

ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»

Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ



ΣΒΑΚ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

ΑΝΑΔΟΧΟΣ:

**ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. /
ΚΟΣΜΑΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ του ΣΙΜΟΥ**

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2022

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΣΤΑΔΙΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
Έκδοση 0	ΣΕΠΤ. 2022	Στάδιο Α'	2 ^ο Παραδοτέο

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	1
1.1 Συμβατικά.....	1
1.2 Αντικείμενο της μελέτης.....	1
1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη.....	2
1.4 Ομάδα μελέτης.....	3
2. ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.....	4
2.1 Φορέας Εκπόνησης.....	4
2.2 Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι.....	4
2.2.1 Παρεμβάσεις, σχέδια και πολιτικές.....	4
2.2.1.1 Ένταξη σε δίκτυα και διεθνείς πρωτοβουλίες.....	4
2.2.1.2 Στρατηγικός Σχεδιασμός του Δήμου.....	4
2.2.1.3 Μελέτες και Έργα.....	9
2.2.2 Ανθρώπινοι πόροι.....	9
2.2.3 Οικονομικοί Πόροι.....	11
2.2.4 Διαδικασία αυτοαξιολόγησης.....	14
2.3 Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ.....	15
2.4 Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης.....	17
2.5 Δημιουργία και Λειτουργία Ιστοσελίδας.....	17
2.6 Προσδιορισμός Περιοχής Παρέμβασης.....	18
2.7 Δίκτυο Φορέων & Εμπλεκόμενα Μέρη.....	23
2.8 Αξιοποίηση Εθνικού, Περιφερειακού και Τοπικού Πλαισίου.....	27
2.8.1 Διεθνές και Ευρωπαϊκό Επίπεδο.....	27
2.8.2 Εθνικό Επίπεδο.....	31
2.8.3 Τοπικό Επίπεδο.....	45
3. ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.....	53
3.1 Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.....	53
3.1.1 Χρονοδιάγραμμα Ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.....	53
3.1.2 Σχέδιο Συμμετοχής για την ενημέρωση και ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών.....	64
3.1.2.1 Καταγραφή εμπλεκόμενων φορέων.....	64
3.1.2.2 Μεθοδολογία συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών.....	71
3.2 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης.....	95
3.2.1 Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά στοιχεία.....	95
3.2.2 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης - Πολεοδομικά χαρακτηριστικά.....	100
3.2.3 Παράλιο Μέτωπο.....	104
3.2.4 Υφιστάμενες χρήσεις γης.....	106
3.2.5 Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (6χλμ. ακτίνα).....	115

3.2.6	Βασικό Οδικό Δίκτυο Αττικής	118
3.2.7	Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει ΓΠΣ	118
3.2.8	Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει Πραγματικής Λειτουργίας.....	120
3.2.9	Δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.....	121
3.2.10	Δημόσια Συγκοινωνία (MMM)	125
3.2.11	Θέσεις ταξί.....	130
3.2.12	Τροχαία Συμβάντα	131
3.2.13	Μετρήσεις και έρευνες για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης	137
3.2.13.1	Μελέτη Προέλευσης – Προορισμού ΟΑΣΑ (2006)	137
3.2.13.1.1	Γενικά χαρακτηριστικά	137
3.2.13.1.2	Ανάλυση προέλευσης- προορισμού.....	138
3.2.13.1.3	Μετακινήσεις ανά Τομέα	139
3.2.13.2	Απογραφές	140
3.2.13.3	Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων.....	142
3.2.13.4	Μετρήσεις Πεζών	143
3.3	Έρευνα Ερωτηματολογίων για το Σύστημα των Μεταφορών	149
3.4	Βαδισιμότητα - Walkability	150
3.4.1	Θεωρητικό Πλαίσιο	150
3.4.2	Μεθοδολογικό πλαίσιο υπολογισμού δείκτη περπατησιμότητας.....	155
3.4.3	Πλάτος Πεζοδρομίων	156
3.4.4	Ποιοτική κατάσταση Πεζοδρομίων	157
3.4.5	Εμπόδια επί των Πεζοδρομίων	158
3.4.6	Πεζόδρομοι.....	158
3.4.7	Ράμπες ΑΜΚ.....	158
3.4.8	Οδεύσεις Τυφλών	158
3.5	Υποβολή σχετικών χαρτών	159
3.6	1 ^η Διαβούλευση	160
3.7	Ανάλυση SWOT.....	161
3.7.1	Γενικά	161
3.7.2	Πλεονεκτήματα - Strengths	163
3.7.3	Αδυναμίες - Weaknesses.....	164
3.7.4	Ευκαιρίες - Opportunities	164
3.7.5	Απειλές - Threats.....	165
3.7.6	Συγκεντρωτικά στοιχεία ανάλυσης SWOT.....	166
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ		167
Παράρτημα I: Αλληλογραφία.....		168
Παράρτημα II: Απογραφές Στάθμευσης.....		169
Παράρτημα III: Μετρήσεις Στρεφουσών Κινήσεων και Σύνθεσης Κυκλοφορίας.....		170
Παράρτημα IV: Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2010-2019)		171
Παράρτημα V: Ερωτηματολόγια		172
Παράρτημα VI: Παρουσιάσεις Σεμιναρίου		173

**«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση**

α) Παρουσίαση κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου	173
β) Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη	173

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3-1: Μόνιμος και Πραγματικός (DeFacto) Πληθυσμός απογραφών ΕΛ.ΣΤΑΤ. 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, Π.Ε., Δήμος & Δημοτικές Ενότητες).....	95
Πίνακας 3-2: Ποσοστιαία κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού των Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, 2011.....	97
Πίνακας 3-3: Μόνιμος και Πραγματικός (DeFacto) Πληθυσμός απογραφών ΕΛ.ΣΤΑΤ. 1991-2001-2011 των Δήμων της Π.Ε. Πειραιώς.....	97
Πίνακας 3-4: Μόνιμος Πληθυσμός απογραφών ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2001-2011-2021 (Περιφέρεια, Π.Ε. & Δήμος). 98	
Πίνακας 3-5: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε. & Δήμος).....	99
Πίνακας 3-6: Πίνακας σχολείων Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	107
Πίνακας 3-7: Πίνακας με παιδικές χαρές Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	109
Πίνακας 3-8: Πίνακας με Πλατείες του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	109
Πίνακας 3-9: Πίνακας με Πάρκα του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	110
Πίνακας 3-10: Πίνακας με κτηρίων Υγείας και Πρόνοιας Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας.....	112
Πίνακας 3-11: Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής επέμβασης.....	115
Πίνακας 3-12: Θεσμοθετημένοι και υλοποιημένοι πεζόδρομοι με ΦΕΚ.....	121
Πίνακας 3-13: Μη Διαμορφωμένοι πεζόδρομοι, οι οποίοι είναι θεσμοθετημένοι με ΦΕΚ.....	122
Πίνακας 3-14: Διαμορφωμένοι οδοί με πλακόστρωτο, μη θεσμοθετημένοι.....	123
Πίνακας 3-15: Ημερήσια επιβατική κίνηση λεωφορειακών γραμμών (ΟΣΥ) για το έτος 2022.....	125
Πίνακας 3-16: Ημερήσια επιβατική κίνηση γραμμών τρόλλεϋ (ΟΣΥ) για το έτος 2022.....	125
Πίνακας 3-17: Στάσεις ΟΑΣΑ με εξοπλισμό τηλεματικής.....	127
Πίνακας 3-18: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, έτη 2012-2019.....	131
Πίνακας 3-19: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, έτη 2012-2019.....	132
Πίνακας 3-20: Τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, έτη 2012-2019.....	133
Πίνακας 3-21: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, έτη 2012-2019.....	133
Πίνακας 3-22: Κατανομή μέσου μετακίνησης στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	137
Πίνακας 3-23: Δήμοι προορισμού με προέλευση τον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	138
Πίνακας 3-24: Εξεταζόμενοι Κόμβοι και Ημερομηνίες & Ώρες Μετρήσεων.....	142
Πίνακας 3-25: Ωριαίες Ροές Πεζών στη Λ. Σαλαμίνας.....	143
Πίνακας 3-26: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Κωνσταντινουπόλεως.....	143
Πίνακας 3-27: Ωριαίες Ροές Πεζών στη Λ. Σαλαμίνας.....	143
Πίνακας 3-28: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Κωνσταντινουπόλεως.....	144
Πίνακας 3-29: Ωριαίες Ροές Πεζών στη Λ. Δημοκρατίας.....	144
Πίνακας 3-30: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Κωνσταντινουπόλεως.....	144
Πίνακας 3-31: Ωριαίες Ροές Πεζών στη Λ. Δημοκρατίας.....	144
Πίνακας 3-32: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Κωνσταντινουπόλεως.....	145
Πίνακας 3-33: Ωριαίες Ροές Πεζών στη Λ. Δημοκρατίας.....	145
Πίνακας 3-34: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Παπαναστασίου.....	145
Πίνακας 3-35: Ωριαίες Ροές Πεζών στη Λ. Δημοκρατίας.....	145
Πίνακας 3-36: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Παπαναστασίου.....	146
Πίνακας 3-37: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Παπανικολή.....	146
Πίνακας 3-38: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Παπαναστασίου.....	146
Πίνακας 3-39: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Παπανικολή.....	146
Πίνακας 3-40: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Παπαναστασίου.....	147
Πίνακας 3-41: Ωριαίες Ροές Πεζών στη Λ. Σαλαμίνας.....	147
Πίνακας 3-42: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Αλ. Παπαναστασίου.....	147
Πίνακας 3-43: Ωριαίες Ροές Πεζών στη Λ. Σαλαμίνας.....	147
Πίνακας 3-44: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Εθν. Αντιστάσεως.....	148
Πίνακας 3-45: Ωριαίες Ροές Πεζών στην Εθν. Αντιστάσεως.....	148
Πίνακας 3-46: Ωριαίες Ροές Πεζών στην 25 ^{ης} Μαρτίου.....	148
Πίνακας 3-47: Πλήθος πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους.....	156
Πίνακας 3-48: Ποσοστά εμποδίων.....	158

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2-1: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο πρώην Δήμου Δραπετσώνας.....	47
Εικόνα 2-2: Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Κερατσινίου.....	50
Εικόνα 3-1: Ο νέος κύκλος εκπόνησης του ΣΒΑΚ.....	54
Εικόνα 3-2: Επιλογές αντίδρασης (reaction) σε δημοσίευση ή σχόλιο στο Facebook	89
Εικόνα 3-3: Παράδειγμα διαδικτυακής ψηφοφορίας στο Facebook (επιλογή προτιμώμενης εποχής) με τη χρήση των εικονιδίων αντίδρασης	90
Εικόνα 3-4: Χρήσεις γης Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας.....	100
Εικόνα 3-5: Λόφος Σελεπίτσαρι.....	111
Εικόνα 3-6: Μώλος του Κράκαρη	111
Εικόνα 3-7: Δίκτυο πεζού – ποδηλάτη Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	124
Εικόνα 3-8: Δίκτυο γραμμών ΟΑΣΑ στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας	126
Εικόνα 3-9: Λεωφορεία Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας	128
Εικόνα 3-10: Γραμμές Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας	129
Εικόνα 3-11: Χώρος στάθμευσης ταξί στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως	130
Εικόνα 3-12: Χώρος στάθμευσης ταξί στην οδό Κλαπανάρα.....	130
Εικόνα 3-13: Σκαριφήματα περιοχών απογραφής στάθμευσης	141
Εικόνα 3-14: Περιοχή ανάλυσης δικτύου πεζοδρομίων	156

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2-1: Απόφαση Δημάρχου για Ομάδα Εργασίας.....	16
Διάγραμμα 2-2: Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας	17
Διάγραμμα 2-3: Χωροταξική ένταξη Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας.....	18
Διάγραμμα 2-4: Ζώνες Προστασίας Ορεινού Όγκου Αιγάλεω.....	20
Διάγραμμα 2-5: Δημόσια πρόσκληση για συγκρότηση Δικτύου Φορέων.....	23
Διάγραμμα 2-6: Έγγραφο πρόσκληση για συγκρότηση Δικτύου. Φορέων	24
Διάγραμμα 2-7: Σύμφωνο Συμμετοχής ΣΒΑΚ Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας	26
Διάγραμμα 3-1: Βασικές δραστηριότητες της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ	72
Διάγραμμα 3-2: Ευκαιρίες εμπλοκής των πολιτών και των φορέων κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ	73
Διάγραμμα 3-3: Εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, ανάλογα με τη φάση εκπόνησής του.....	74
Διάγραμμα 3-4: Σημεία στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ που προτείνονται δράσεις δια ζώσης συμμετοχής.....	77
Διάγραμμα 3-5: Ομάδες συμμετεχόντων στη διαδικασία εκπόνησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας και τα βασικά χαρακτηριστικά τους.....	79
Διάγραμμα 3-6: Μόνιμος πληθυσμός (1991-2001-2011) Περιφέρεια Αττικής, Π.Ε. Πειραιώς & Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	96
Διάγραμμα 3-7: Μόνιμος πληθυσμός (1991-2001-2011) των Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας	96
Διάγραμμα 3-8: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού (2011) στις Δημοτικές Ενότητες	97
Διάγραμμα 3-9: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού (2011) των Δήμων της Π.Ε. Πειραιά	98
Διάγραμμα 3-10: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, 2012-2019.....	132
Διάγραμμα 3-11: Ποσοστό Πλάτους Πεζοδρομίων	157
Διάγραμμα 3-12: Ποσοστό κατάστασης πεζοδρομίων	157

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ (συνοδεύουν το παρόν Παραδοτέο)

<i>α/α</i>	<i>ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ</i>	<i>ΚΛΙΜΑΚΑ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ</i>
1	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Γ.Π.Σ.	1:5.000	X.1
2	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Υφιστάμενης Λειτουργίας	1:5.000	X.2
3	Χρήσεις Γης & Αστικές Υποδομές	1:5.000	X.3
4	Πόλοι Έλξης	1:25.000	X.4
5	Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)	1:5.000	X.5
6	Δίκτυο πεζού – ποδηλάτη	1:5.000	X.6
7	Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς εντός του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας	1:5.000	X.7
8	Γραμμές Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας & Ακτίνες Επιρροής	1:5.000	X.8

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με την από 22/2/2022 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 10697/23.02.2022, ΑΔΑΜ: 22ΣΥΜΝ0101057521 2022-02-23) ανατέθηκε από το Δήμαρχο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας **Βρεττάκο Χρήστο** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. με δ.τ. «ΜΣΜ Consulting» / ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ του ΣΙΜΟΥ», η εκπόνηση της μελέτης με τίτλο «**Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ**».

Το παρόν τεύχος αποτελεί το 2^ο Παραδοτέο **τμήμα της εν λόγω μελέτης και αφορά στο Στάδιο Α' «Προετοιμασία και Ανάλυση».**

1.2 Αντικείμενο της μελέτης

Το αντικείμενο της παρούσας σύμβασης περιλαμβάνει:

- ❖ Το 1^ο Παραδοτέο (Στάδιο Πρόδρομων Εργασιών) αφορά στη μελέτη των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ, την κωδικοποίησή τους και τη μετάφραση του επεξεργασμένου κειμένου στα ελληνικά, με τη διενέργεια των απαραίτητων προσαρμογών στο ελληνικό νομικό πλαίσιο και τα δεδομένα της περιοχής του Δήμου.
- ❖ Το 2^ο Παραδοτέο (Στάδιο Α) αφορά στην υποβοήθηση του Δήμου στην εκτέλεση όλων των βημάτων του κεφαλαίου Α (τα κεφάλαια των βημάτων Α.1 – Α.3) του Γενικού Διαγράμματος του ΣΒΑΚ και θα υποβληθεί με τη μορφή Έκθεσης Αναφοράς.
- ❖ Το 3^ο Παραδοτέο (Στάδιο Β) αφορά στην υποβοήθηση του Δήμου στην εκτέλεση όλων των βημάτων του κεφαλαίου Β (τα κεφάλαια των βημάτων Β.4 – Β.6) του Γενικού Διαγράμματος του ΣΒΑΚ και θα υποβληθεί με τη μορφή Έκθεσης Αναφοράς.
- ❖ Το 4^ο Παραδοτέο (Στάδιο Γ) αφορά στην υποβοήθηση του Δήμου στην εκτέλεση όλων των βημάτων του κεφαλαίου Γ (τα κεφάλαια των βημάτων Γ.7 – Γ.9) του Γενικού Διαγράμματος του ΣΒΑΚ και θα υποβληθεί με τη μορφή Έκθεσης Αναφοράς.

Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί ότι καθώς τον Οκτώβριο 2019 αναθεωρήθηκαν οι Οδηγίες εκπόνησης ΣΒΑΚ της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, (2nd edition) 2019, τα προαναφερόμενα Παραδοτέα και το Γενικό Διάγραμμα του ΣΒΑΚ ακολουθούν τις εν λόγω αναθεωρημένες Οδηγίες.

Τα τέσσερα αυτά τεύχη αποτελούν τα μοναδικά παραδοτέα προς τον Δήμο.

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

Για την εκπόνηση του παρόντος παραδοτέου ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- Εθνική Χωρική Στρατηγική
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών
- Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών
- Η στρατηγική Intelligent Transport Systems – ITS
- Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (2021-2030)
- Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (2014-2025)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) Υποδομών Μεταφορών 2021 – 2027
- Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου (ΣΑΔ) του ΔΕΔΔΗΕ (2021 – 2025)
- Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο (ΕΣΠ)
- Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»
- Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030
- Εθνικός Κλιματικός Νόμος – Μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή
- Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠΚΑ)
- Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025
- Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)
- Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ)
- Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΤΠΣ)
- Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (2014 - 2021)
- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής (2021 - 2027)
- Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αττικής (ΠΠΑ) (2021 - 2025)
- Περιφερειακό Σχέδιο για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής (ΠΕΣΠΚΑ)
- Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων Πειραιά 2014 - 2022
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
- Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΤοΣΔΑ)

1.4 Ομάδα μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

ΜΣΜ CONSULTING

Θεόδωρος Μαυρογεώργης, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin)

Άννα Μαυρογεώργη, Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος

Μεταξία Σμαΐλη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος

Κυριακή Μαυρογεώργη, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ

Όλγα Ρεϊτζοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος

Κωνσταντίνα Πυλαρινού, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος

Κωνσταντίνα Λυμπεράκη, Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, MSc (Eng)

Χαραλαμπία Καραγιάννη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ

Στέργιος – Ζήκος Πασχαλίδης, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

ΑΤΟΜΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΣΜΑ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ / ΔΙΚΤΥΟ CIVINET GREECE-CYPRUS

Κ. Αναγνωστόπουλος, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος MSc

Κ. Νικολοπούλου, Πολιτικός Επιστήμων Παντείου Πανεπιστημίου

Μ. Μελά, Συνεργάτης Επικοινωνίας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

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

Γ. Λιάππη, Πολιτικός Μηχανικός, MSc

ΟΤΕ ACADEMY

Α. Ράλλη, Graphic Designer

2. ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

2.1 Φορέας Εκπόνησης

Ο φορέας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας.

2.2 Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι

2.2.1 Παρεμβάσεις, σχέδια και πολιτικές

2.2.1.1 Ένταξη σε δίκτυα και διεθνείς πρωτοβουλίες

Τον Νοέμβριο του 2011, ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας υπέγραψε την **Ευρωπαϊκή Χάρτα για την Ισότητα των Φύλων στις Τοπικές Κοινωνίες**, αναλογιζόμενος τη σημασία εφαρμογής βιώσιμων πρακτικών για την προώθηση της αρχής της Ισότητας των Φύλων.

Τέλος, ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας βρίσκεται σε διαδικασία εγγραφής στο δίκτυο ευρωπαϊκών πόλεων **CIVITAS** για την προώθηση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και στο Δίκτυο **CIVINET Greece-Cyprus**.

Ο Δήμος επίσης συμμετέχει στο **Εθνικό Διαδημοτικό Δίκτυο Υγιών Πόλεων - Προαγωγής Υγείας**.

2.2.1.2 Στρατηγικός Σχεδιασμός του Δήμου

Το όραμα του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι:

Η ανάπτυξη ενός Δήμου με κοινωνική ευαισθησία και δομές διευκόλυνσης των αδυνάμων, με ξεχωριστή πολιτιστική ταυτότητα και διαρκή μέριμνα για την παιδεία και τον αθλητισμό, με μέλημα για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, την προστασία του περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και της υγείας των κατοίκων. Ένας Δήμος λειτουργικός και καινοτόμος με αξιοποίηση της τεχνολογίας, προς τη μέγιστη εξυπηρέτηση των πολιτών.

