμόζει το Σ.Β.Α.Κ. είναι μια αποδεκτή εναλλακτική. Σε κάθε περίπτωση, απαιτείται η συνεχής παρακολούθηση καθ'όλη τη διάρκεια υλοποίησης του Σχεδίου.

Ακόμη, το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον Δήμο Πετρούπολης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Στην περίπτωση αυτή, ο Δήμος αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον ένα μήνα στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ., για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών. Εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, το σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου, ανάλογα με τον χαρακτήρα των μέτρων, στις υπηρεσίες που οφείλουν να λάβουν γνώση, όπως αυτές προσδιορίστηκαν κατά τα προηγούμενα, προκειμένου να διατυπώσουν γνώμη επί των σχετικών μέτρων. Σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε. ή/και την Αττικό Μετρό Α.Ε., το σχέδιο τροποποιείται υποχρεωτικά.

Το Σ.Β.Α.Κ. αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης χαρακτηρισμού ως Σ.Β.Α.Κ. Εξάλλου, το Σ.Β.Α.Κ. είναι μία συνεχής αέναη δραστηριότητα που εκκινεί με την εκπόνηση της παρούσας μελέτης και συνεχώς αξιολογείται, επικαιροποιείται και επανασχεδιάζεται ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες.

Τέλος, πολύ σημαντική κρίνεται η διαδικασία της ανασκόπησης των επιτευγμάτων του Σ.Β.Α.Κ. Ανασκόπηση των επιτευγμάτων του Σ.Β.Α.Κ. σημαίνει αξιολόγηση τόσο των ευρύτερων





επιπτώσεων στις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, και επιπρόσθετα (συμβολή στο όραμα), καθώς και της αποτελεσματικότητας της ίδιας της διαδικασίας προγραμματισμού για να καθοριστεί ο βαθμός επιτυχίας στην ανάπτυξη του Σχεδίου. Χρειάζονται και οι δύο πτυχές, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο των γνώσεων και εμπειριών, το οποίο, με τη σειρά του, αποτελεί μια καλή βάση για τον επόμενο κύκλο προγραμματισμού.

Στόχοι της συγκεκριμένης δραστηριότητας είναι η ανάλυση των διαδικασιών σχεδιασμού και υλοποίησης του Σχεδίου με συγκεκριμένα παραδείγματα επιτυχίας και αποτυχίας, η ενίσχυση της κατανόησης της διαδικασίας υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. και των συνολικών επιπτώσεων των μέτρων, καθώς και η αποτίμηση εμπειριών για την προετοιμασία του επόμενου Σ.Β.Α.Κ..

Συνεπώς, για την πλήρωση των παραπάνω στόχων, όταν ένας επαρκής αριθμός αποτελεσμάτων είναι διαθέσιμος, προτείνονται ενδεικτικά τα ακόλουθα:

- ✓ Εκτέλεση μιας διαδικασίας αξιολόγησης (π.χ. συμμετοχική παρατήρηση, διεξαγωγή focus group, συνεντεύξεις).
- ✓ Αξιολόγηση της ευρύτερης επίδρασης των εφαρμοζόμενων μέτρων.
- ✓ Ανάλυση των αποτελεσματικών (ή μη) και των σωστά εφαρμοσμένων (ή μη) μέτρων.
- ✓ Δημιουργία καταλόγου με τους στόχους που δε θα επιτευχθούν, αλλά είναι ακόμα ενεργοί.
- ✓ Δημιουργία εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και διδαγμάτων που προέκυψαν.
- ✓ Ανάπτυξη στρατηγικών για την ενίσχυση των επιτυχημένων περιπτώσεων εφαρμογής και την αποφυγή αποτυχίας κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου σχεδιασμού.
- ✓ Διάχυση του εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν από την ομάδα έργου και στους βασικούς ενδιαφερόμενους.