Η Α' Φάση του Επιχειρησιακού του Προγράμματος περιλαμβάνει τον Στρατηγικό Σχεδιασμό, ο οποίος διαθέτει τέσσερις βασικούς άξονες (γενικοί στόχοι):

ΑΞΟΝΑΣ 1: Περιβάλλον και Ποιότητα ζωής,

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

ΑΞΟΝΑΣ 3: Τοπική οικονομία και Απασχόληση

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

Τα μέτρα και οι στόχοι που παρουσιάζουν ενδιαφέρον (άμεσα ή έμμεσα) ως προς τους στόχους και το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ είναι:

ΑΞΟΝΑΣ 1: Περιβάλλον και Ποιότητα ζωής

1.1 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΠΡΑΣΙΝΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

1.1.1 Αναβάθμιση παραλιακού μετώπου & ανάδειξη των κτιρίων

1.1.2 Προστασία και ενίσχυση αστικού και περιαστικού πρασίνου - Παρεμβάσεις αναβάθμισης του πρασίνου

1.1.3 Ενίσχυση δράσεων περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή

- 1.1.4 Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
 - 1.1.6 Πρόληψη & αντιμετώπιση ζημιών και καταστροφών που προκαλούνται από θεομηνίες
 - 1.1.7 Αντιμετώπιση προβλημάτων ατμοσφαιρικής ρύπανσης
 - 1.1.8 Αντιπλημμυρική & Αντισεισμική Θωράκιση Της Πόλης
 - 1.1.10 Αναβάθμιση & απαλλοτριώσεις χώρων για δημιουργία χώρων πρασίνου
 - 1.1.11 Δημιουργία πράσινων διαδρομών
 - 1.1.12 Δημιουργία μηχανισμού άμεσης ανταπόκρισης σε επιπτώσεις ακραίων καιρικών φαινομένων
 - 1.1.13 Παρεμβάσεις για τη μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας
 - 1.1.14 Αστική αναζωογόνηση
 - 1.1.16 Βιώσιμη πόλη μέσα από τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων
- 1.2 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ – ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**
- 1.2.1 Δημιουργία υποδομών στάθμευσης
 - 1.2.2 Μελέτες για βελτίωση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης
 - 1.2.3 Βελτίωση Δημοτικής Συγκοινωνίας
 - 1.2.4 Βελτίωση προσπελασιμότητας δρόμων και πεζοδρόμων για την ομάδα του πληθυσμού με κινητικά προβλήματα
 - 1.2.5 Συντήρηση οδικού δικτύου
 - 1.2.6 Ανάπλαση της διαδρομής των γραμμών του παλαιού τραμ
 - 1.2.7 Δημιουργία ποδηλατοδρόμων
 - 1.2.8 Μείωση του αριθμού των εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων
- 1.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΔΙΚΤΥΑ – ΕΡΓΑ- ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ**
- 1.3.2 Μελέτη δικτύου αποχέτευσης όμβριων υδάτων
 - 1.3.3 Κατασκευή και συντήρηση δικτύου όμβριων
 - 1.3.4 Υλοποίηση έργων οδοποιίας
 - 1.3.5 Κατασκευή, συντήρηση και ανάπλαση πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, πλατειών και γενικά κοινόχρηστων χώρων
 - 1.3.6 Βελτιώσεις παιδικών χαρών
 - 1.3.8 Αναπλάσεις- αναδείξεις αρχαιολογικών-ιστορικών χώρων
- 1.6 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**
- 1.6.1 Απαλλοτριώσεις οικοπέδων και εδαφικών εκτάσεων
 - 1.6.2 Εφαρμογές πολεοδομικού σχεδιασμού

- 1.6.3 Αναβάθμιση και εξυγίανση αστικού περιβάλλοντος
- 1.6.5 Θωράκιση των κοινοχρήστων χώρων της πόλης που απειλούνται από την αλλαγή της νομοθεσίας
- 1.6.6 Χαρακτηρισμός χρήσεων γης όπου δεν υπάρχουν
- 1.6.7 Τροποποίηση χρήσεων γης στη βιομηχανική περιοχή
- 1.6.8 Αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων οικοπέδων και κτισμάτων ελεύθερων οικοπέδων που προκύπτουν από την κατεδάφιση επικίνδυνων κτισμάτων και που δεν εμφανίζονται ή δεν βρίσκονται οι ιδιοκτήτες τους
- 1.6.9 Θεσμοθέτηση ΖΕΕ, ΖΕΚ, ΖΕΠ & ΖΑΑ στις προσφυγικές περιοχές

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

2.1 ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ

- 2.1.4 Βελτίωση υποδομών για την τρίτη ηλικία
- 2.1.5 Βελτίωση υποδομών για νήπια και βρέφη
- 2.1.6 Υποστήριξη ευάλωτων ατόμων
- 2.1.7 Υποστηρικτικές υπηρεσίες για ΑμεΑ
- 2.1.10 Δημιουργία νέων βρεφονηπιακών σταθμών
- 2.1.12 Ανίχνευση, ιεράρχηση & επίλυση των αναγκών του πληθυσμού της τρίτης ηλικίας

2.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ-ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗ

- 2.2.8 Βελτίωση πρόσβασης στα σχολεία για μαθητές με κινητικά προβλήματα

2.3 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

- 2.3.5 Δημιουργία νέων χώρων πολιτισμού

2.4 ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

- 2.4.4 Δημιουργία υπαίθριων χώρων άθλησης

2.5 ΙΣΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΦΥΛΩΝ

- 2.5.2 Προώθηση δράσεων για την ενίσχυση της ισότητας των φύλων

ΑΞΟΝΑΣ 3: Τοπική οικονομία και Απασχόληση

3.1 ΤΟΠΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

- 3.1.1 Στήριξη της τοπικής επιχειρηματικότητας
- 3.1.3 Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών

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

4.1 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ - ΨΗΦΙΑΚΟΣ ΔΗΜΟΣ

- 4.1.2 Αξιοποίηση της πληροφορικής για παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών προς τους πολίτες μέσω διαδικτύου
- 4.1.5 Αξιοποίηση των νέων ψηφιακών τεχνολογιών και καινοτόμων λύσεων

4.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ

- 4.2.1 Βελτίωση της οργανωτικής δομής του Δήμου
- 4.2.2 Ανάπτυξη ωφέλιμων για τον Δήμο συνεργασιών
- 4.2.3 Διοίκηση μέσω στόχων με αξιολόγηση των δράσεων

4.3 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ & ΥΛΙΚΟΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

- 4.3.2 Αναβάθμιση του προσωπικού με διαρκή επιμόρφωση
- 4.3.3 Ενίσχυση του Δήμου με προσλήψεις μόνιμου προσωπικού
- 4.3.5 Μεταφορά των υπηρεσιών που στεγάζονται σε μισθωμένους χώρους, σε ιδιόκτητα κτίρια στο μέγιστο βαθμό
- 4.3.7 Αναβάθμιση του στόλου των αυτοκινήτων με ηλεκτρικά αυτοκίνητα

4.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

- 4.4.1 Βελτίωση των οικονομικών του Δήμου
- 4.4.2 Μείωση λειτουργικού κόστους
- 4.4.3 Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Δήμου προς όφελος των δημοτών
- 4.4.4 Απορρόφηση επενδυτικών προγραμμάτων και κονδυλίων
- 4.4.5 Αναζήτηση νέων πηγών χρηματοδότησης

Σε αυτό το πλαίσιο, και ειδικότερα για ζητήματα που σχετίζονται περισσότερο με τους Άξονες 1 και 2, μελέτες που εκπονήθηκαν για τον Δήμο και έχουν άμεσο ή έμμεσο αντίκτυπο στην κινητικότητα ή/και την οδική ασφάλεια παρατίθενται παρακάτω:

- Κατασκευή, επισκευή και συντήρηση αθλητικών εγκαταστάσεων του Δήμου
- Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2020
- Ενεργειακή αναβάθμιση κτιρίων δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- Συντήρηση δημοτικών ανοιχτών αθλητικών χώρων, σχολικών μονάδων, προσβασιμότητα ΑΜΕΑ
- Κατασκευή νέου κτιρίου πολυχώρου πολιτισμού - αθλοπαιδιών και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου στην περιοχή «Νάφθα»

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου 2020 – 2023

Η Β' Φάση του Επιχειρησιακού Προγράμματος περιλαμβάνει τον Επιχειρησιακό Σχεδιασμό, ο οποίος αποτελεί πρωταρχικό εργαλείο για την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων που αποτυπώθηκαν στον Στρατηγικό Σχεδιασμό του Δήμου. Σύμφωνα με αυτόν ο σχετικός προϋπολογισμός διαμορφώνεται ως εξής:

ΑΞΟΝΕΣ	ΠΟΣΟ
ΑΞΟΝΑΣ 1: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ	78.480.865,06 €
ΑΞΟΝΑΣ 2: ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ-ΥΓΕΙΑ-ΠΑΙΔΕΙΑ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	39.061.161,89 €
ΑΞΟΝΑΣ 3: ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	10.000,00 €
ΑΞΟΝΑΣ 4: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ & ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	2.520.868,60 €
ΣΥΝΟΛΟ	120.072.895,55 €

Οι Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του Επιχειρησιακού Σχεδίου που παρουσιάζουν ειδικό ενδιαφέρον για το ΣΒΑΚ είναι:

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΕΙΚΤΗ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ/ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΤΙΜΗ
ΑΞΟΝΑΣ 1: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ		
1.2: ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ		
Αριθμός θέσεων σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης που θα δημιουργηθούν	Εκρών	Αύξηση επισκεψιμότητας
1.5: ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ - ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ		
Αριθμός θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Εκρών	4
Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Εκρών	1
ΑΞΟΝΑΣ 4: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ & ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ		
4.1 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ-ΨΗΦΙΑΚΟΣ ΔΗΜΟΣ		
Αριθμός ηλεκτρονικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση του πολίτη	Εκρών	9
Αριθμός εφαρμογών πληροφορικής, που τέθηκαν σε λειτουργία για ανάγκες της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης	Εκρών	2

2.2.1.3 Μελέτες και Έργα

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

Ολοκληρώθηκε

- Κατασκευή, επισκευή και συντήρηση αθλητικών εγκαταστάσεων των Δήμων

Σε εξέλιξη

- Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)
- Αναβάθμιση 29 στάσεων του Δήμου
- Κατασκευή πολυχώρου πολιτισμού
- Πλατεία Βάρναλη Δραπετσώνα

Διαγωνισμοί σε εξέλιξη

- Ασφαλοστρώσεις δήμου
- ΕΣΕΚΚ (Επιχειρησιακό Σχέδιο για την Εξασφάλιση Κοινόχρηστων Κοινωφελών χώρων)
- Σχέδιο Προσβασιμότητας στα Ιδιόκτητα δημοτικά κτίρια του δήμου
- Ανάπλαση πλατείας Λαού και δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης

2.2.2 Ανθρώπινοι πόροι

Με την υπ' αριθμ. 114/2012 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, περί έγκρισης του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, και την υπ' αριθμ. 293/2017 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, περί μερικής τροποποίησης του ισχύοντος ΟΕΥ του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, ο τροποποιημένος οργανισμός προβλέπει τις παρακάτω οργανικές μονάδες:

ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ – ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ

ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ, ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΙ – ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΩΝ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ, ΙΑΤΡΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ & ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΑΤΙΣΜΟΥ, ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

- Τμήμα Προγραμματισμού και Ανάπτυξης
- Τμήμα Αποτελεσματικότητας, Ποιότητας και Οργάνωσης
- Τμήμα Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ

- Τμήμα Σχεδιασμού, Εποπτείας και Μελετών Καθαριότητας, Ανακύκλωσης & Τεχνικού Εξοπλισμού
- Τμήμα Αποκομιδής Απορριμμάτων και Ανακυκλώσιμων Υλικών
- Τμήμα Άμεσης Παρέμβασης και Ειδικών Συνεργειών
- Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

- Τμήμα Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Πολιτικής Προστασίας
- Τμήμα Συντήρησης Πρασίνου
- Τμήμα Μικροέργων και Συντήρησης Παιδικών Χαρών

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

- Τμήμα Έκδοσης Αδειών Δόμησης
- Τμήμα Πολεοδομικών Εφαρμογών
- Τμήμα Ελέγχου Κατασκευών

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΑΙΔΕΙΑΣ

- Τμήμα Παιδείας και Δια Βίου Μάθησης
- Τμήμα Δημοτικών Βιβλιοθηκών, Αρχείων και Μουσείων
- Τμήμα Αθλητισμού
- Τμήμα Πολιτισμού

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

- Τμήμα Κοινωνικής Πολιτικής και Προαγωγής της Δημόσιας Υγείας
- Τμήμα Παιδικών και Βρεφονηπιακών Σταθμών
- Τμήμα Παροχής Προνοιακών Επιδομάτων
- Τμήμα Προστασίας Τρίτης Ηλικίας

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- Τμήμα Δημοτικού Συμβουλίου
- Τμήμα Δημοτικής Κατάστασης
- Τμήμα Γραμματείας & Διοικητικής Μέριμνας

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

- Τμήμα Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού
- Τμήμα Μητρώων και Διαδικασιών Προσωπικού
- Τμήμα Μισθοδοσίας

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- Τμήμα Λογιστηρίου, Προϋπολογισμού & Οικονομικής Πληροφόρησης
- Τμήμα Εσόδων και Περιουσίας
- Τμήμα Αδειοδοτήσεων και Ρύθμισης Εμπορικών Δραστηριοτήτων
- Τμήμα Ταμειακής Υπηρεσίας

- Τμήμα Προμηθειών και Αποθηκών

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- Τμήμα Συγκοινωνιακών, Κτιριακών Έργων και Υπαίθριων Χώρων
- Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικού και Συγκοινωνιών
- Τμήμα Συντήρησης Σχολικών Κτιρίων
- Τμήμα Μελετών

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠ 848

- Τμήμα Εξυπηρέτησης Πολιτών
- Τμήμα Εσωτερικής Ανταπόκρισης
- Τμήμα ΚΕΠ 848 Π
- Τμήμα ΚΕΠ 311
- Τμήμα ΚΕΠ 586

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

- το Γραφείο Γενικού Γραμματέα
- τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
- τη Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
- τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου
- τη Διεύθυνση Πολιτισμού, Αθλητισμού και Παιδείας

Επιπλέον, συνίσταται στην Ο.Ε. του ΣΒΑΚ να συμμετέχει και εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ, της Αττικό Μετρό, του Λιμεναρχείου Κερατσινίου και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2.2.3 Οικονομικοί Πόροι

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 517/2021 απόφαση του Προϋπολογισμού του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας έτους 2022, τα έργα που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για το ΣΒΑΚ είναι:

- Ανάπλαση περιοχής Καστρακίου Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- Κατασκευή ραμπών και χώρων υγιεινής για την πρόσβαση και την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε σχολικές μονάδες του Δήμου
- Σχέδια φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)

Τα προγραμματισμένα έργα καλύπτονται εν μέρη από το ΕΣΠΑ, την Περιφέρεια Αττικής (ΠΔΕ) και το πρόγραμμα ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ.

Την τελευταία 10ετία, 2011 έως και το 2021, ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας έχει καταφέρει να απορροφήσει έκτακτες χρηματοδοτήσεις από τις πηγές του πίνακα που ακολουθεί. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από αυτόν είναι:

- Ο Δήμος έχει καταφέρει να αντλεί κατά μέσο όρο 6,27 εκ. ευρώ ανά έτος, με ελάχιστο ετήσιο ποσό τα 3,7 εκ ευρώ και μέγιστο τα 16,4 εκ. ευρώ. Σύνολο δεκαετίας: 69 εκ € (13,8% των συνολικών εσόδων του Δήμου).
- Τα μεγαλύτερα έκτακτα ποσά αντλούνται από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους με σκοπό επενδύσεις (2,26% προϋπολογισμού), από Κεντρικούς Φορείς (Υπουργεία, ΕΕΤΑΑ, ΚΑΠΕ) μέσω του ΠΔΕ (0,94%), από το ΕΣΠΑ (0,52% κωδ. 1323, 0,10% κωδ. 1328 και 0,19% από ΠΕΠ) και μέσω Προγραμματικών Συμβάσεων κυρίως για Επισκευή και Συντήρηση Σχολικών Κτιρίων (0,37% κωδ. 1312 και 0,07% κωδ. 1326).
- Τα ποσοστά άντλησης χρηματοδοτήσεων από εξωτερικές πηγές χρηματοδότησης όπως είναι το Πράσινο Ταμείο και τα προγράμματα Φιλόδημος και Θησέας, δεν ξεπερνούν αθροιστικά το 0,1% των εσόδων του Δήμου στην περίοδο 2011-2021 (περίπου 45.000 €/έτος).

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

**«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση**

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ														
	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ / ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2011-2021	%
0	ΤΑΚΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	27.132.723	23.328.144	21.910.854	21.965.728	22.970.867	26.701.203	28.665.369	29.259.318	21.101.815	22.558.000	23.950.551	269.544.572	53,96%
1	ΕΚΤΑΚΤΑ ΕΣΟΔΑ	3.916.890	4.528.015	16.392.859	5.254.161	3.735.465	7.404.825	4.219.739	4.011.736	4.822.172	7.738.429	7.025.002	69.049.293	13,82%
11	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΚΠΟΙΗΣΗ ΚΙΝΗΤΗΣ ΚΑΙ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	0	0	0	9.274	0	-	-	-	-	-	-	9.274	0,00%
12	ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΛΥΨΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ	2.389.040	1.280.181	12.030.982	3.277.418	1.038.207	1.160.328	2.224.051	2.423.783	2.529.881	5.154.264	3.825.098	37.333.233	7,47%
13	ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	1.296.069	3.064.090	3.791.985	1.653.182	2.267.296	1.238.433	1.414.432	1.184.088	1.980.930	2.377.269	2.970.435	23.238.209	4,65%
1311	ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΣ ΠΟΡΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΠΔΕ (ΣΑΤΑ)	695.022	2.371.275	1.190.440	884.045	1.007.830	857.430	857.430	857.430	857.430	857.430	857.430	11.293.192	2,26%
1312	ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ	95.080	217.860	147.100	150.400	0	152.300	152.400	228.600	228.600	247.000	250.400	1.869.740	0,37%
1314	ΘΗΣΕΑΣ	12.920	35.470	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48.390	0,01%
1319	ΛΟΙΠΑ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ (ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ)	-	-	-	-	-	-	-	0	-	38.196	-	38.196	0,01%
1321	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ (ΠΕΠ ΚΑΙ ΠΔΕ ΑΤΤΙΚΗΣ)	0	0	0	48.986	437.882	228.703	144.400	98.058	0	0	0	958.029	0,19%
1322	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΜΕΣΩ ΠΔΕ (ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ, ΕΕΤΑΑ, ΚΑΠΕ)	-	-	0	220.963	431.852	0	260.202	0	894.900	1.001.837	1.862.605	4.672.359	0,94%
1323	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΕΡΓΩΝ ΑΠΟ ΕΕ (ΕΣΠΑ)	0	430.612	2.181.396	0	-	-	-	-	-	-	-	2.612.008	0,52%
1326	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ (ΟΣΚ)	284.472	8.873	73.437	0	0	0	-	-	-	-	-	366.782	0,07%
1327	ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ (ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ, ΚΑΠΕ, ΔΕΗ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΠΕΣ κτλ)	208.575	0	199.611	-	-	-	-	-	-	-	-	408.186	0,08%
1328	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΕΣΠΑ ΕΚΤΟΣ ΠΕΠ	-	-	-	132.036	389.730	0	-	-	-	-	-	521.766	0,10%
14	ΔΩΡΕΕΣ - ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΕΣ - ΚΛΗΡΟΔΟΣΙΕΣ	0	0	16.800	-	0	100,00	-	-	3.000	-	11.000	30.800	0,01%
15	ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ – ΠΡΟΣΤΙΜΑ - ΠΑΡΑΒΟΛΑ	139.462	131.726	521.961	122.739	117.891	4.700.547	250.380	197.723	116.270	114.639	123.008	6.536.346	1,31%
16	ΛΟΙΠΑ ΕΚΤΑΚΤΑ ΕΣΟΔΑ	92.318	52.016	31.130	191.547	312.070	305.415	330.875	206.141	192.089	92.256	95.460	1.901.317	0,38%
2	ΕΣΟΔΑ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΤΩΝ (ΠΟΕ) ΠΟΥ ΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ	315.606	197.546	161.692	256.437	269.594	295.462	321.346	403.570	354.170	243.028	1.085.499	3.903.950	0,78%
3	ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΑΠΟ ΔΑΝΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΟΕ	32.865	214.715	5.955.008	269.781	443.187	2.535.235	872.196	228.843	2.724.139	1.451.693	743.377	15.471.039	3,10%
4	ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΩΝ	6.470.125	6.083.347	5.374.106	5.483.135	5.385.970	5.886.279	6.059.795	6.472.720	7.724.694	7.482.873	7.805.434	70.228.478	14,06%
5	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ	358.473	369.122	624.261	6.153.565	9.222.042	10.227.228	15.692.759	12.610.625	6.516.148	5.310.478	4.242.029	71.326.730	14,28%
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	38.226.682	34.720.889	50.418.780	39.382.807	42.027.125	53.050.232	55.831.204	52.986.812	43.243.138	44.784.501	44.851.892	499.524.062	100,00%

Πηγή: Ταμειακός Απολογισμός Εσόδων Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας 2011 - 2021

2.2.4 Διαδικασία αυτοαξιολόγησης

Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτοαξιολόγησης που όφειλε ο Δήμος να ακολουθήσει διατέθηκε στην Ομάδα του ΣΒΑΚ το ερωτηματολόγιο αυτοαξιολόγησης του ELTIS. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 100 ερωτήσεις και έχει ως στόχο να αναδείξει την υφιστάμενη κατάσταση στον Δήμο σχετικά με τις τρέχουσες πρακτικές και τον υφιστάμενο σχεδιασμό, συγκρινόμενη με μια ιδανική διαδικασία σχεδιασμού, όπως αυτή των οδηγιών του ELTIS.

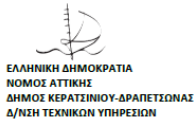
Δεδομένου ότι τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτοαξιολόγησης δεν είναι δημοσιεύσιμα σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, παραλείπεται η επισύναψη και ο σχολιασμός τους.

2.3 Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ

Με την απόφαση με αριθμό 317/9.52022 (αριθμ. πρωτ. 25507/09.05.2022) απόφαση του Δημάρχου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, γίνεται σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε.) του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας (κατά το Ν. 4784/2021 άρθρ. 5), αποτελούμενη από τους:

- ✓ **Τσεφαλάς Κωνσταντίνος**, Γενικός Γραμματέας του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- ✓ **Διακάκη Ευγενία**, Αντιδήμαρχος - Τμήματος Μικροέργων και Συντήρησης Παιδικών Χαρών – Τμήματος Μελετών – Τμήματος Συντήρησης Σχολικών Κτιρίων του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- ✓ **Αγγελάκης Δημήτρης**, Διευθυντής Τ.Υ. του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- ✓ **Γεωργαράς Νικόλαος**, Προϊστάμενος Τμήματος Μελετών του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας
- ✓ **Βασιλόπουλος Ιωάννης**, Προϊστάμενος Τμήματος Περιβάλλοντος Ενέργειας & Πολιτικής Προστασίας του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- ✓ **Αναπλιώτης Ιωάννης**, Προϊστάμενος Τμήματος Προγραμματισμού και Ανάπτυξης του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- ✓ **Σκια Ζωή**, Προϊσταμένη Τμήματος Παιδείας και Δια Βίου Μάθησης του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- ✓ **Ζωγραφίδη Αγγελική**, υπάλληλο Τμήματος Μελετών
- ✓ **Μαρία – Ελένη Μιχάλη**, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. με αναπληρώτρια την κα. **Ζαμπέτα Αρμένη**, Προϊσταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας, Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.
- ✓ **Αλαμάνος Νικόλαος**, Ανθυπασιπιστής Λ.Σ. του Λιμεναρχείου Κερατσινίου
- ✓ Εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής, όπως τυχόν οριστεί
- ✓ **Αναστασάκη Άννα**, Προϊσταμένη Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., με αναπληρωτή τον κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΟΠΟΥΛΟ ΔΗΜΗΤΡΗ**, αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση



Αρ. Πρωτ.: 2597
Ημ/νία: 09/05/22

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Α Π Ο Φ Α Σ Η με αριθμ. 317/9-5-2022
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:
 - I. Του άρθρου 86 του Ν.3463/2006 «Αρμοδιότητες Δημάρχων».
 - II. Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης».
 - III. Τις διατάξεις του Ν. 3584/2007 «Κύρωση Κώδικα Κατάστασης Δημοτικών και Κοινοτικών Υπαλλήλων».
2. Το Ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη αστική κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό των απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις».
3. Τον από 14.06.2021 διαγωνισμό με ανοικτή διαδικασία επιλογής αναδόχου μέσω του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων (Ε.Σ.Η.Δ.Σ.), για την ανάθεση του έργου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 95, παρ.3 και το άρθρο 5 του Ν.4412/2016, με σφραγισμένες προσφορές, με κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά βάσει βέλτιστης σχέσης (ποιότητας - τιμής), στο σύνολο των ειδών της μελέτης με τίτλο: «**ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ**», προϋπολογισμού 104.125,24€ (συνμ. Φ.Π.Α. 24%).
4. Το με αρ. πρωτ. 10697/23.02.22 συμφωνητικό που υπογράφηκε μεταξύ του Δημάρχου και του αναδόχου της ανωτέρω μελέτης.
5. Το με αρ. 12376/02.03.22 έγγραφο Δήμου Κερατσινίου- Δραπετσώνας προς Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., περί ορισμού εκπροσώπου στην ομάδα εργασίας για την υλοποίηση του προγράμματος «**ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ**»
6. Το με αρ. 12370/02.03.22 έγγραφο Δήμου Κερατσινίου- Δραπετσώνας προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής & προς Λιμεναρχείο Κερατσινίου περί ορισμού εκπροσώπου στην ομάδα εργασίας για την υλοποίηση του προγράμματος «**ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ**»

Α. Τη συγκρότηση ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.4784/2021 με την εξής σύνθεση και μέλη:

1. Κ. ΤΣΕΦΑΛΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ, Γεν. Γραμματέας του Δήμου Κερατσινίου- Δραπετσώνας.
2. Κα. ΔΙΑΚΑΚΗ ΕΥΓΕΝΙΑ, ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ - Τμήματος Μικροέργων & Συντήρησης Παδικών Χαρών - Τμήματος Μελετών - Τμήματος Συντήρησης Σχολικών Κτιρίων του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.
3. Κ. ΑΓΓΕΛΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ, Δ/ντής Τ.Υ του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.
4. Κ. ΓΕΩΡΓΑΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, προϊστάμενος Τμήματος ΜΕΛΕΤΩΝ του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.
5. Κ. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, προϊστάμενος Τμήματος ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.
6. Κ. ΑΝΑΠΛΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, προϊστάμενος Τμήματος ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.
7. Κα. ΣΚΙΑ ΣΩΗ, προϊστάμενη Τμήματος ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗΣ του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.
8. Κα. ΖΩΓΡΑΦΙΔΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ, υπάλληλο του Τμήματος ΜΕΛΕΤΩΝ.
9. Κα. ΜΑΡΙΑ -ΕΛΕΝΗ ΜΙΚΑΛΗ, προϊστάμενη Τμήματος ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε με αναπληρώτρια την κα. ΖΑΜΠΕΤΑ ΑΡΜΕΝΗ, προϊστάμενη Τμήματος ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε
10. Κ. ΑΛΑΜΑΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, Ανθυπασπιστής Λ.Σ του Λιμεναρχείου Κερατσινίου.
11. Εκπρόσωπο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής, Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής, όπως τυχόν οριστεί.
12. Κα. ANNA ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΗ προϊστάμενη Τμήματος ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. με αναπληρωτή τον κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΟΠΟΥΛΟ, αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ

Διανομή μέσω 'ΓΡΙΔΑ' με UID: 6278e9025848459c4545f5f4 στις 10/05/22 12:10

Διανομή μέσω 'ΓΡΙΔΑ' με UID: 6278e9025848459c4545f5f4 στις 10/05/22 12:10

Διάγραμμα 2-1: Απόφαση Δημάρχου για Ομάδα Εργασίας

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

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

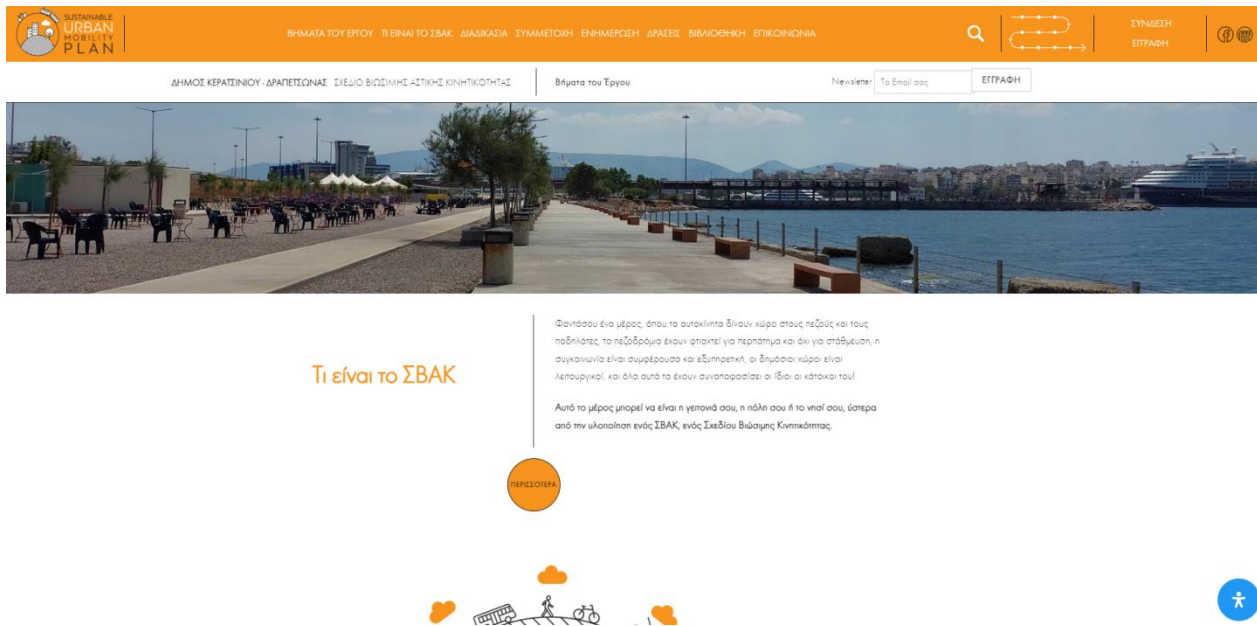
2.4 Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης

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

Το ΣΒΑΚ για τον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας είναι ένα ακόμα εργαλείο για την επίτευξη του οράματός μας, το οποίο δίνει έμφαση στη στήριξη των αδυνάμων, την ενίσχυση της ταυτότητας του Δήμου, την οικονομική ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και της υγείας των κατοίκων της περιοχής. Το ΣΒΑΚ από την πλευρά της κινητικότητας μας δίνει την ευκαιρία να αποκτήσουμε έναν Δήμο λειτουργικό και καινοτόμο με αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας, προς τη μέγιστη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων στην περιοχή αρμοδιότητάς μας.

2.5 Δημιουργία και Λειτουργία Ιστοσελίδας

Η ομάδα έργου ανέπτυξε την ιστοσελίδα <https://keratsini-drapetsona.sump.gr/> αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ του Κερατσινίου - Δραπετσώνας, η οποία πληροί με το παραπάνω τις προδιαγραφές του Ν.4727/2020 για την προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. Η ιστοσελίδα αυτή δεν περιλαμβάνεται στη συμβατικές υποχρεώσεις του Αναδόχου, αλλά προσφέρθηκε δωρεάν στον Δήμο με σκοπό το ΣΒΑΚ να αποκτήσει τη μέγιστη δυνατή διάχυση στην τοπική κοινωνία.



Διάγραμμα 2-2: Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας

2.6 Προσδιορισμός Περιοχής Παρέμβασης

Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται η οικιστική περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας.

Ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας είναι Δήμος της Περιφερειακής Ενότητας του Πειραιά στην Περιφέρεια Αττικής και προέκυψε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης (Ν. 3852/2010) από τη συνένωση των παλαιότερων Δήμων του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας. Σύμφωνα με τον Ν. 4555/2018 (ΚΛΕΙΣΘΕΝΗΣ), αποτελεί Δήμο Μητροπολιτικού Κέντρου.



Διάγραμμα 2-3: Χωροταξική ένταξη Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας

(Πηγή: <http://www.oikoskopio.gr/map/>)

Ο Δήμος Δραπετσώνας - Κερατσινίου έχει μόνιμο πληθυσμό 89.386 κατοίκους, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. το 2021. Η έκταση του είναι 9,326 τ.χλμ. και η έδρα του Δήμου είναι το Κερατσίνι.

Ο Δήμος βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Περιφέρειας Αττικής και συνορεύει ανατολικά με τους Δήμους Νίκαιας - Αγ. Ι. Ρέντη και Πειραιώς, δυτικά με τον Δήμο Περάματος και βόρεια με τον Δήμο Χαϊδαρίου. Από άποψη γεωμορφολογικής φυσιογνωμίας εκτείνεται από τη θάλασσα και αναπτύσσεται σχεδόν κάθετα προς την παραλία και τμήμα του ορεινού όγκου Αιγάλεω.

Ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας διαιρείται σε 2 «Δημοτικές Ενότητες», οι οποίες αντιστοιχούν στους δύο (2) καταργηθέντες Δήμους πριν την εφαρμογή του Προγράμματος Καλλικράτη. Κάθε Δημοτική Ενότητα διαιρείται σε «Κοινότητες», οι οποίες αντιστοιχούν στα διαμερίσματα των καταργηθέντων ΟΤΑ. Οι σημερινές κοινότητες του Δήμου, ήταν αυτόνομες κοινότητες και δήμοι πριν την εφαρμογή του προγράμματος Καποδίστρια.

Η Δ.Ε. Κερατσινίου απέχει περίπου 11 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας. Παλαιότερα, η περιοχή αποτελούσε αγρότοπο αλλά αστικοποιήθηκε κατά τη δεκαετία του 1950. Στα νοτιοδυτικά βρίσκεται το λιμάνι της Δραπετσώνας, βόρεια συνορεύει με το Όρος Αιγάλεω στην περιοχή του Σχιστού, δυτικά με το Πέραμα και ανατολικά με τη Νίκαια - Αγ. Ι. Ρέντη.

Η Δ.Ε. Δραπετσώνας βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά περιλαμβάνοντας την Ηετώνεια ακτή με τις πύλες Ε1 και Ε2 (για Δωδεκάνησα, Χίο και Μυτιλήνη). Συνορεύει νότια με την Ηετώνεια ακτή, ανατολικά με τον Άγιο Διονύσιο, την ακραία δυτική συνοικία του κεντρικού Πειραιά και την πρώην βιομηχανική περιοχή Γκάζι - Παπαστράτος. Το όριο είναι η οδός Αγίου Δημητρίου. Δυτικά βρέχεται από τη θάλασσα και την είσοδο του στενού της Σαλαμίνας, ενώ σε πολύ κοντινή απόσταση βρίσκεται η νήσους Ψυτάλεια με το εργοστάσιο βιολογικού καθαρισμού, όπου γίνεται η επεξεργασία των λυμάτων της Αττικής.

Η παράκτια ζώνη του Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, μετά την απομάκρυνση των χημικών εγκαταστάσεων Λιπασμάτων ένα μεγάλο τμήμα 85 στρεμμάτων παραχωρήθηκε στον Δήμο και μετατράπηκε σε χώρο βιώσιμης ανάπτυξης, ήπιας αναψυχής, πρασίνου, πολιτισμού και αθλητισμού.

Ο Δήμος Ταμπουρίων συστάθηκε μετά από απόσπαση από τον Δήμο Πειραιά των συνοικιών Ταμπούρια, Ανάσταση, Ευγένεια, Ανάληψη και Αμφιάλη (ΦΕΚ 22^Α/1934). Λίγο αργότερα προσαρτήθηκε στον Δήμο ο συνοικισμός Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου (ΦΕΚ 35^Α/1934) και μεταφέρθηκε εκεί η έδρα του Δήμου. Το 1948 (ΦΕΚ 204^Α/1948) ο Δήμος Αγίου Γεωργίου μετονομάστηκε σε Δήμο Κερατσινίου.

Η Κοινότητα Δραπετσώνας συστάθηκε μετά από απόσπαση του οικισμού Δραπετσώνα από τον Δήμο Πειραιά (ΦΕΚ 73^Α/1950). Μετά από λίγο διάστημα συνενώθηκε εκ νέου με τον Δήμο Πειραιά (ΦΕΚ 187^Α/1950) και στη συνέχεια διασπάστηκε και πάλι σε Κοινότητα (ΦΕΚ 201^Α/1950). Το 1951 συστάθηκε ο Δήμος Δραπετσώνας (ΦΕΚ 27^Α/1951).

Τα εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια σε κάθε Δημοτική Ενότητα έχουν θεσμοθετηθεί με τα ακόλουθα ΦΕΚ:

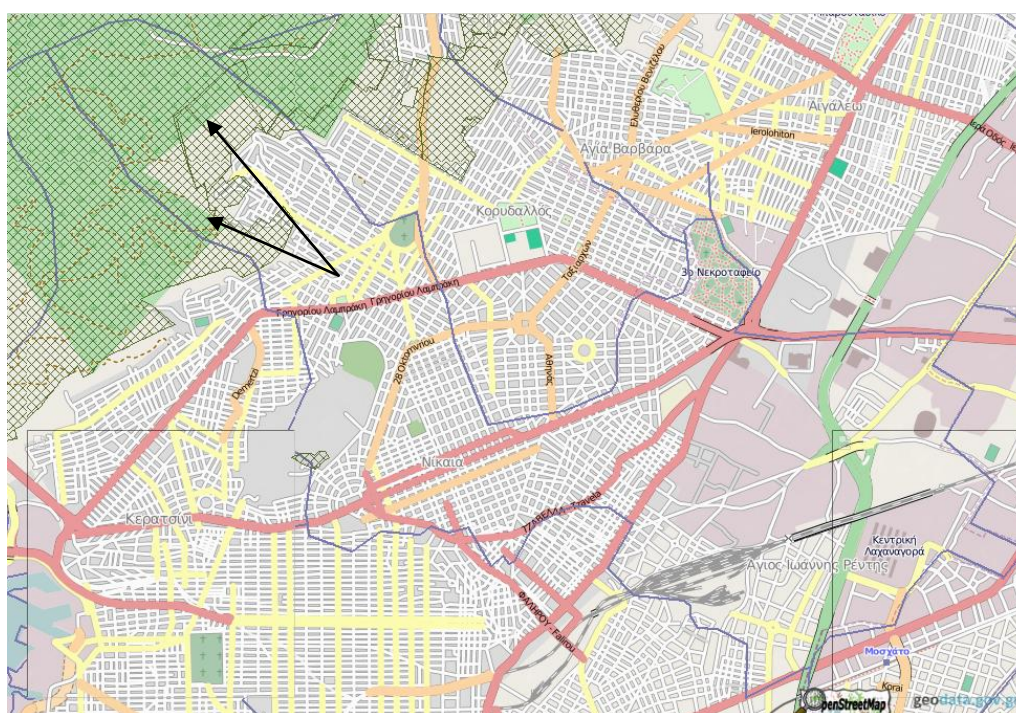
- Φ.Ε.Κ. 206Δ/26.04.1991: Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Κερατσινίου (Ν. Αττικής)
- Φ.Ε.Κ. 207Δ/30.04.1991: Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Δραπετσώνας (Ν. Αττικής)
- Φ.Ε.Κ. 142ΑΠΠ/05.05.2014: Έγκριση τροποποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας (Ν. Αττικής).

Ο Δήμος περιλαμβάνει -ενδεικτικά- τις παρακάτω περιοχές:

- Λιπάσματα
- Χαραυγή
- Ευγένεια
- Άγιος Γεώργιος
- Αμφιάλη
- Τουρκοβούνια
- Κοκκινόβραχος
- Ταμπούρια
- Ανάληψη

Με βάση το Νόμο για τη Βιοποικιλότητα (Ν. 3937/2011), ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας συνορεύει με τον Ορεινό όγκο Αιγάλεω, που με βάση το Ν. 2742 / 99 / άρθρ. 21 (ΦΕΚ 207/Α/99) έχει θεσμοθετηθεί σαν προστατευόμενη περιοχή. όπως παρουσιάζεται στην Εικόνα που ακολουθεί.

Εντός των ορίων του Δήμου δεν υπάρχουν άλλοι προστατευόμενοι από την εθνική νομοθεσία ή διεθνή συνθήκη βιότοποι ή οικοσυστήματα, ούτε Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους κλπ.



Διάγραμμα 2-4: Ζώνες Προστασίας Ορεινού Όγκου Αιγάλεω

Το Αιγάλεω - Ποικίλο Όρος είναι ένας μακρόστενος ορεινός όγκος που οριοθετεί το Λεκανοπέδιο της Αθήνας από τα ΒΔυτικά και το Θριάσιο Πεδίο από τα ΝΑνατολικά. Ο άξονάς του κινείται από ΝΔ σε ΒΑ κατεύθυνση. Έχει μέγιστο μήκος 20 χιλιόμετρα, μέγιστο πλάτος 4 χιλιόμετρα και περίμετρο 60 (32+27) περίπου χιλιόμετρα. Η συνολική του έκταση είναι 50.000- περίπου στρέμματα. Χωρίζεται σε δύο τμήματα από την κοιλάδα Δαφνίου. Το Νότιο τμήμα ονομάζεται Αιγάλεω και το Βόρειο Ποικίλο. Το Αιγάλεω έχει μέγιστο υψόμετρο 463 μ. (κορυφή Κούκος). Στις υπώρειές του έχουν αναπτυχθεί ανατολικά οι δήμοι Αιγάλεω, Αγ. Βαρβάρας, Κορυδαλλού, Νίκαιας, νότια Περάματος, Νότια και Δυτικά κατέρχεται έως τη θάλασσα όπου καταλήγει στο στενό της Σαλαμίνας, εν μέρει στον Σαρωνικό Κόλπο και εν μέρει στον κόλπο της Ελευσίνας. Από τη Δυτική πλευρά διέρχεται η περιφερειακή λεωφόρος Σχιστού που συνδέει τους δήμους του Πειραιά με την Ε.Ο. Κορίνθου.

Στην προστατευτέα περιοχή εντάσσονται και τα υψώματα κάστρο Ζαστάνι (170 υψ) και Μπατάλα (90 υψ) που εκτείνονται ως βραχίονες Δ. του κυρίου όγκου του Ποικίλου, συνεχόνται

με αυτό και δεσπόζουν στην πόλη του Ασπροπύργου. Στο βουνό συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν τέσσερις επί μέρους τύποι οικοτόπων. Οι οικοτόποι αυτοί εντάσσονται σε προστατευτέους τύπους της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ και είναι οι εξής:

- Οικότοπος της Χαλεπίου πεύκης (*Pinus halepensis*) - κωδικός 9540 Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ
Σχηματίζει εκτεταμένες, για την έκταση του βουνού, αυτοφυείς δασικές συστάδες, κύρια στα δυτικά, λιγότερο στο κέντρο, αλλά και σε ορισμένες περιοχές των ανατολικών πλαγιών. Τα πεύκα αυτά είναι εξαιρετικά ξηροφυτικά κατάλληλα για φτωχά και αβαθή ασβεστολιθικά εδάφη που δεν συγκρατούν υγρασία, όπως αυτά του Αιγάλεω - Ποικίλου.
- Οικότοπος της μακκίας βλάστησης ή αείφυλλων σκληρόφυλλων θάμνων - κωδικός 5210 Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ
Πρόκειται για έναν χαρακτηριστικό τύπο μεσογειακού οικοτόπου και συνίσταται από φυτά τα οποία δημιουργούν πυκνές, συχνά αδιαπέραστες συστάδες, με ύψος συνήθως 1 – 2 μ. Το υπόστρωμα στο οποίο αναπτύσσεται είναι κυρίως ασβεστολιθικό και σε ποικιλία εδαφών, κλίσεων και εκθέσεων. Ο οικότοπος αυτός έχει επίσης τα χαρακτηριστικά στοιχεία του δάσους (σύμφωνα με το ν. 998/1979) και κυριαρχεί στις κεντρικές και κεντροανατολικές περιοχές, πάντα όμως σε μίξη με φρύγανα και τα αυτοφυή πευκοδάση
- Οικότοπος των φρυγάνων - κωδικοί 5420 & 5430 Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ
Και αυτός ο τύπος βλάστησης είναι χαρακτηριστικός των μεσογειακών οικοσυστημάτων και θεωρείται ότι είναι συνήθως αποτέλεσμα υποβάθμισης προϋπάρχουσας βλάστησης, μακκίας και δάσους. Αναπτύσσεται κυρίως σε φτωχά και βραχώδη ασβεστολιθικά και πυριτικά εδάφη ή σε εκτάσεις που έχουν επανειλημμένως καεί από πυρκαγιές ή έχουν υποστεί έντονη βόσκηση.
- Βλάστηση ασβεστολιθικών βράχων και σχηματισμών - κωδικός 8210 Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ

Ιστορική Αναδρομή

Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου¹

Η επίσημη ονομασία, τόσο σε οθωμανικά όσο και σε ελληνικά έγγραφα, ήταν Κερατσίνιον ή Τσερατσίνιον, με τη δεύτερη να είναι επικρατέστερη. Το όνομα Κερατσίνιον δηλώνει τη μικρή Κερατιά (χαρουπιά) που σηματοδοτούσε τον λόφο. Ενδέχεται όμως η ονομασία να υποδεικνύει την παρουσία ενός ξένου φεουδάρχη στον οποίο ανήκε όλη η περιοχή, καθώς ο Γ. Καραϊσκάκης στις αναφορές του υπέγραφε πάντοτε «στρατόπεδο Κερατζίνης».

Ο πρώτος οικισμός του Δήμου κτίστηκε στην πλαγιά του λόφου του Αγίου Γεωργίου σε σημείο ευνοϊκό για απόκρουση ενδεχόμενων επιδρομών και με ορατότητα στη θάλασσα.

Το όνομα της περιοχής ήταν Θυμαϊτάδαι και γειτόνευε με τον Πειραιϊκό συνοικισμό του Ηρακλέους (τμήματα του άστεως της Αρχαίας Αθήνας). Ο οικισμός βρισκόταν πάνω στη σημερινή Λεωφόρο Δημοκρατίας.

Η αφετηρία της οικιστικής ανάπτυξης του Κερατσινίου τοποθετείται στα τέλη του 19ου αιώνα. Το 1906-1907 αναφέρεται στους τουριστικούς οδηγούς ως μια από τις εξοχές των Αθηνών.

¹ Στρατηγικός Σχεδιασμός 2020-2023

Την πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα εμφανίστηκαν οι πρώτες βιομηχανίες σε κλάδους αιχμής όπως οι χημικές βιομηχανίες, οι τσιμεντοβιομηχανίες και τα εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Οι εκτάσεις γύρω από τη βιομηχανική περιοχή, άρχισαν, να οικοπεδοποιούνται ενώ συγχρόνως άρχισαν να προσέρχονται και οι πρώτοι βιομηχανικοί εργάτες.

Στο Κερατσίνι εγκαταστάθηκε μεγάλος αριθμός Μικρασιατών προσφύγων. Η προσαρμογή τους δημιούργησε πολλά προβλήματα με τους γηγενείς, σε όλα τα επίπεδα της οικονομικής κοινωνικής και πολιτικής ζωής.

Στο Κερατσίνι διαδραματίστηκε στις 13 Οκτωβρίου 1944 η Μάχη της Ηλεκτρικής, σύγκρουση ανάμεσα στον ΕΛΑΣ και μαχόμενους πολίτες και τους υποχωρούντες Γερμανούς κατακτητές. Η νίκη των πρώτων απέτρεψε την καταστροφή του εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, που οι δεύτεροι επιχείρησαν να ανατινάξουν. Σήμερα, στο ίδιο χώρο λειτουργεί έκθεση του Ιστορικού Αρχείου της ΔΕΗ και έχει ανεγερθεί μνημείο για τους νεκρούς αγωνιστές.

Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας²

Η Μικρασιατική Καταστροφή, είναι η αφετηρία της οικιστικής συγκρότησης της περιοχής εξαιτίας της προσφυγικής εγκατάστασης.

Οι γειτονίες της Κρεμμυδαρού, του Αγίου Φανουρίου, το Καστράκι αλλά και τα παραπήγματα πλάι στον σταθμό Λαρίσης, συνθέτουν το κύριο οικιστικό πλέγμα της Δραπετσώνας. Στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου (όπου βρισκόταν το νεκροταφείο) είχαν εγκατασταθεί ήδη από το 1914 πρόσφυγες από τη Ραιδεστό. Στη δεξιά πλευρά της Κανελλοπούλου, μπροστά από τα Βούρλα, είχαν εγκατασταθεί οι πρόσφυγες από την Καππαδοκία. Κατόπιν μεταφέρθηκαν πλάι στη μάντρα «Μεταξά» στην περιοχή της Ανάστασης, ενώ το 1939 εγκαταστάθηκαν στις 4 πολυκατοικίες, που κατασκευάστηκαν κοντά στην εκκλησία του Αγίου Διονυσίου.

Οι δύσκολες συνθήκες διαβίωσης, επιδεινώθηκαν από τους βομβαρδισμούς του 1941 και του 1944. Στο εργοστάσιο Λιπασμάτων λειτούργησαν μορφές λαϊκής αλληλοβοήθειας, και μεγάλο μέρος των κατοίκων συστρατεύθηκε με το ΕΑΜ. Προς το τέλος της κατοχής, η Δραπετσώνα και το Κερατσίνι αναγορεύτηκαν συμβολικά σε «ελεύθερες γειτονίες».

Ο χώρος των Βούρλων, όπου στεγάζονταν οι οίκοι ανοχής, μετατράπηκε σε φυλακή, για πολιτικούς κυρίως κρατούμενους, όπου στις 17.07.1955 πραγματοποιήθηκε η απόδραση 27 κομμουνιστών, σύμφωνα με τον τύπο της εποχής.

²Στρατηγικός Σχεδιασμός 2020-2023

2.7 Δίκτυο Φορέων & Εμπλεκόμενα Μέρη

Ο φορέας εκπόνησης, ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας, έκανε Δημόσια Πρόσκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο Δίκτυο Φορέων.

ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

- 09 Μαΐου 2022 |
- μέγεθος γραμματοσειράς:



(/media/k2/items/cache/27719f6a8f7e8d2e7939f32afb3ec75e_XL.jpg?i=20220509_121302)

Ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας, με την με αρ. πρωτ. 10697/23.2.2022 Σύμβαση, προχωρά στην εκπόνηση μελέτης «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ».

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

Η δημιουργία ΣΒΑΚ είναι μια μακροχρόνια, κυκλική διαδικασία που περιλαμβάνει:

- την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- την ενίσχυση της ταυτότητας και της προσαρμοστικότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- την προστασία των περιοχών κατοικίας από αχλήριες,
- τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

- την αύξηση του ποσοστού χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς,
- την αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης,
- τη μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων,
- τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις με έμφαση στα ζήτηματα Ατόμων με Αναπηρία (ΑμΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ).
- την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κλπ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενθάρρυνση των πολιτών,
- την ενίσχυση συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

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

1. παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
2. συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης του ΣΒΑΚ,
3. υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Η συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων. Με την παρούσα, απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. β του Ν. 4794/18.03.2021, προς όλα τα σωματρία, τις αστικές εταιρείες, τα επιμελητήρια, τους συλλόγους και τις οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό σκοπό συνυφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω Νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία, οι οποίοι επιθυμούν τη συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων, να το γνωρίσουν στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας με απόφαση τους στην οποία να αξιολογείται ένας εκπρόσωπος και ο αναπληρωτής του, με τα αντίστοιχα στοιχεία επικοινωνίας.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με τους υπάλληλους του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, κα. Ζωογραφίδη Α. & Ι. Βασιλόπουλο, τηλ.: 213 2074812- 763. Email: azografidi@keratsini.gr, jvasilopoulos@keratsini.g (mailto:jvasilopoulos@keratsini.g)

Κατηγορία Ανακοινώσεις (/index.php/keratsini-drapetsona-news-gr/keratsini-drapetsona-announcements-gr)
Tweet (<https://twitter.com/share>)

Διάγραμμα 2-5: Δημόσια πρόσκληση για συγκρότηση Δικτύου Φορέων

Επιπλέον, ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας με το υπ' αριθμ. 15986/22.03.2022 έγγραφό του έκανε έγγραφη πρόσκληση στους όμορους Δήμους και στην Τροχαία Πειραιά για συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων.

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση

Θέμα: ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»

Αξιότιμοι Κύριοι και Αξιότιμες Κυρίες,

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

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

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

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

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,
Ο Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών

Δημήτριος Αγγελάκης
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.

Διάγραμμα 2-6: Έγγραφο πρόσκληση για συγκρότηση Δικτύου. Φορέων

Στη Δημόσια Πρόσκληση του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, μέχρι και την υποβολή του παρόντος, δεν έχει απαντήσει θετικά κανένας Φορέας.

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

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΦΟΡΕΩΝ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

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

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

**«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση**

- Είναι οικονομικά προσιτό και θα στοχεύει σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης κάθε είδους σχετικών υπηρεσιών εφόσον αυτό απαιτείται για την βιωσιμότητά τους (πχ. δημόσια συγκοινωνία), λειτουργώντας δίκαια και αποδοτικά.
- Προωθεί μορφές ήπιας κινητικότητας και λύσεις συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.
- Αξιοποιεί κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους προς όφελος του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών τους.

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

Διάγραμμα 2-7: Σύμφωνο Συμμετοχής ΣΒΑΚ Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας

Η διαδικασία υπογραφών δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί και αναμένεται να ολοκληρωθεί μετά την υλοποίηση της 1^{ης} Εκδήλωσης Διαβούλευσης, για να έχουν οι τοπικοί φορείς τον απαιτούμενο χρόνο να ενημερωθούν και να τοποθετηθούν σχετικά με τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ.

2.8 Αξιοποίηση Εθνικού, Περιφερειακού και Τοπικού Πλαισίου

2.8.1 Διεθνές και Ευρωπαϊκό Επίπεδο

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

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

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

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

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

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

Η **Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία** (European Green Deal – 2019) αποτελεί αναπτυξιακή στρατηγική της ΕΕ που στοχεύει να μετατρέψει την ΕΕ σε μια ανταγωνιστική οικονομία, όπου η οικονομική ανάπτυξη δε θα βασίζεται στη χρήση φυσικών πόρων. Η Ευρώπη αποφάσισε να αναπτύξει τη στρατηγική αυτή για να δημιουργήσει οικονομική ανάπτυξη, χωρίς εκπομπές αερίων των θερμοκηπίων. Σκοπός της είναι η μετάβαση σε μία καθαρή, κυκλική οικονομία, η αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και η μείωση της ρύπανσης. Η Πράσινη Συμφωνία της ΕΕ αναμένεται να επηρεάσει όλους σχεδόν τους βασικούς τομείς της οικονομίας, όπως την

ενέργεια, τη βιομηχανία, το εμπόριο, τις κατασκευές, τις μεταφορές, τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τον τουρισμό. Όσον αφορά τις μεταφορές, η Πράσινη Συμφωνία προωθεί τις βιώσιμες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτροδότησης των σιδηροδρόμων και ηλεκτρικών οχημάτων και ταυτόχρονα εισάγει αυστηρές απαιτήσεις παρακολούθησης κατανάλωσης καυσίμου, εκπομπών ακόμη και για τη ναυτιλία και αεροπορία. Ενδεικτικά αναφέρεται πως οι στόχοι για τη μείωση των εκπομπών έως το 2050 αναμένεται να αναγκάσουν τους πλοιοκτήτες να στραφούν σε εναλλακτικά καύσιμα και να αναπτύξουν βιώσιμους στόλους.

Σημαντικό ρόλο έχει ήδη παίξει εδώ και περισσότερα από δέκα χρόνια ένας ετήσιος θεσμός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που στοχεύει στην ευαισθητοποίηση των πολιτών στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας: η **Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας**, στην οποία συμμετέχουν κάθε χρονιά όλο και περισσότερες ελληνικές πόλεις (93 ελληνικές πόλεις για το 2021 από 2 ελληνικές συμμετοχές το 2009), ενώ πέντε από αυτές κατάφεραν να φτάσουν στους φιναλίστ του σχετικού διαγωνισμού: η Ηγουμενίτσα και η Καρδίτσα κατέκτησαν το 1^ο βραβείο το 2017 και το 2019 αντίστοιχα, ενώ η Καρδίτσα, το Ρέθυμνο, τα Νέα Μουδανιά και ο Άλιμος έφτασαν στους φιναλίστ το 2018, το 2019, το 2020 και το 2021 αντίστοιχα. Στον ίδιο διαγωνισμό το Ρέθυμνο κέρδισε το 1^ο βραβείο Οδικής ασφάλειας το 2021 και το Ηράκλειο Κρήτης έφτασε στους φιναλίστ για το ίδιο βραβείο το έτος 2020, ενώ η Θεσσαλονίκη έλαβε το ειδικό βραβείο για το μητροπολιτικό της ΣΒΑΚ το 2014. Επίσης, το έτος 2021 γιορτάστηκαν τα 20 χρόνια του συγκεκριμένου θεσμού.

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

Τον **Ιούλιο του 2020** οι ηγέτες της ΕΕ θέσπισαν ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων για την ανασυγκρότηση της οικονομίας της ΕΕ μέσω ενός **Σχεδίου Ανάκαμψης για τις Επόμενες Γενιές (Next Generation EU Recovery Plan)**. Η πράσινη μετάβαση και η βιωσιμότητα αποτελούν τους ακρογωνιαίους λίθους του **Ευρωπαϊκού Πράσινου Συμβολαίου (European Green Deal)** που συνιστά βασικό πλαίσιο στόχων του Σχεδίου Ανάκαμψης και θα αποσπάσει το 1/3 της συνολικής χρηματοδότησης του Σχεδίου Ανάκαμψης ύψους 1,8 τρις ευρώ, καθώς και πόρους από τον επταετή προϋπολογισμό της ΕΕ.

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

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

Ακόμη, η προαγωγή της βιωσιμότητας είναι ένας από τους βασικούς στόχους του μηχανισμού «**Συνδέοντας την Ευρώπη**» (**ΜΣΕ**) **2021 - 2027**. Ως βασικός μηχανισμός χρηματοδότησης για

επενδύσεις στα συστήματα μεταφορών της ΕΕ, ο ΜΣΕ θα συμβάλει στην απαλλαγή του τομέα της κινητικότητας από τις ανθρακούχες εκπομπές και, ως εκ τούτου, στην επίτευξη του στόχου για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050.

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

Δύο ακόμα σημαντικές πρόσφατες πρωτοβουλίες της ΕΕ που δεν αφορούν αποκλειστικά τις αστικές μεταφορές, αλλά τις περιλαμβάνουν με έναν ολιστικό τρόπο, είναι το **Mission 100 Climate-Neutral and Smart Cities** και το **New European Bauhaus**. Οι στόχοι του Mission είναι να επιτευχθούν 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες ευρωπαϊκές πόλεις έως το 2030 και να διασφαλιστεί ότι οι πόλεις αυτές θα λειτουργήσουν ως κέντρα πειραματισμού και καινοτομίας ώστε να μπορέσουν όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις να ακολουθήσουν το παράδειγμά τους έως το 2050. Το Νέο Ευρωπαϊκό Bauhaus είναι μια δημιουργική και διεπιστημονική πρωτοβουλία που συνδέει την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία με τους περιοχές που κατοικεί και δραστηριοποιείται ο ανθρώπινος πληθυσμός. Η πρωτοβουλία αυτή καλεί όλους μας να φανταστούμε και να οικοδομήσουμε μαζί ένα βιώσιμο και χωρίς αποκλεισμούς μέλλον που θα είναι όμορφο για τα μάτια, το μυαλό και την ψυχή μας. Όμορφοι είναι οι χώροι, οι πρακτικές και οι εμπειρίες που:

- Εμπλουτίζουν, εμπνέονται από την τέχνη και τον πολιτισμό, ανταποκρίνονται σε ανάγκες πέραν της λειτουργικότητας.
- Είναι βιώσιμοι-ες, σε αρμονία με τη φύση, το περιβάλλον και τον πλανήτη μας.
- Είναι συμπεριληπτικοί-ες, ενθαρρύνοντας το διάλογο μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών, τομέων, φύλων και ηλικιών.

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

- Μείωση του κόστους των μεταφορών ανά μονάδα μεταφορικού έργου κατά 20%
- Αύξηση της χρήσης των συγκοινωνιακών υποδομών στο 40% της ικανότητάς τους
- Μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα, μειώνοντας την κατανάλωση ενέργειας ανά μονάδα μεταφορικού έργου κατά 20%. Αύξηση του ποσοστού των σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών

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

Σε πολιτικό επίπεδο, είναι σημαντικό να αναφερθεί το «**Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 6^{ης} Οκτ. 2021 σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 – Συστάσεις σχετικά με τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα Μηδενικών Απωλειών (2021/2014(INI))**»³, το οποίο εισηγήθηκε η Ελληνίδα Ευρωβουλευτής κα. Ε. Κουντουρά και εγκρίθηκε από την Ευρωβουλή.

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EL.html

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

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

2.8.2 Εθνικό Επίπεδο

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

Θεσμικό πλαίσιο και πρωτοβουλίες για τα ΣΒΑΚ

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

- 2008: Συγκρότηση Στρατηγικής ΥΠΕΝ για την Αστική Κινητικότητα
- 2013: Ανάλυση από το ΥΠΕΝ του Εθνικού Συντονισμού για την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας
- 2016: Πρόγραμμα Χρηματοδότησης 162 ΣΒΑΚ από το Πράσινο Ταμείο του ΥΠΕΝ
- 2017: Οδηγία του Πράσινου Ταμείου για εκπόνηση των χρηματοδοτούμενων από αυτό ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Οδηγίες του ELTIS
- 2018: Ίδρυση Τμήματος Βιώσιμης Κινητικότητας από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
- 2019: Θεσμοθέτηση των ΣΒΑΚ σε εθνικό επίπεδο με το Άρθρο 22 του Ν. 4599/2019
- 2021: Ψήφιση του Ν.4784/21 για τη Βιώσιμη Κινητικότητα
- 2022: Ψήφιση του Ν.4964/2022 για την απλοποίηση της έγκρισης και χρηματοδότησης των ΣΒΑΚ από το Πράσινο Ταμείο

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

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

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

Η νέα έκδοση των οδηγιών του ELTIS (SUMP v2.0) βελτιώνει και εξειδικεύει περαιτέρω τα αναγκαία βήματα εκπόνησης των ΣΒΑΚ. Εισάγει έναν πιο ισορροπημένο κύκλο για την ανάπτυξη, εκπόνηση και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ. Διαχωρίζει τη φάση στρατηγικού σχεδιασμού από την επιχειρησιακή εφαρμογή. Εξειδικεύει τη διαδικασία σε 4 φάσεις με 3 βήματα εφαρμογής

η κάθε μια (12 βήματα συνολικά) και καθιερώνει ορόσημο στο τέλος της κάθε φάσης. Τα ορόσημα αυτά αποτελούν επί της ουσίας σταθμούς που μπορούν να συνοδεύονται και από πολιτική έγκριση για την τυπική εξασφάλιση της συνέχειας της διαδικασίας. Ταυτόχρονα, η πλούσια ευρωπαϊκή και εθνική εμπειρία παρέχει πληθώρα θεματικών οδηγιών που δρουν υποβοηθητικά στην εκπόνηση και υλοποίηση των ΣΒΑΚ.

Εθνική Χωρική Στρατηγική

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

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

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

- Σε ό,τι αφορά τη διοικητική ανασυγκρότηση για τον ανασχεδιασμό των διοικητικών περιφερειών κρίνεται αναγκαία η αναβάθμιση του πρώτου βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης και η διαμόρφωση ισχυρότερων ΟΤΑ με μείωση του αριθμού τους μέσω ενοποίησης, κατεύθυνση που υλοποιήθηκε με τη διοικητική μεταρρύθμιση «Καλλικράτης» το 2010. Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας προέκυψε από τη συνένωση των παλαιότερων δήμων του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας με το πρόγραμμα «Καλλικράτης».

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

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

- Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών
- Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών
- Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών, μεταξύ άλλων και σε διεθνές επίπεδο.

Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών

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

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

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

Η στρατηγική Intelligent Transport Systems - ITS

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

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

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

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

Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (2021-2030)

Την τελευταία δεκαετία (2010-2019), η Ελλάδα κατέγραψε εντυπωσιακή μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 45%, των βαριά τραυματιών κατά 63% ενώ τα οδικά ατυχήματα μειώθηκαν κατά 29%. Το 2019, ο αριθμός των νεκρών (65) ανά εκατομμύριο πληθυσμού επίσης μειώθηκε, με την Ελλάδα να κάνει σημαντική πρόοδο ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε., φτάνοντας πιο κοντά στον μέσο όρο της Ε.Ε. (51) συγκριτικά με τις χώρες που έχουν τις χειρότερες επιδόσεις (80-100). Αυτή η εντυπωσιακή μείωση μπορεί να αποδοθεί στη συνδυαστική επίδραση: α) των πιο συστηματικών πρωτοβουλιών από πλευράς των Αρχών (εντατικοποίηση της αστυνόμευσης, κατασκευή και αναβάθμιση 2.200 χλμ αυτοκινητόδρομων, σχέδια αστικής κινητικότητας) και β) της βαθιάς οικονομικής ύφεσης, που έφερε νέα

κυκλοφοριακά δεδομένα (λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα, λιγότερο επικίνδυνοι οδηγοί), καθώς και λιγότερο επιθετική οδηγική συμπεριφορά με πιο χαμηλές ταχύτητες. Το 2019, η εντυπωσιακή μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα φαίνεται να ανακόπτεται, καθώς παρατηρείται μία μείωση της τάξης του 1%, ενώ το ίδιο παρατηρείται και για τον αριθμό των ατυχημάτων. Συνολικά, κατά την τελευταία δεκαετία, η Ελλάδα φαίνεται να ήταν η μοναδική χώρα που προσέγγισε τον Ευρωπαϊκό στόχο για μείωση των νεκρών κατά 50% το 2020 σε σχέση με το 2010.

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

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

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

Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (2014-2025)

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

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

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) Υποδομών Μεταφορών 2021 – 2027

Το ΕΠ Υποδομών Μεταφορών της Προγραμματικής Περιόδου 2021 – 2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των

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

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

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

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

Στη Διεύθυνση Περιφέρειας Αττικής (ΔΠΑ), έχει ξεκινήσει το Έργο του Εκσυγχρονισμού του Κέντρου Ελέγχου Δικτύου Διανομής (ΚΕΔΔ) Αττικής από το 2010 και πλέον έχει ολοκληρωθεί. Στόχοι του έργου είναι η αντικατάσταση των υφιστάμενων συστημάτων τηλεχειρισμών (Control Center και Remote Terminal Units-RTUs σε Υ/Σ και Κ/Δ), η ανάπτυξη εφαρμογών DMS και ο εκσυγχρονισμός των ΚΕΔΔ. Η χρήση του νέου συστήματος SCADA, καθώς και των εφαρμογών DMS θα αποφέρει στο ΔΕΔΔΗΕ, καθώς και στους καταναλωτές, οφέλη μερικά από τα οποία μπορεί να συνοψιστούν ως εξής: εξελιγμένες δυνατότητες διαχείρισης Δικτύων με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας της παρεχόμενης ηλεκτρικής ενέργειας, συγκέντρωση και εξοικονόμηση πόρων καθώς και ψηφιοποίηση του συνόλου των δεδομένων των δικτύων. Ως αποτέλεσμα θα υπάρχει αποτελεσματικότερη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού, θα διευκολυνθεί η επίβλεψη και θα βελτιωθεί ο χρόνος αποκατάστασης των βλαβών. Άλλες εργασίες αφορούν την επεκτασιμότητα του συστήματος και τη δυνατότητα διασύνδεσης και επικοινωνίας με άλλα συστήματα και επιχειρησιακές μονάδες του Διαχειριστή του Δικτύου (ΔΕΔΔΗΕ) και του Διαχειριστή του Συστήματος (ΑΔΜΗΕ).

Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο (ΕΣΠ)

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

η ενσωμάτωση της χρήσης του ποδηλάτου στη λειτουργία των πόλεων και της υπαίθρου με ομαλό τρόπο, η προάσπιση της δημόσιας υγείας, η βελτίωση της ποιότητας του αστικού και εξωαστικού περιβάλλοντος και η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που σχετίζεται με τις μεταφορές.

Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»

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

Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030

Η Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη που καταρτίστηκε το 2018, θέτει τις βάσεις για τη μετάβαση σε ένα νέο υπόδειγμα Δίκαιης, Βιώσιμης και Χωρίς Αποκλεισμούς Ανάπτυξης. Παρουσιάζει επίσης πολιτικές και μεταρρυθμίσεις που αντιμετωπίζουν το αναπτυξιακό έλλειμμα της χώρας ενσωματώνοντας ταυτόχρονα τον ολιστικό και βιώσιμο τρόπο σχεδιασμού που ορίζεται στους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) και τις δεσμεύσεις που απορρέουν από τη Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή. Η Στρατηγική την ίδια στιγμή συμβάλλει στην αποτελεσματική και δυναμική είσοδο της χώρας στη διαδικασία του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, περιλαμβάνοντας ένα σύνολο πολιτικών και μεταρρυθμίσεων που υπηρετούν τους στρατηγικούς στόχους της Ετήσιας Επισκόπησης για την Ανάπτυξη. Η Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη δίνει ακόμη προτεραιότητα στην κατασκευή σύγχρονων, προσβάσιμων και αειφόρων υποδομών υψηλής ποιότητας. Η αναβάθμιση των υποδομών και δικτύων στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας, της ψηφιακής οικονομίας και της ενέργειας βάσει ολοκληρωμένων τομεακών στρατηγικών, θα δημιουργήσει τα απαραίτητα θεμέλια ώστε η οικονομία να αναπτυχθεί με βιώσιμους όρους σε όλη την επικράτεια.

Εθνικός Κλιματικός Νόμος – Μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή

Σκοπός του παρόντος νόμου είναι η δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου για τη βελτίωση της προσαρμοστικής ικανότητας και κλιματικής ανθεκτικότητας της Ελλάδας και τη διασφάλιση της σταδιακής μετάβασης της χώρας, έως το 2050, σε κλιματική ουδετερότητα με τον πλέον περιβαλλοντικά βιώσιμο, κοινωνικά δίκαιο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Οι θεσπιζόμενες πολιτικές και τα μέτρα για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής έχουν ως στόχο τη μείωση των εκπομπών και την αύξηση των απορροφήσεων, διασφαλίζοντας την ασφάλεια δικαίου στους

επενδυτές, καθώς και την ομαλή μετάβαση της οικονομίας στην κλιματική ουδετερότητα. Προκειμένου να επιτευχθεί ο μακροπρόθεσμος στόχος για κλιματική ουδετερότητα, ορίζονται ως ενδιάμεσοι κλιματικοί στόχοι για τα έτη 2030 και 2040, η μείωση των καθαρών ανθρωπογενών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον πενήντα πέντε τοις εκατό (55%) και ογδόντα τοις εκατό (80%), αντίστοιχα, σε σύγκριση με τα επίπεδα του έτους 1990.

Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠΚΑ)

Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή εκπονείται από το Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας και εγκρίνεται με Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου. Η ΕΣΠΚΑ αποτελεί κείμενο στρατηγικού προσανατολισμού με στόχο τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών.

Η ΕΣΠΚΑ έχει το ακόλουθο ελάχιστο περιεχόμενο:

- α) Ανάλυση στόχων και κατευθυντήριων αρχών της στρατηγικής, βάσει διεθνών συμφωνιών και στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πλαίσιο αναφοράς).
- β) Εκτίμηση των αναμενόμενων στη χώρα κλιματικών μεταβολών, βάσει διαφορετικών κλιματικών σεναρίων, ανάλυση τρωτότητας οικονομικών τομέων και κοινωνικών δραστηριοτήτων και εκτίμηση των επιπτώσεων των κλιματικών μεταβολών στους διάφορους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας, καθώς και της βιωσιμότητας του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, κυρίως σε εθνικό επίπεδο με παράλληλο, κατ' αρχήν, προσδιορισμό του οικονομικού μεγέθους των εν λόγω επιπτώσεων.
- γ) Προσδιορισμός των τομέων προτεραιότητας που χρήζουν μέτρων προσαρμογής για την κλιματική αλλαγή, με βάση την ανάλυση τρωτότητας που αναφέρεται στην περ. β), διερεύνηση και καταγραφή των προτεινόμενων μέτρων και δράσεων για διάφορους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας και τη βιωσιμότητα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.
- δ) Εκτίμηση του κόστους προσαρμογής.
- ε) Ενσωμάτωση πολιτικών προσαρμογής σε ευρύτερες πολιτικές.
- στ) Διεθνής διάσταση της πολιτικής προσαρμογής.
- ζ) Προτάσεις για δράσεις ευαισθητοποίησης, εκπαίδευσης και έρευνας.

Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 - 2025

Το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025 αποτελεί ολοκληρωμένο σύστημα σχεδιασμού, διαχείρισης, παρακολούθησης και ελέγχου των παρεμβάσεων που χρηματοδοτούνται από τους εθνικούς πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Οι εθνικοί πόροι για πρώτη φορά εντάσσονται σε προγραμματικό πλαίσιο, με στόχο την καλύτερη εκμετάλλευση των διαθέσιμων πιστώσεων και την επίτευξη συμπληρωματικότητας μέσω του ΕΣΠΑ. Ο ένας από τους πέντε πυλώνες των αναπτυξιακών στόχων του είναι η έξυπνη ανάπτυξη. Οι αναπτυξιακοί στόχοι του αναπτύσσονται σε 5 πυλώνες:

1. Έξυπνη ανάπτυξη
2. Πράσινη ανάπτυξη
3. Κοινωνική ανάπτυξη
4. Ανάπτυξη υποδομών
5. Εξωστρέφεια

Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)

Από την έναρξη ισχύος του Ν.4710/2020 «Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» και έως την 31-03-2021 οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του Ν.3852/2010 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας συμπεριλαμβάνεται στους 254 δήμους της χώρας που λαμβάνουν χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ). Σκοπός του σχεδίου είναι η δημιουργία ενός δικτύου φορτιστών ικανού να εξυπηρετήσει τις ανάγκες τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών της περιοχής (κατ' ελάχιστον προβλέπεται η χωροθέτηση τουλάχιστον 91 σταθμών φόρτισης για τον Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας). Από τον Ιούλιο του 2021 έχει ξεκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης ΣΦΗΟ.

Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ)

Ως «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τους δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του Ν.4819/2021. Στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις. Οι προδιαγραφές εκπόνησης των ΣΑΠ ορίζονται από την ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 (ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021).

Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΤΠΣ)

Τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια εντάσσονται στο πρώτο επίπεδο του πολεοδομικού σχεδιασμού, και εκπονούνται σε τουλάχιστον μία ή περισσότερες Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) ενός Δήμου. Μπορεί επίσης να καλύπτουν την έκταση δύο ή περισσότερων Δ.Ε. ομόρων Δήμων. Εντάσσουν τον πολεοδομικό σχεδιασμό πρώτου επιπέδου στο σύνολο των επιπέδων του χωρικού σχεδιασμού, εναρμονιζόμενα με τον υπερκείμενο χωροταξικό σχεδιασμό και παρέχουν σαφείς κατευθύνσεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό δευτέρου επιπέδου. Τα ΤΠΣ εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις των Ειδικών και Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων και περιέχουν τις αναγκαίες ρυθμίσεις (και κατά περίπτωση κατευθύνσεις) για την επίτευξη των σκοπών τους.

Διέπονται από τις αρχές της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, η οποία περιλαμβάνει τις χωρικές, εδαφικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και αυτές που σχετίζονται με την ορθολογική οργάνωση του χώρου, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 του ν. 4447/2016 ως ισχύει.

Στο πλαίσιο των βασικών τους αρχών, τα ΤΠΣ:

- ρυθμίζουν την εκτός σχεδίου δόμηση με τον καθορισμό στο σύνολο του εξωοικιστικού χώρου ορθολογικών χρήσεων γης και όρων δόμησης συμβατών με τα τοπικά χαρακτηριστικά,

- δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην αναζωογόνηση του υφιστάμενου οικιστικού χώρου, στο κτιριακό απόθεμα και στον υπαίθριο δημόσιο χώρο,
- αξιοποιούν τις δυνατότητες των νέων τεχνολογιών και της έξυπνης πόλης,
- επιδιώκουν τη διαχείριση της γης ως φυσικού πόρου με φειδώ, με επεκτάσεις των σχεδίων των πόλεων μόνον όπου αυτό δικαιολογείται από τον παρατηρούμενο ή αναμενόμενο λόγω των πληθυσμιακών τάσεων κορεσμό τους. Παράλληλα επιδιώκουν την προώθηση νέων προτύπων οικιστικής ανάπτυξης που δεν περιορίζονται στην εκ των υστέρων πολεοδόμηση ήδη διαμορφωμένων ατύπως οικιστικών ζωνών, βάσει των αρχών της συμπαγούς και συνεκτικής πόλης,
- υποστηρίζουν τη δημιουργία ισχυρής και ισορροπημένης παραγωγικής βάσης, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του αναπτυξιακού προγραμματισμού και παρέχουν επαρκή γη για τη χωροθέτηση των αναγκαίων οικονομικών δραστηριοτήτων και ιδίως αυτών που αντιστοιχούν στα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε περιοχής, καθώς και μέσω της αξιοποίησης ανενεργών και εγκαταλελειμμένων χρήσεων,
- διευκολύνουν τη δημιουργία και την ανταγωνιστικότητα των οργανωμένων μορφών ανάπτυξης,
- προστατεύουν τους διαθέσιμους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, ως αυτοτελείς αξίες και παράλληλα, τους εντάσσουν στην αναπτυξιακή διαδικασία,
- **προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα και την προσβασιμότητα,**
- προωθούν την πρόληψη της Κλιματικής Αλλαγής και την προσαρμογή σε αυτήν, καθώς και την ανθεκτικότητα και την ασφάλεια από φυσικούς και ανθρωπογενείς κινδύνους,
- προωθούν την κοινωνική συνοχή, τη δίκαιη κατανομή πόρων και την άρση αποκλεισμών χωρικού χαρακτήρα,

Αποτελούν σύνολα κειμένων, χαρτών και διαγραμμάτων, με τα οποία καθορίζονται:

- το πρότυπο χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης και τα βασικά προγραμματικά μεγέθη,
- τα όρια των πολεοδομικών ενοτήτων και οικισμών,
- οι χρήσεις γης,
- οι όροι και περιορισμοί δόμησης,
- οι σημαντικές πολεοδομικές παρεμβάσεις,
- **τα μεταφορικά (για τη μηχανοκίνητη και τις ήπιες μορφές κινητικότητας), τεχνικά και περιβαλλοντικά δίκτυα και υποδομές,**
- **η ιεράρχηση του οδικού δικτύου,**
- ο σχεδιασμός πρόληψης και αντιμετώπισης έκτακτων συνθηκών και κινδύνων,
- η προσωρινή οριοθέτηση υδατορεμάτων εντός των προς πολεοδόμηση περιοχών,
- η γεωλογική καταλληλότητα για δόμηση στην περιοχή μελέτης.

Ανάλογα με τις τοπικές ανάγκες, επιπλέον καθορίζουν:

- Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣ),
- Ζώνες Ειδικών Πολεοδομικών Κινήτρων,
- **περιοχές και ζώνες ήπιας κυκλοφορίας και οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων,**

- μέτρα προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή,
- μέτρα υποστηρικτικά της αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών και διαχείρισης συνεπειών φυσικών και τεχνολογικών καταστροφών και λοιπών απειλών, καθώς και κάθε άλλο μέτρο, όρο ή περιορισμό που απαιτείται για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση της περιοχής μελέτης.

Οι προδιαγραφές εκπόνησης των ΤΠΣ ορίζονται από την ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΠΟΛΣ/72343/1885/21 (ΦΕΚ 3545/Β/3-8-2021).

Περιφερειακό Επίπεδο

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

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (2014 - 2021)

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

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

Αναφορικά με τον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, που υπάγεται στη Χωρική Υποενοότητα Πειραιά:

1. Ανάπλαση της παραλιακής και της αρχαιολογικής ζώνης και προώθηση των εξής δύο σημαντικών παρεμβάσεων σε περιοχές του ευρύτερου κέντρου του Πειραιά: της ονομαζόμενης «Νότιας Πύλης» που περιλαμβάνει την περιοχή από το Γήπεδο Καραϊσκάκη μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και της «**Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας- Κερατσινίου**».
2. Η Μητροπολιτική περιοχή Πειραιά συνιστά τη Νότια Πύλη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του λεκανοπεδίου, με δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας και

σημασίας για την οικονομία της χώρας, που συνδέονται με τη ναυτιλία και τη διαμετακόμιση. Κεντρικός στόχος είναι η ενίσχυση του ρόλου της ως **διαμετακομιστικού κέντρου** στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και τη βελτίωση του περιβάλλοντος του αστικού ιστού του δήμου, εξασφαλίζοντας καλύτερη λειτουργική διασύνδεση μεταξύ τους.

3. Τα **Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας** εντός Χωρικής Ενότητας Λεκανοπεδίου είναι οι Δήμοι Καλλιθέας, Γλυφάδας, Αμαρουσίου, Νέας Ιωνίας και Περιστερίου, καθώς και οι δημοτικές ενότητες Κηφισιάς, Κερατσινίου και Δραπετσώνας. Τα κέντρα αυτά κατηγοριοποιούνται με βάση πολλαπλά κριτήρια, όπως η γεωγραφική θέση στο ευρύτερο οικιστικό δίκτυο, η βέλτιστη διασύνδεση με εθνικές και διαπεριφερειακές μεταφορές, το επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών διοίκησης, πρόνοιας, εκπαίδευσης, το πληθυσμιακό μέγεθος, το επίπεδο απασχόλησης, το επίπεδο κοινωνικής συνοχής, η πολυλειτουργικότητα, οι προοπτικές ανάπτυξης χρήσης κατοικίας και η προσβασιμότητα στα μέσα σταθερής τροχιάς.

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

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

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

Η Αττική έχει συμβάλει στη ραγδαία ανάπτυξη των συνδυασμένων διεθνών μεταφορών και αναδεικνύεται σε διεθνή κόμβο και σε πύλη της Ευρώπης για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, ενώ προγραμματίζεται και η κατασκευή τέταρτου προβλήτα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο Ικόνιο. Ειδικότερα, και σε ό,τι αφορά

το οδικό δίκτυο, κατά τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους έχουν ήδη πραγματοποιηθεί σημαντικές παρεμβάσεις, που δημιούργησαν ένα ικανοποιητικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους 2.200 χλμ., το οποίο συνδέεται με τους δύο σημαντικούς κόμβους, τον λιμένα του Πειραιά και τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, με αποτέλεσμα να συνεισφέρει στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της Περιφέρειας Αττικής και εν γένει της χώρας, στις διεθνείς αγορές.

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

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

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

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

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

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

1. Να συνδυάζει καταλλήλως την αναπτυξιακή συμπεριφορά όλων των παραγωγικών τομέων, να ενσωματώνει τη συμβολή τους στη συνολική ανταγωνιστικότητα, να αυξήσει την εξωστρέφεια και την ενσωμάτωση καινοτομίας και να έχει επιτύχει σε σημαντικό βαθμό την ομογενοποίηση του οικονομικού και κοινωνικού της χώρου.
2. Να έχει επιτύχει ένα αξιολογικό επίπεδο διατηρησιμότητας της ανάπτυξης και να έχει ενσωματώσει τις απαιτήσεις της πράσινης ανάπτυξης στην οικονομική δραστηριότητα και στη χρήση του χώρου.
3. Να συνδυάζει με επιτυχία και στο καταλληλότερο μίγμα, τον στρατηγικό ρόλο των περιφερειακών μηχανισμών, τη συνεχή επέκταση της επιχειρηματικότητας, την παραγωγική κινητοποίηση των ενδογενών χρηματοδοτικών πόρων και την προσέλκυση εξωτερικών επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής έντασης γνώσης, στην κατεύθυνση της έξυπνης ανάπτυξης.

4. Να διασφαλίσει την προστασία του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και την περαιτέρω ανάδειξη του υψηλής αξίας πολιτιστικού αποθέματος με έξυπνους τρόπους, σε διασύνδεση με τους παραγωγικούς τομείς.
5. Να ενισχύσει το πλέγμα προστασίας του κοινωνικού της ιστού στους τομείς της απασχόλησης, της υγείας, της εκπαίδευσης και της κοινωνικής ένταξης.

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

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

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

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

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

Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων Πειραιά 2014 - 2022

Τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων για το διάστημα 2014 - 2022 είναι προγράμματα δράσεων που αφορούν το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Προτείνουν σχέδια στρατηγικού επιπέδου καθώς μετά από πολυεπίπεδη μελέτη εντοπίζουν τις αδυναμίες και τις δυνατότητες της περιοχής. Το ΣΟΑΠ του Δήμου Πειραιά στοχεύει στην ανάπτυξη της πόλης ως επιχειρηματικό και τουριστικό Μητροπολιτικό Κέντρο διεθνούς

αναγνωρισιμότητας και εμβέλειας, με αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και δυνατοτήτων του (B2Green, 2021). Ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας δεν ανήκει στις ζώνες παρέμβασης ΣΟΑΠ, όμως ανήκει στις ειδικές ζώνες ανάπτυξης που απαιτούν παρεμβάσεις (Παπαγεωργίου, 2017).

2.8.3 Τοπικό Επίπεδο

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

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Για τον Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι σε ισχύ το εγκεκριμένο ΓΠΣ (ΦΕΚ 206Δ/26.04.1991, ΦΕΚ 207Δ/30.04.1991 και ΦΕΚ 142ΑΠΠ/5.5.2014 Τροπ.).

Η έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Κερατσινίου (ΦΕΚ 206Δ/26.04.1991) περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου Κερατσινίου για πληθυσμό μεγέθους 77.000 κατοίκων (πληθ. 1991).

α) Την επέκταση του σχεδίου πόλης σε εκτάσεις πυκνοδομημένες, αδόμητες και στην έκταση του οικοδομικού συνεταιρισμού «Ανάπηροι Πολέμου 1940-1941» και τη δημιουργία 18 πολεοδομικών ενοτήτων/ γειτονιών.

- | | |
|----------------------------------|-------------------------|
| 1. Άγιος Αντώνιος | 10. Άγιος Γιώργης |
| 2. Άβα | 11. Λιμάνι (Βόρεια) |
| 3. Κοκκινόβραχος ή Γαλήνη | 12. Άγιος Παντελεήμονας |
| 4. Άγιος Μηνάς (Βόρειος) | 13. Ταμπούρια |
| 5. Άγιος Μηνάς (Νότιος) | 14. Λιμάνι (Νότια) |
| 6. Άστρον | 15. Ηλεκτρική |
| 7. Αμφιάλη | 16. Ευγένεια |
| 8. Παναγία Βλαχερνών (Δυτική) | 17. Χαραυγή |
| 9. Παναγία Βλαχερνών (Ανατολική) | 18. Ανάληψη |

β) Τον προσδιορισμό χρήσεων γης και ειδικότερα:

- Τον καθορισμό χρήσης γενικής κατοικίας
- Χωροθέτηση υπερτοπικού κέντρου του Δήμου, με σταδιακή του οργάνωση σαν δευτερεύον κέντρο υπερτοπικής σημασίας με εξυπηρετήσεις διοίκησης και κοινωνικού εξοπλισμού. Το υπάρχον εμπορικό κέντρο επί της Λεωφόρου Δημοκρατίας, προτείνεται ως κέντρο υπερτοπικής σημασίας.
- Δημιουργία αθλητικών, πολιτιστικών δραστηριοτήτων και χρήσεων πρασίνου, στον χώρο του νεκροταφείου, μετά την απομάκρυνσή του.
- Τον καθορισμό χρήσης κατοικίας στην έκταση του οικοδομικού συνεταιρισμού «Αναπήρων Πολέμου 1940-1941».
- Δημιουργία χώρων πρασίνου, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αθλητισμού στη θέση «Σελεπίτσαρι».

- Καθορισμός χώρου ανάπτυξης προσφυγικής περιοχής στις Πολεοδομικές Ενότητες 12 και 13.
- γ) Τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων σε κατοίκους και των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή πόλης και πολεοδομικής ενότητας.

Β. Τις προτάσεις για το οδικό δίκτυο και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής και ειδικότερα:

- Οι βασικοί οδικοί άξονες που προτείνεται να λειτουργήσουν σαν κύριες αρτηρίες είναι η Λεωφόρος Συγγρού για την οποία προβλέπεται και ανισόπεδος κόμβος για τη σύνδεσή της με το βιοτεχνικό πάρκο Σχιστού, καθώς και κόμβος σύνδεσής της μέσω των οδών Μ. Κουρί με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας.
- Κατασκευή παραλιακής περιμετρικής λεωφόρου.
- Διαπλάτυνση της 25^{ης} Μαρτίου και δημιουργία γέφυρας λόγω ύπαρξης υψομετρικής διαφοράς στο νότιο τμήμα του Κερατσινίου.
- Δημιουργία γέφυρας στην παραλιακή Λεωφόρο Δραπετσώνας – Κερατσινίου για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Διαχωρισμός του εμπορικού από τον επιβατικό λιμένα (εγκατάσταση του επιβατικού στο λιμάνι του Πειραιά και του εμπορικού στην περιοχή του Δήμου Κερατσινίου) σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ρ.Σ.Α.
- Δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία θα συνδέει το εμπορικό λιμάνι με το νέο κέντρο διαλογής του Ο.Σ.Ε. στο Θριάσιο Πεδίο.
- Δημιουργία οδικού δικτύου ικανού να παραλάβει και να διοχετεύσει τον κυκλοφοριακό φόρτο των Τ.Ι.Ρ. που εξυπηρετούν το λιμάνι.

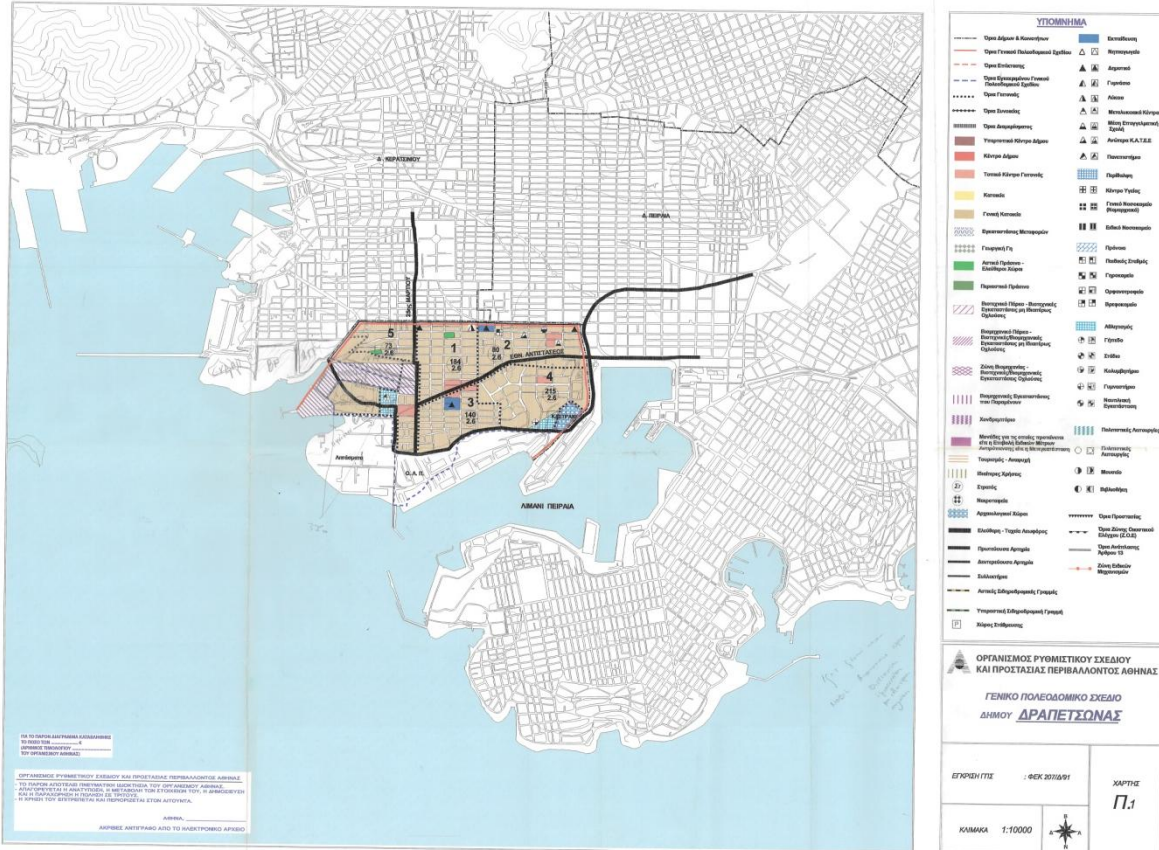
Η έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Δραπετσώνας (ΦΕΚ 207Δ/30.04.1991) περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου Δραπετσώνας για πληθυσμό μεγέθους της τάξης των 14.950 κατοίκων για το έτος 1991

- α) Τη δημιουργία πέντε (5) πολεοδομικών ενοτήτων.
 1. Ταμπάκικα
 2. Άγιος Διονύσιος
 3. Άγιος Παντελεήμων
 4. Νέος Οικισμός
 5. Λιπάσματα
- β) Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης:
 - Με την ανάπτυξη χρήσης γενικής κατοικίας
 - Με τη διατήρηση τοπικών κέντρων σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες
- γ) Τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων σε κατοίκους (1991) και των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή ανά πολεοδομική ενότητα.

Β. Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομών και ειδικότερα:

- Κατασκευή παραλιακής λεωφόρου για διοχέτευση της βαρείας κυκλοφορίας από το Κεντρικό Λιμάνι στον κόμβο Λεωφόρου Σχιστού – Αθηνών και για εξυπηρέτηση των αναγκών των βιομηχανιών και του ΟΛΠ.
- Χαρακτηρισμός της Λεωφόρου 25^{ης} Μαρτίου ως αρτηρίας τοπικής σημασίας και διακοπής της στη συμβολή με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας.



Εικόνα 2-1: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο πρώην Δήμου Δραπετσώνας
(Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας του Περιβάλλοντος)

Η έγκριση τροποποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας (ΦΕΚ 142ΑΠΠ/5.5.2014) περιλαμβάνει:

1. Την Πολεοδομική οργάνωση της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου για πληθυσμό 81.000 κατοίκων περίπου στις πολεοδομημένες και προς πολεοδόμηση περιοχές με τη δημιουργία δέκα (10) πολεοδομικών ενοτήτων και την ένταξη στο σχέδιο περιοχής παραγωγικών δραστηριοτήτων.
2. Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης και ειδικότερα:
 - α) Τον καθορισμό χρήσεων πολεοδομικού κέντρου, στην περιοχή Ταμπούρια. Επιπλέον επιτρέπονται κτήρια περιθάλψης.
 - β) Τον καθορισμό του χώρου εγκαταστάσεων ΔΕΗ και του χώρου των αλευρομύλων ως χώρων με χρήση κεντρικών λειτουργιών της πόλης.

γ) Τον καθορισμό χρήσεων γενικής κατοικίας σε όλη την περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου που διακρίνεται σε υποπεριοχές Α και Β.

Υποπεριοχή Α

Αφορά στις ζώνες σε βάθος ενός οικοδομικού τετραγώνου εκατέρωθεν των αξόνων Γρηγορίου Λαμπράκη, Σαλαμίνας και Δημοκρατίας (εκτός του τμήματος που εντάσσεται στο πολεοδομικό κέντρο), σε μια περιοχή εκτατικής μορφής με κορμό την Παναγή Τσαλδάρη καθώς και σε τμήματα συλλεκτηρίων και μικρών περιοχών που λειτουργούν ως τόπος συγκέντρωσης δραστηριοτήτων και εξυπηρέτησης των κατοίκων.

Υποπεριοχή Β

Αφορά στον υπόλοιπο ιστό της Δημοτικής Ενότητας με εξαίρεση ξενοδοχεία, γραφεία, πρατήρια βενζίνης, διεξαγωγή τυχερών παιχνιδιών.

δ) Τον καθορισμό περιοχής για παραγωγικές δραστηριότητες.

ε) Τον καθορισμό περιοχής Μητροπολιτικής Παρέμβασης που αφορά στη Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου, όπου επιτρέπονται χρήσεις δευτερογενούς τομέα μη οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας, τριτογενούς τομέα, κατοικίας καθώς και χώροι κοινοχρήστου πρασίνου και αναψυχής. Η περιοχή αυτή προτείνεται να καθορισθεί ως ΖΕΑ και να μελετηθεί ενιαία με την όμορη περιοχή παρέμβασης της Δημοτικής Ενότητας Δραπετσώνας με τις ως άνω περιοχές.

3. Τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων και των αναγκών σε γη για κοινωνικό εξοπλισμό ανά πολεοδομική ενότητα.

4. Τον καθορισμό Ζωνών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών.

α) Προτείνεται η θεσμοθέτηση Ζ.Ε.Ε. και Ζ.Ε.Κ. για όλη την περιοχή των προσφυγικών στα Ταμπούρια, τον Άγιο Παντελεήμονα, την Ευγένεια και τη Χαραυγή, οι οποίες προτείνονται ως περιοχές Ανάπλασης.

β) Προτείνεται η θεσμοθέτηση Ζ.Ε.Π. και Ζ.Α.Α. για την περιοχή ανατολικά του νεκροταφείου της Ανάστασης.

γ) Προτείνεται να προωθηθεί κατά προτεραιότητα αναθεώρηση του σχεδίου (Εικόνα 2-2) ώστε να τακτοποιηθούν τα προβλήματα που έχουν προκύψει από την αναντιστοιχία του ισχύοντος ρυμοτομικού σχεδίου και τις διαμορφωθείσες κατάσταση από τις υπερτοπικές δραστηριότητες (ΟΛΠ, ΔΕΗ, κλπ)

5. Τον καθορισμό ζωνών προστασίας.

α) Ζώνη Προστασίας Α' Αιγάλεω όρος

Η Ζώνη Α' καθορίζεται ως περιοχή απόλυτης προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος, στην οποία επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών (περίπτερα αναψυχής).

β) Ζώνη Β'

Περιοχή μεταξύ της Ζώνης Α' και του ορίου του σχεδίου πόλης και επέκτασής του.

Η περιοχή αυτή προτείνεται να χαρακτηρισθεί ως «Ελεύθερος χώρος εξωαστικού πρασίνου» (Ζώνη Β). Επιτρέπεται μόνο εγκαταστάσεις υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών (περίπτερα αναψυχής) καθώς και αναψυκτήρια. Επιπλέον, επιβάλλεται η παρεμπόδιση της βόσκησης.

Για τη δημιουργία εγκαταστάσεων για τις χρήσεις που επιτρέπονται επιβάλλεται χορήγηση βεβαίωσης από την αρμόδια Δασική Υπηρεσία ότι δεν πρόκειται για δασική ή αναδασωτέα έκταση στο χώρο όπου αυτές αναπτύσσονται.

Σε γήπεδα που είναι μη δασικές ή αναδασωτέες εκτάσεις προκειμένου να δημιουργηθούν εγκαταστάσεις για επιτρεπόμενες χρήσεις, ορίζεται:

Κατώτατο όριο αρτιότητας των γηπέδων 20 στρ.

Ως προς τους λοιπούς όρους και περιορισμούς δόμησης εφαρμόζονται με τις διατάξεις του από 6.10.1978 ΠΔ και του από 24.5.1985.

γ) Λόφος Σελεπίσαρι

Στην περιοχή επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις και υπό τους όρους και περιορισμούς δόμησης που προβλέπονται με το από 27.3.1984 ΠΔ και την υπ' αρ. 30392/29.2003 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

δ) Όρμος Αγίου Νικολάου

Η περιοχή προτείνεται να αναπλαστεί με λειτουργίες αναψυχής και με εξυπηρετήσεις για τους ερασιτέχνες αλιείς.

ε) Νεκροταφείο «Η Ανάσταση»

Προτείνεται η κατεύθυνση διασφάλισης του χαρακτήρα του ως χώρου στον οποίο προστατεύεται και ενισχύεται η βλάστηση.

6. Την ιεράρχηση του οδικού δικτύου και των δικτύων μεταφορών

Οδικό δίκτυο/ Βασικοί οδικοί άξονες

Ελεύθερη λεωφόρος Σχιστού και σύνδεσή της με νέα ελεύθερη λεωφόρο βιοτεχνικού, πάρκου Σχιστού για τη σύνδεση Εθνικής Οδού Αθηνών – Κορίνθου με λιμάνι Κερατσινίου και Κεντρικό λιμάνι Πειραιά, με παραλιακή χάραξη στο τμήμα Κερατσίνι – Πειραιάς (Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου) και ανισόπεδο κόμβο με Λεωφόρο Δημοκρατίας.

Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες οι Λεωφόροι Δημοκρατίας, Γρηγορίου Λαμπράκη/ Αθηνών και Σαλαμίνας/ Π. Ράλλη.

Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες οι οδοί Κωνσταντινουπόλεως και 25^{ης} Μαρτίου με διαπλάτυνση της δεύτερης στα 25μ. και δημιουργία γέφυρας λόγω ύπαρξης υψομετρικής διαφοράς στο νότιο τμήμα Κερατσινίου.

Αστικά μέσα σταθερής τροχιάς

Άξονας αστικού μέσου σταθερής τροχιάς (τροχιόδρομος/ελαφρύ μετρό) για τη σύνδεση Πειραιά – Κερατσινίου – Περάματος/Σαλαμίνας επί της οδού Μ. Κιουρί (παλαιός διάδρομος τροchioδρόμου Περάματος με υπόγεια διέλευση στην κεντρική περιοχή Κερατσινίου). Σε περίπτωση επιλογής εναλλακτικής χάραξης, θα υπάρξει τεκμηρίωση με μελέτη ΠΠΕ.

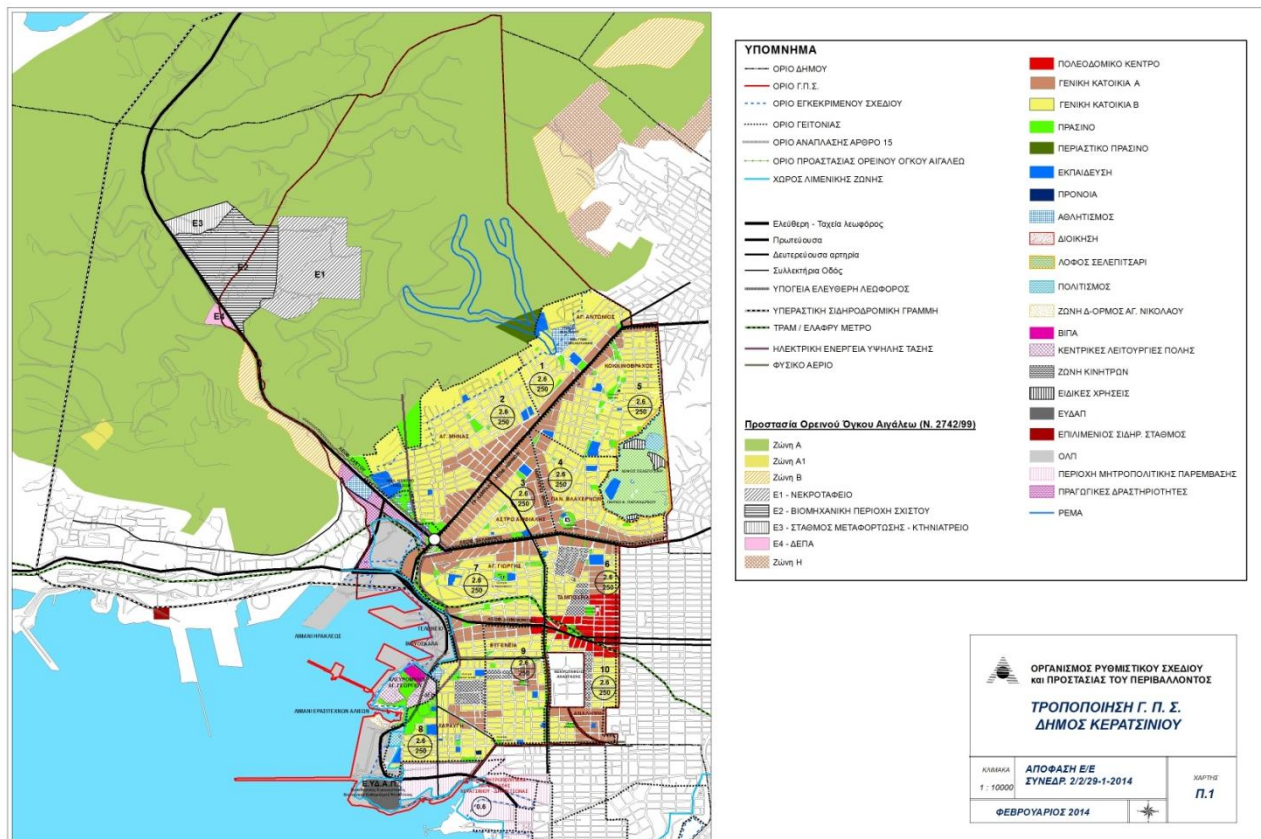
Υπεραστικός σιδηρόδρομος

Δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής για τη σύνδεση εμπορικού λιμένος Κερατσινίου – Ν. Ικονίου (εκτός ορίων Δήμου Κερατσινίου) με Σταθμό Διαλογής ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο. Χωροθέτηση επιλιμένου εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού στη χερσαία

ζώνη ΟΛΠ του εμπορικού λιμένα Ικονίου, για την εξυπηρέτηση συνδυασμένης μεταφορά με πλοίο/σιδηρόδρομο, εμπορευματοκιβωτίων, ξηρού φορτίου και αυτοκινήτων.

Λιμάνια

Ο κεντρικός εμπορικός λιμένας Πειραιά χωροθετείται στο λιμάνι Κερατσινίου (Ηρακλέους) και Ν. Ικονίου, με παράλληλη χρήση και αλιευτικού λιμένα. Ανάπτυξη οδικού δικτύου ικανού να παραλάβει και να διοχετεύσει τον κυκλοφορικό φόρτο των ΤΙΡ που εξυπηρετούν το λιμάνι (απευθείας σύνδεση με Ε.Λ. Σχιστού και Ανδρέα Παπανδρέου).



Εικόνα 2-2: Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Κερατσινίου
(Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας του Περιβάλλοντος)

Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΤοΣΔΑ)

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 194/2015 εγκρίθηκε χρηματοδότηση για την επικαιροποίηση του «Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων» στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Αττική» της Περιφέρειας Αττικής.

Μέχρι το 2025 πρέπει να γίνεται προδιαλογή ανακυκλώσιμων και βιοαποβλήτων του συνόλου σε ποσοστό 55% κ.β. των παραγόμενων στερεών αποβλήτων. Είναι ένας φιλόδοξος και δύσκολος στόχος αν συγκριθεί με το σημερινό 5,4%. Για το 2030 το ποσοστό θα ανέλθει στο 60% κ.β.

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας πραγματοποίησε μία ολοκληρωμένη μελέτη και ανάλυση των τοπικών παραγόντων του προβλήματος, επιδιώκοντας την ορθολογική αντιμετώπισή του, στο πλαίσιο της αειφόρου και βιώσιμης ανάπτυξης, με στόχο τη συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων και την προστασία του Περιβάλλοντος, έτσι ώστε να καλύπτονται οι ανθρώπινες ανάγκες των φτωχότερων στρωμάτων και του τρίτου κόσμου, χωρίς να υπονομεύεται η κάλυψη των αναγκών του μέλλοντος.

Συνοπτικά οι δράσεις του ΤοΣΔΑ του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας αφορούν στους παρακάτω άξονες:

- Πρόληψη – Επαναχρησιμοποίηση με εφαρμογή ποικίλων δράσεων οι οποίες περιγράφονται αναλυτικά στην παράγραφο 5.1.1 και στοχεύουν στη μείωση των παραγόμενων αποβλήτων κατά 3% τον πρώτο χρόνο εφαρμογής τους ενώ σταδιακά προβλέπεται να φτάσει στο 7% σε μία πενταετία.
- ΔσΠ βιοαποβλήτων με : α) την προώθηση της οικιακής κομποστοποίησης διανέμοντας δωρεάν κάδους κομποστοποίησης σε 3512 νοικοκυριά (10% των συνολικών νοικοκυριών του Δήμου), β) την ανάπτυξη συστήματος 1700-3500 κεντρικών καφέ κάδων των 240 lt, δεδομένου ότι ένας κάδος 240 lt αντιστοιχεί σε 10-20 οικογένειες, γ) ΔσΠ για τέσσερα ρεύματα αποβλήτων (χαρτί, γυαλί, πλαστικό, μέταλλα), δ) Ενίσχυση της εναλλακτικής διαχείρισης των άλλων ρευμάτων αποβλήτων (ΑΗΗΕ, μπαταρίες, ΑΕΚΚ, κλπ) με την περαιτέρω ανάπτυξη της συνεργασίας του δήμου με όλα τα εγκεκριμένα συστήματα. ε) Δημιουργία ενός κεντρικού Πράσινου σημείου και δύο περιφερειακών πράσινων σημείων συλλογής.

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

Συμμετοχή στην πρωτοβουλία «URBAN I»

Μία από τις σημαντικότερες αστικές παρεμβάσεις ολοκληρωμένου χαρακτήρα στην περιοχή της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου αποτέλεσε η κοινοτική πρωτοβουλία «URBAN I». Το πρόγραμμα URBAN I στόχευε στην ανάπτυξη των κεντρικών περιοχών του Δήμου για την αναβάθμιση του εμπορίου, των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και της απασχόλησης. Σύμφωνα με τη διαχειριστική αρχή, τα προγράμματα υλοποιήθηκαν επιτυχώς και υπήρξαν ορατές βελτιώσεις στις περιοχές παρέμβασης. Επίσης, αποτέλεσαν μοχλούς ανάπτυξης μέσω της προσέλκυσης περαιτέρω επενδύσεων.

Συμμετοχή στο Πρόγραμμα «TERRA – POSIDONIA»

Το έργο «TERRA – POSIDONIA» αποσκοπούσε στην παροχή Τεχνικής και Επιστημονικής Υποστήριξης στον πρώην Οργανισμό Σχεδιασμού και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθηνών (ΟΡΣΑ) για την υλοποίηση έργου που αναφέρεται στην ανάπτυξη της βιομηχανικής περιοχής του λιμανιού Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Το έργο κάλυπτε τις πόλεις της Αθήνας, της Βαρκελώνης, του Παλέρμο και του Τάραντα. Στόχευε στη διερεύνηση των ευκαιριών για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των προβλημάτων των μεγάλων πόλεων, συμπεριλαμβανομένων των λιμανιών, και στην ανάπτυξη κοινών αντιλήψεων για τις μεθόδους διαχείρισης των ακτών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η βιομηχανική περιοχή δίπλα στο λιμάνι Κερατσινίου – Δραπετσώνας επιλέχθηκε ως ισχυρή περίπτωση στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, καθώς παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα υποβάθμισης.

Στο επίκεντρο των δράσεων ήταν η προώθηση των διαδικασιών συντονισμένης διαχείρισης των προγραμμάτων όλων των φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (Δήμοι και ΟΤΑ, ιδιοκτήτες μεγάλων βιομηχανικών εγκαταστάσεων, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και κεντρικά εμπλεκόμενα Υπουργεία), προκειμένου να προωθηθεί το πρόγραμμα ανάπλασης και να αναβαθμιστεί η περιοχή.

Δράσεις σχετικά με το περιβάλλον & την ποιότητα ζωής

Σημαντικές είναι οι δράσεις που υλοποιούνται με μέριμνα της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος και αφορούν σε θέματα περιβάλλοντος στον Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Ενδεικτικά:

- Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Βιώσιμης Ενέργειας (EU Sustainable Energy Week – EUSEW).
- Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας.
- Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Μηδενικών Αποβλήτων (Zero Waste Week) με ποικίλες εκδηλώσεις που προάγουν την πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων και τον περιορισμό της σπατάλης των φυσικών πόρων.
- Συμμετοχή στην παγκόσμια εξόρμηση εθελοντικού καθαρισμού, στο πλαίσιο της καθιερωμένης ετήσιας εθελοντικής προσπάθειας «let's do it world» που έχει στόχο την ευαισθητοποίηση για την προστασία του περιβάλλοντος και την ανάδειξη του εθελοντισμού.
- Συμμετοχή στη διεθνή ημέρα για τη μείωση των επιπτώσεων από φυσικές καταστροφές με ανοικτές δράσεις προς όλους τους δημότες που προάγουν τη δημιουργία και την ενίσχυση της συμπεριφοράς λήψης μέτρων πρόληψης, προστασίας και προετοιμασίας απέναντι σε φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές.

3. ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

3.1 Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

3.1.1 Χρονοδιάγραμμα Ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια που θέτουν μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι τροφοδοτούνται από μια ρεαλιστική εκτίμηση, με γνώμονα τους διαθέσιμους πόρους της περιοχής μελέτης. Οι δράσεις για την επίτευξη των στόχων αφορούν την προσδοκώμενη εξέλιξη και αναδιοργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών αλλά και του δικτύου μεταφορών / διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές.

Η θεμελιώδης αρχή των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση και η διάδοση των διαφόρων μορφών κινητικότητας, οι οποίες συντελούνται πλήρως εναρμονισμένες με τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αειφόρου) ανάπτυξης. Τα ΣΒΑΚ προκρίνουν την εξυπηρέτηση του τρόπου μετακίνησης των ατόμων, αντί της εξυπηρέτησης των οχημάτων στο διαθέσιμο αστικό χώρο και αυτή τους η προσέγγιση αποτελεί και τη διαχωριστική γραμμή από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες.

Ένα ΣΒΑΚ σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού περιλαμβάνει ένα σύνολο στρατηγικών στόχων και μέτρων των οποίων η εφαρμογή συμβάλλει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος αποτελεσματικότερης εξυπηρέτησης των πολιτών, με βελτιωμένες κυκλοφοριακές συνθήκες και βελτιωμένη ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Η διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν μπορεί να καταστεί επιτυχής και εφικτή εάν δεν προϋπάρξει άριστη κατανόηση των αρχών και των εννοιών της βιώσιμης κινητικότητας. Το στάδιο της εμπέδωσης των εννοιών και των αρχών στη φάση της έναρξης της διαδικασίας δημιουργίας της Ομάδα Εργασίας για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αγίου Δημητρίου, από την αρμόδια Αρχή εκπόνησης (Δήμος Αγίου Δημητρίου), είναι το σημαντικότερο στάδιο της διαδικασίας στο σύνολο της. Εάν η Ομάδα Εργασίας δεν κατανοήσει επαρκώς τις αρχές και τις έννοιες της βιώσιμης κινητικότητας, τότε το παραγόμενο αποτέλεσμα δεν θα είναι επαρκές. Στην περίπτωση αυτή ο κίνδυνος δημιουργίας ενός ελλιπούς και αναποτελεσματικού Στρατηγικού Σχεδίου είναι αυξημένος.

Λόγω του πολυσυμμετοχικού χαρακτήρα του ΣΒΑΚ, η μεθοδολογία για την εκπόνηση του, υποχρεωτικά πρέπει να περιλαμβάνει ένα σύνολο διαβουλεύσεων και συμμετοχικών διαδικασιών. Μέσα από τη διεργασία των διαβουλεύσεων τόσο οι εμπλεκόμενοι φορείς όσο και οι πολίτες του Δήμου Αγίου Δημητρίου αποκτούν ρόλο διαχειριστών και χρηστών των εξεταζόμενων συστημάτων μεταφορών.

Η Ε.Ε., για να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων.

Η συγκεκριμένη αλληλουχία παρουσιάζεται με τη μορφή κύκλου και αναφέρεται συχνά ως «Κύκλος του ΣΒΑΚ». Υπεύθυνος φορέας για τις προδιαγραφές των ΣΒΑΚ είναι το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας ELTIS.

Τα ΣΒΑΚ σήμερα εκπονούνται με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές- οδηγίες του ELTIS, οι οποίες έχουν συνταχθεί με τη βοήθεια πολλών ειδικών στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας και των

μεταφορών από όλη την Ευρώπη και αντανακλούν μεγάλο εύρος εμπειριών. Οι οδηγίες αυτές δεν έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα και μπορούν να προσαρμόζονται στις τοπικές ιδιαιτερότητες και συνθήκες, αλλά ορίζουν τη φύση των διαδικασιών – βημάτων που θα πρέπει να ακολουθήσει η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ. Η προτροπή για να ακολουθήσουν οι Δήμοι κατά την εκπόνηση των ΣΒΑΚ αυτές τις οδηγίες έγινε από το Πράσινο Ταμείο στις 13 Νοεμβρίου 2017 με ανακοίνωση του.

Οι κατευθυντήριες γραμμές του ELTIS (2019) περιγράφουν τη διαδικασία προετοιμασίας ενός ΣΒΑΚ. Η μέθοδος αυτή συνίσταται από 4 φάσεις, 12 κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης. Επίσης, υπάρχουν και 4 σημεία αναφοράς, που βρίσκονται στο τέλος της κάθε φάσης.



Εικόνα 3-1: Ο νέος κύκλος εκπόνησης του ΣΒΑΚ

(Πηγή: ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ)

ΦΑΣΗ 1: Προετοιμασία και ανάλυση

Αφετηρία: Απόφαση για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ

Βήμα 1: Δημιουργία δομών εργασίας

- Δραστηριότητα 1.1: Αξιολόγηση των δυνατοτήτων και των πόρων*
- Δραστηριότητα 1.2: Δημιουργία διυπηρεσιακής ομάδας εργασίας*
- Δραστηριότητα 1.3: Εξασφάλιση της πολιτικής και θεσμικής κυριότητας του σχεδίου*
- Δραστηριότητα 1.4: Σχέδιο συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών*

Στην αρχή της διαδικασίας Σχεδιασμού της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είναι απαραίτητο να αναλυθούν οι διαθέσιμες ικανότητες και πόροι προκειμένου να δημιουργηθούν αποτελεσματικές δομές εργασίας. Για να επιτευχθεί μια πραγματικά ολοκληρωμένη διαδικασία σχεδιασμού, η ομάδα εργασίας που είναι αρμόδια για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ θα πρέπει να γνωρίζει και να συνεργάζεται καλά με όλους τους σχετικούς τομείς της διοίκησης. Θα πρέπει να διεξάγονται από την αρχή στοχευμένες δραστηριότητες για να διασφαλιστεί το αίσθημα κυριότητας του σχεδίου από τους πολιτικούς και να προγραμματιστεί από νωρίς η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Στόχος του πρώτου βήματος είναι η επίτευξη αποτελεσματικών δομών εργασίας και η ευρεία υποστήριξη της διαδικασίας.

Οι δραστηριότητες αυτού και του επόμενου βήματος συνδέονται στενά και μερικές φορές εκτελούνται παράλληλα. Για παράδειγμα, το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής πρέπει να οριστεί από νωρίς ώστε να ληφθεί υπόψη κατά τη δημιουργία των δομών εργασίας και συμμετοχής.

Βήμα 2: Δημιουργία πλαισίου σχεδιασμού

- Δραστηριότητα 2.1: Εκτίμηση των απαιτήσεων σχεδιασμού και καθορισμός του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής («λειτουργική αστική περιοχή»)*
- Δραστηριότητα 2.2: Συσχέτιση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού*
- Δραστηριότητα 2.3: Συμφωνία του χρονοδιαγράμματος και του σχεδίου εργασίας*
- Δραστηριότητα 2.4: Εξέταση ενδεχομένου απόκτησης εξωτερικής υποστήριξης*

Παράλληλα με τη δημιουργία δομών εργασίας, πρέπει να καθοριστεί το πλαίσιο σχεδιασμού προκειμένου η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να προσαρμοστεί στις τοπικές συνθήκες. Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει τον ορισμό του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής, ο οποίος ιδανικά θα πρέπει να αφορά στη «λειτουργική αστική περιοχή». Άλλες σημαντικές πτυχές είναι να ληφθούν υπόψη οι περιορισμοί και οι προϋποθέσεις που θέτει η νομοθεσία και αφορούν στον σχεδιασμό και να γίνει η σύνδεση με τις διαδικασίες σχεδιασμού συναφών τομέων. Τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων συνοψίζονται εν συνεχεία σε ένα συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα και πρόγραμμα εργασίας, τα οποία και θα πρέπει να γίνουν αποδεκτά σε πολιτικό επίπεδο προκειμένου να εμπνέουν αξιοπιστία στους εμπλεκόμενους φορείς. Σε περίπτωση που έχει ήδη εντοπιστεί ανεπάρκεια δυνατοτήτων, θα πρέπει να δρομολογηθούν οι κατάλληλες διαδικασίες για τη λήψη εξωτερικής υποστήριξης στην ανάπτυξη των ΣΒΑΚ.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας

- Δραστηριότητα 3.1: Προσδιορισμός πηγών πληροφοριών και συνεργία με τους κατόχους δεδομένων*
- Δραστηριότητα 3.2: Ανάλυση των προβλημάτων και ευκαιριών (όλων των μέσων μετακίνησης)*

Το τελευταίο στάδιο της προετοιμασίας για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι η ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας στην πόλη σας. Πρόκειται για ένα σημαντικό σημείο αναφοράς που αποτελεί τη βάση για μια ορθολογική και διαφανή ανάπτυξη στρατηγικής. Πριν από την ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών στον τομέα της αστικής κινητικότητας, καθώς και την εμπλοκή των πολιτών σε αυτή, πρέπει να προσδιοριστούν οι πληροφορίες και οι πηγές δεδομένων και να καθιερωθεί συνεργασία με τους κατόχους δεδομένων. Στόχος είναι η στοχοθετημένη και εστιασμένη συλλογή και ανάλυση δεδομένων, η οποία περιλαμβάνει όλους

τους τρόπους μεταφοράς καθώς και τους σημαντικούς στόχους και τάσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή.

Σημείο αναφοράς: Ολοκλήρωση της ανάλυσης των προβλημάτων και των ευκαιριών

ΦΑΣΗ 2: Ανάπτυξη στρατηγικής

Βήμα 4: Δημιουργία και από κοινού αξιολόγηση σεναρίων

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη σεναρίων για τις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις

Δραστηριότητα 4.2: Συζήτηση των σεναρίων με πολίτες και εμπλεκόμενους φορείς

Με βάση την ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών, θα πρέπει να αναπτυχθούν και να συζητηθούν διάφορα σενάρια με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Τα σενάρια αυτά βοηθούν να βελτιώσετε την κατανόησή σας για το ποια θα μπορούσε να είναι η πορεία της αστικής κινητικότητας στην πόλη σας στο μέλλον. Με αυτό τον τρόπο μπορούν να επικαιροποιηθούν και να εμπνεύσουν την επακόλουθη ανάπτυξη του οράματός σας.

Βήμα 5: Ανάπτυξη οράματος και προτεραιοτήτων με τους εμπλεκόμενους φορείς

Δραστηριότητα 5.1: Συνδιαμόρφωση κοινού οράματος με πολίτες και εμπλεκόμενους φορείς

Δραστηριότητα 5.2: Συμφωνία των προτεραιοτήτων που αφορούν στα καίρια προβλήματα και σε όλα τα μέσα μετακίνησης

Η διαμόρφωση ενός κοινού οράματος και των προτεραιοτήτων είναι οι ακρογωνιαίοι λίθοι κάθε ΣΒΑΚ. Το όραμα είναι μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος για την πόλη και την κινητικότητά της, το οποίο στη συνέχεια προσδιορίζεται από συγκεκριμένες προτεραιότητες που υποδεικνύουν το είδος της αλλαγής που τίθεται ως στόχος. Τα δύο αυτά αποτελούν τη βάση για όλα τα επόμενα βήματα καθορισμού στρατηγικών δεικτών και στόχων και της επιλογής μέτρων. Τα σενάρια και τα οράματα συνδέονται στενά μεταξύ τους και η σειρά ανάπτυξής τους μπορεί να ποικίλει σε διαφορετικά πλαίσια σχεδιασμού ή ακόμα και να γίνεται παράλληλα. Το όραμα και οι προτεραιότητες μπορούν να αποτελούν κατευθυντήριο στοιχείο μόνο εάν είναι ευρέως αποδεκτά μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών· ως εκ τούτου, είναι ιδιαίτερης σημασίας να τα δημιουργήσετε από κοινού και να εδραιώσετε ένα κοινό αίσθημα κυριότητας.

Βήμα 6: Ορισμός μετρήσιμων στόχων και δεικτών

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμών δεικτών για όλες τις προτεραιότητες

Δραστηριότητα 6.2: Συμφωνία σε μετρήσιμους στόχους

Το όραμα και οι προτεραιότητες παρέχουν μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και του είδους της αλλαγής που επιδιώκεται. Ωστόσο, αυτό από μόνο του δεν αρκεί. Προκειμένου να καταστούν μετρήσιμες αυτές οι αλλαγές, πρέπει να επιλεγεί το κατάλληλο σύνολο στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων. Κύριος σκοπός είναι να καθοριστεί ένα σύνολο δεικτών και στόχων που να είναι εφικτοί, φιλόδοξοι και αμοιβαία συνεκτικοί, επιτρέποντας σε όσους εμπλέκονται να παρακολουθούν την πρόοδο προς την επίτευξη τους χωρίς αυτό να απαιτεί εξωπραγματικούς όγκους συλλογής νέων δεδομένων.

Σημείο αναφοράς: Συμφωνία ως προς το όραμα, τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους

ΦΑΣΗ 3: Σχεδιασμός μέτρων

Βήμα 7: Επιλογή πακέτων μέτρων με τους εμπλεκόμενους φορείς

Δραστηριότητα 7.1: Δημιουργία και αξιολόγηση μακρύ καταλόγου μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς

Δραστηριότητα 7.2: Καθορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 7.3: Σχεδιασμός της παρακολούθησης και της αξιολόγησης των μέτρων

Η ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων αποτελεί τον πυρήνα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μόνο προσεκτικά επιλεγμένα μέτρα θα διασφαλίσουν ότι ικανοποιούνται οι προτεραιότητες και οι στόχοι. Η επιλογή θα πρέπει να στηρίζεται στον διάλογο με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς, να αξιολογεί με διαφάνεια τα μέτρα ως προς τη σκοπιμότητα και τη συμβολή τους στους σκοπούς του ΣΒΑΚ και να εξετάζει την εμπειρία από άλλες περιοχές όπου υπάρχουν παρόμοιες πολιτικές. Προκειμένου να μεγιστοποιήσετε τις συνέργειες και να διευκολύνετε την υπέρβαση των εμποδίων, θα πρέπει να καθοριστούν ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων. Ο έγκαιρος σχεδιασμός της αξιολόγησης και της παρακολούθησης του κάθε μέτρου (ή του πακέτου μέτρων) διασφαλίζει ότι αυτός θα λαμβάνεται στη συνέχεια υπόψη κατά την ανάλυση των αρμοδιοτήτων και των προϋπολογισμών.

Βήμα 8: Συμφωνία σε δράσεις και τις αρμοδιότητες

Δραστηριότητα 8.1: Περιγραφή όλων των δράσεων

Δραστηριότητα 8.2: Προσδιορισμός των πηγών χρηματοδότησης και αξιολόγηση των οικονομικών δυνατοτήτων

Δραστηριότητα 8.3: Συμφωνία των προτεραιοτήτων, των ευθυνών και του χρονοδιαγράμματος

Δραστηριότητα 8.4: Εξασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας στήριξης

Μετά τη συμφωνία σχετικά με τα «πακέτα μέτρων», ο επιχειρησιακός σχεδιασμός πρέπει να χωρίσει τα πακέτα σε καθήκοντα (ή «δράσεις») για τα τμήματα και τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την υλοποίησή τους. Βάσει λεπτομερών περιγραφών των απαραίτητων ενεργειών και των εκτιμήσεων κόστους, χρειάζεται να συμφωνηθούν σαφείς αρμοδιότητες, προτεραιότητες υλοποίησης και χρονοδιαγράμματα. Σε αυτό το στάδιο, είναι επίσης απαραίτητο να γνωστοποιηθεί το συγκεκριμένο περιεχόμενο («Περιγραφή Δράσεων») στους εμπλεκόμενους φορείς που επηρεάζονται περισσότερο (συντά είναι το ευρύ κοινό) και στους υπεύθυνους λήψης πολιτικών αποφάσεων. Ο κύριος στόχος αυτού του βήματος είναι να συμφωνηθεί ένα ευρέως υποστηριζόμενο σύνολο σαφώς καθορισμένων δράσεων που συμβάλλουν στην επίτευξη του οράματος και των προτεραιοτήτων.

Βήμα 9: Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση

Δραστηριότητα 9.1: Ανάπτυξη σχεδίου χρηματοδότησης και συμφωνία στον καταμερισμό του κόστους

Δραστηριότητα 9.2: Ολοκλήρωση και διασφάλιση της ποιότητας του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»

Μετά από μια πρώτη εκτίμηση κόστους σε προηγούμενο σημείο, είναι πλέον καιρός να αναπτυχθούν επίσης οριστικά συγκεκριμένα σχέδια χρηματοδότησης για όλες τις δράσεις. Με βάση τις συμβάσεις του οργανισμού σας, ένα λεπτομερές σχέδιο χρηματοδότησης μπορεί να

συμπεριληφθεί στο ίδιο το ΣΒΑΚ ή να αποτελεί μέρος μιας ξεχωριστής διαδικασίας. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Μετά την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων με βάση τα σχόλια των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών και τον τελικό ποιοτικό έλεγχο, το έγγραφο πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους.

Σημείο αναφοράς: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

ΦΑΣΗ 4: Υλοποίηση και παρακολούθηση

Βήμα 10: Διαχείριση της υλοποίησης

Δραστηριότητα 10.1: Συντονισμός για την υλοποίηση των δράσεων

Δραστηριότητα 10.2: Προμήθεια προϊόντων και υπηρεσιών

Μετά την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ, αρχίζει η φάση της υλοποίησης. Δεδομένου ότι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό κείμενο, παρέχει ένα σαφές πλαίσιο για αυτές τις δραστηριότητες, αλλά δεν διευκρινίζει λεπτομερώς τον τρόπο με τον οποίο θα υλοποιηθεί η κάθε δράση και το τι ανάγκες θα καλυφθούν μέσω αναθέσεων και σύναψης συμβάσεων. Αυτές οι συχνά πολύπλοκες εργασίες υλοποίησης, δεν εκτελούνται συνήθως από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, αλλά από τα αρμόδια τεχνικά τμήματα. Ως εκ τούτου, η σωστή κατανομή των αντικειμένων σε τεχνικούς υπεύθυνους υλοποίησης και ο αποτελεσματικός συντονισμός όλων των δραστηριοτήτων υλοποίησης από την ομάδα εργασίας είναι σημαντικά για την εξασφάλιση μιας συγκροτημένης προσέγγισης. Για παράδειγμα, ενώ η συμβασιοποίηση για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών είναι μια τυποποιημένη διαδικασία σε οποιαδήποτε δημόσια διοίκηση, η υποβολή προσφορών για καινοτόμα προϊόντα ή «πράσινες συμβάσεις» απαιτεί συχνά την προσοχή της ομάδας εργασίας για να διασφαλιστεί η επιτυχής εισαγωγή αυτών των καινοτόμων προϊόντων και προσεγγίσεων στις συμβάσεις.

Βήμα 11: Παρακολούθηση, προσαρμογή και επικοινωνία

Δραστηριότητα 11.1: Παρακολούθηση της προόδου και προσαρμογή

Δραστηριότητα 11.2: Ενημέρωση και κινητοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων

Η συνεχής παρακολούθηση αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ο οποίος αυξάνει την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας και συμβάλλει στην υψηλότερη ποιότητα της υλοποίησής του. Για να εξασφαλίσετε μια επιτυχημένη φάση υλοποίησης, θα πρέπει να ορίσετε μια τιμή βάσης από πριν και να ξεκινήσετε από νωρίς την παρακολούθηση έτσι ώστε να μπορείτε να αντιδράσετε σωστά στις αλλαγές. Τα αποτελέσματα της παρακολούθησης πρέπει να ανατροφοδοτήσουν τη διαδικασία για την περαιτέρω βελτιστοποίηση της υλοποίησης και θα πρέπει να επικοινωνηθούν στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Κατά τη διάρκεια αυτού του βήματος, το ευρύτερο κοινό επηρεάζεται άμεσα από την υλοποίηση της δράσης για πρώτη φορά και ως εκ τούτου εκφράζει έντονο ενδιαφέρον γι' αυτό. Κατά συνέπεια, η τοπική κοινότητα χρειάζεται τακτική εμπλοκή και πληροφόρηση.

Βήμα 12: Αξιολόγηση και άντληση διδαγμάτων

Δραστηριότητα 12.1: Ανάλυση των επιτυχιών και των αποτυχιών

Δραστηριότητα 12.2: Διαμοιρασμός των αποτελεσμάτων και των διδαγμάτων που αντλήθηκαν

Δραστηριότητα 12.3: Εξέταση νέων προκλήσεων και λύσεων

Η διαδικασία ΣΒΑΚ είναι κύκλος επειδή παρουσιάζει μια συνεχή εξέλιξη. Το τέλος της διαδικασίας είναι επίσης η αρχή. Ο κόσμος - και η πόλη σας - συνεχίζει να αλλάζει και να αναπτύσσεται. Ακόμη και όταν ολοκληρώσετε τον κύκλο, είναι σημαντικό να εξετάσετε τι πήγε καλά και τι όχι, να μοιραστείτε και να ανταλλάξετε εμπειρίες με τους πολίτες και να εξετάσετε τα νέα ζητήματα και τις προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσετε, καθώς και πιθανές νέες λύσεις. Σε αυτό το βήμα, μπορείτε να μάθετε από ότι πήγε καλά και ότι δεν πήγε, και να μεταφέρετε τα διδάγματα στον περαιτέρω Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Σημείο αναφοράς: Αξιολόγηση της υλοποίησης των μέτρων

Επίσης, πρόσφατα δημοσιεύτηκε ο καινούργιος Νόμος για τη Βιώσιμη Κινητικότητα (Ν. 4784/16.03.2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.»)

Σύμφωνα με το Άρθρο 7 "Κύκλος Σ.Β.Α.Κ." του Ν. 4784/2021: «Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, ανά φάση, τα εξής:

1. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α'): Ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:

α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας,

β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184),

γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,

δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους

2. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β'): Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:

α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

- αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και
- αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του, Σ.Β.Α.Κ. Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

- βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,
- ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και
- βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών. Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων. Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

- γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και
- γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων. Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:

- δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγόντων σχολίων και,
- δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης. Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

- εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα. Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:
- i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,
 - ii. 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,
 - iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ. Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.
- εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.
- εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.
- εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.
- εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.
- εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.
- στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

3. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ')

α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν οριστεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,

αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.»

Η ομάδα εργασίας θα συνδυάσει τον **νέο Νόμο 4784/16.03.2021 για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και τον Κύκλο του ELTIS** για να αναπτύξει με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές για το ΣΒΑΚ Κερατσινίου - Δραπετσώνας.

Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Με δεδομένο πως τα μέτρα του ΣΒΑΚ Κερατσινίου - Δραπετσώνας διαφοροποιούνται ανάλογα με:

- 1) την προτεραιότητα υλοποίησής τους,
- 2) τον χαρακτήρα τους (κανονισμός ή διαδικασία πολιτικής ή φυσικό/ τεχνικό έργο),
- 3) το πλήθος και τη διάρκεια των βημάτων εγκρίσεων και υλοποίησής τους.

το αρχικό χρονοδιάγραμμα έχει ως στόχο την καταγραφή της διαδικασίας ανάπτυξης.

Επισημαίνεται πως το σύνολο του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης στο οποίο εμπλέκεται και η συμβολή του Αναδόχου είναι 12 μήνες και αφορά στο χρονικό διάστημα έως και την οριστική σύνταξη του Σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.

Σύμφωνα με τις επικαιροποιημένες οδηγίες του ELTIS (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan – European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf) στην πρώτη φάση της εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, δηλαδή των προβλημάτων και των ευκαιριών που υπάρχουν για τη βιώσιμη ανάπτυξη της κινητικότητας στην περιοχή μελέτης. Τόσο οι εν λόγω επικαιροποιημένες οδηγίες του ELTIS όσο και η ελληνική νομοθεσία (Ν.4784/2021) επιβάλλουν στη φάση της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης την καταγραφή και ενσωμάτωση υφιστάμενων πρακτικών πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων όλων των

βαθμίδων, καθώς, στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά, όπως Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες, και επιμέρους άλλες τομεακές πολιτικές.

Επίσης, σύμφωνα με τον νέο Νόμο 4784/16.03.2021, στην Α΄ Φάση - Φάση Προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 7, παράγραφος 1 Ν.4784/2021) επιβάλλεται η συλλογή σχετικών με το Σ.Β.Α.Κ. κειμένων και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής.

Η πηγή χρηματοδότησης για τις 3 πρώτες φάσεις εκπόνησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τον Κύκλο του ELTIS (προετοιμασία, αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, συμμετοχική ανάπτυξη οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων, συμμετοχική ανάπτυξη πακέτου μέτρων, κατάρτιση σχεδίου δράσης, κατάρτιση μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων) είναι εξασφαλισμένη, καθώς ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι δικαιούχος χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Παράλληλα υπάρχει το ανθρώπινο δυναμικό και η εμπειρία στον Δήμο για τη συμμετοχική εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων κινητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα το κόστος υλοποίησης όλων των διαδικασιών που προϋποθέτουν εκτός από το δυναμικό του Δήμου και την εμπλοκή εξωτερικού συνεργάτη - Αναδόχου έχει συμβασιοποιηθεί σε 100.533,00 € (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ 24%). Για το ποσό αυτό έχει εξασφαλιστεί ήδη χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο.

Η **διάρκεια της σύμβασης** ορίζεται σε **δέκα οκτώ μήνες** από την υπογραφή της και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.

Το **1^ο Παραδοτέο** (Στάδιο Πρόδρομων Εργασιών) παραδίδεται **εντός 1 μήνα** από την υπογραφή της Σύμβασης.

Το **2^ο Παραδοτέο** (Στάδιο Α΄) παραδίδεται **εντός 4 μηνών** από τη έγκριση του προηγούμενου Παραδοτέου και την έγγραφη εντολή του Δήμου.

Το **3^ο Παραδοτέο** (Στάδιο Β΄) παραδίδεται **εντός 3 μηνών** από τη έγκριση του προηγούμενου Παραδοτέου και την έγγραφη εντολή του Δήμου.

Το **4^ο Παραδοτέο** (Στάδιο Γ΄) παραδίδεται **εντός 4 μηνών** από τη έγκριση του προηγούμενου Παραδοτέου και την έγγραφη εντολή του Δήμου.

3.1.2 Σχέδιο Συμμετοχής για την ενημέρωση και ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

3.1.2.1 Καταγραφή εμπλεκόμενων φορέων

Η ανάπτυξη ενός Σχεδίου ενημέρωσης και συμμετοχής των ενδιαφερόμενων ή/και αρμόδιων φορέων και των πολιτών, προϋποθέτει μια αρχική αναλυτική καταγραφή τους.

Στον ακόλουθο πίνακα καταγράφονται όλοι οι τοπικοί και υπερτοπικοί φορείς με ενδιαφέρον ή αρμοδιότητα στα θέματα του ΣΒΑΚ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ
Αυτοδιοικητικοί φορείς
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
Ιδιαίτερο Γραφείο Δημάρχου, Συμβούλων & Συνεργατών
Γραφείο Γενικού Γραμματέα
Αντιδήμαρχος Δ/σης Κοινωνικής Προστασίας & Αλληλεγγύης και Τμήματος Παιδείας και Διά βίου Μάθησης
Αντιδήμαρχος Τμήματος Συντήρησης Πρασίνου, Τμήματος Αδειοδοτήσεων & Ρύθμισης Εμπορικών Δραστηριοτήτων και Αυτοτελούς Τμήματος Δημοτικής Αστυνομίας
Αντιδήμαρχος Δημοτικής Κοινότητας Δραπετσώνας
Αντιδήμαρχος Τμήματος Σχεδιασμού, Εποπτείας & Μελετών Καθαριότητας, Ανακύκλωσης & Τεχνικού Εξοπλισμού, Τμήματος Αποκομιδής Απορριμμάτων & Ανακυκλώσιμων υλικών, Τμήματος Διαχείρισης & Συντήρησης Οχημάτων και Τμήματος Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Πολιτικής Προστασίας
Αντιδήμαρχος Δ/σης Υπηρεσίας Δόμησης, Τμήματος Συγκοινωνιακών, Κτιριακών Έργων και Υπαιθρίων Χώρων & Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικού & Συγκοινωνιών
Αντιδήμαρχος Τμήματος Μικροέργων και Συντήρησης Παιδικών Χαρών, Τμήματος Μελετών & Τμήματος Συντήρησης Σχολικών Κτιρίων
Αντιδήμαρχος Τμήματος Άμεσης Παρέμβασης & Ειδικών Συνεργειών
Δημοτικό Συμβούλιο
Νομική Υπηρεσία
Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας
Αυτοτελές Γραφείο Διαφάνειας, Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων
Υπηρεσία Υγιεινής και Ασφάλειας Εργαζομένων, Ιατρού Εργασίας και Τεχνικού Ασφαλείας
Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
Διεύθυνση Καθαριότητας και Ανακύκλωσης
Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου
Διεύθυνση Υπηρεσίας Δόμησης
Διεύθυνση Πολιτισμού, Αθλητισμού και Παιδείας
Διεύθυνση Κοινωνικής Προστασίας και Αλληλεγγύης
Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών
Διεύθυνση Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού
Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
Διεύθυνση ΚΕΠ 848
Οικονομική Επιτροπή

**«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ
Επιτροπή Ποιότητας Ζωής
Εκτελεστική Επιτροπή
Επιτροπή Διαβούλευσης
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ – ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ (ΟΜΟΡΟΣ ΔΗΜΟΣ)
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (ΟΜΟΡΟΣ ΔΗΜΟΣ)
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ (ΟΜΟΡΟΣ ΔΗΜΟΣ)
ΔΗΜΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ (ΟΜΟΡΟΣ ΔΗΜΟΣ)
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς
Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών
Γενική Διεύθυνση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Έργων και Υποδομών
Γενική Διεύθυνση Βιώσιμης Ανάπτυξης και Κλιματικής Αλλαγής
Αυτοτελής Διεύθυνση Πολιτικής Προστασίας
ΠΕΔΑ
ΚΕΔΕ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΓΕΝΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΝ ΔΗΜΩΝ «ΚΛΕΙΣΘΕΝΗΣ»
Κρατικοί φορείς
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ
Γενική Διεύθυνση Χωροταξικής και Περιβαλλοντικής Πολιτικής
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού
Εθνική Συντονίστρια Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών, Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Άλλοι Φορείς Εθνικού Επιπέδου
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΩΝ-ΧΩΡΟΤΑΚΤΩΝ
ΠΟΔΗΛΑΤ-ΙΣΣ-ΕΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ
ΦΙΛΟΙ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
ΠΕΖΗ
ΜΑΜΑΔΕΣ+ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ
ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ SOS ΤΡΟΧΑΙΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ
ΚΙΝΗΣΗ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣΗΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ «ΜΗΔΕΝΙΚΗ ΑΝΟΧΗ»
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ
ΕΣΑΜΕΑ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΤΑΞΙ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙΩΝ
Φορείς Μητροπολιτικού Επιπέδου
ΟΑΣΑ
ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ
ΣΑΤΑ - ΣΥΝΔΙΚΑΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΤΑΞΙ ΑΤΤΙΚΗΣ

**«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ
ΠΟΔΗΛΑΤΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ
Τοπικές αρχές ασφαλείας
Δ/ΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
Β' ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Γ' ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
3 ^{ος} ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
4 ^{ος} ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
Φορείς Εκπαίδευσης
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Δ.Ε. ΠΕΙΡΑΙΑ
Ε.Λ.Μ.Ε. ΠΕΙΡΑΙΑ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΕ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ «ΝΙΚΟΣ ΠΛΟΥΜΠΙΔΗΣ»
ΕΝΩΣΗ ΣΥΛΛΟΓΩΝ ΓΟΝΕΩΝ ΚΑΙ ΚΗΔΕΜΟΝΩΝ
1 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
2 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
3 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
4 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΕΙΔΙΚΟ ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
2 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
3 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
4 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
5 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
6 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
7 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
8 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
9 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
10 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
11 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
12 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
13 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
14 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
15 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
16 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
17 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΟΛΟΗΜΕΡΟ
18 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
19 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
20 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
21 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
22 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
24 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

**«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ
25 ^ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΕΙΔΙΚΟ ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΕΑΕΠ
2 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΕΑΕΠ
3 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
4 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΕΑΕΠ
1 ^ο ΕΙΔ. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
3 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
4 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
5 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
6 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
7 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
8 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
9 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
10 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
11 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
12 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
13 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
14 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
15 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
18 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
20 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΕΑΕΠ
21 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
22 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
23 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
24 ^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΕΙΔ. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
2 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
3 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
4 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
5 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
6 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
7 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΣΤΕΓΚΑ (Γυμνάσιο)
ΚΑΛΟΣΚΑΜΗ
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΟ ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
2 ^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΕΙΔΙΚΟ ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΕΝΙΑΙΟ ΕΙΔΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΛΥΚΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΓΕΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

**«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ
2 ^ο ΓΕΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
3 ^ο ΓΕΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
4 ^ο ΓΕΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΓΕΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
2 ^ο ΓΕΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΕΠΑΛ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1 ^ο ΕΠΑΛ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
2 ^ο ΕΠΑΛ ΕΣΠΕΡΙΝΟ
3 ^ο Ε.Κ. ΠΕΙΡΑΙΑ
Παραγωγικοί Φορείς
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ-ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΣΥΝΔΙΚΑΤΟ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΩΝ ΑΛΙΕΩΝ «Ο ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»
Λοιποί φορείς (κοινωνικοί, πολιτιστικοί, περιβαλλοντικοί, αθλητικοί, κ.α.)
ΑΔΕΛΦΟΤΗΤΑ ΔΑΦΝΟΥΣΙΩΝ ΧΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ «Ο ΔΑΦΝΩΝΑΣ»
ΑΔΕΛΦΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΠΑΝΤΑΧΟΥ ΑΝΑΚΙΩΤΩΝ «ΤΑ ΕΙΣΟΔΙΑ ΤΗΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ»
ΓΥΝΑΙΚΕΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ «ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ»
ΔΙΚΤΥΟ ΑΝΘΡΩΠΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΈΝΩΣΗ ΚΡΗΤΩΝ «ΤΟ ΑΡΚΑΔΙ»
ΈΝΩΣΗ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΩΝ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΈΝΩΣΗ ΠΟΝΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΕΞΩΡΑΪΣΤΙΚΟΣ – ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ
ΕΞΩΡΑΪΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ «Ο ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ»
ΕΞΩΡΑΪΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΕΥΓΕΝΕΙΑΣ «Η ΠΡΟΟΔΟΣ»
ΕΞΩΡΑΪΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΧΑΡΑΥΓΗΣ
ΕΣΤΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΜΟΥΣΙΚΟΧΟΡΕΥΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΕΣΤΙΑ ΠΟΝΤΙΩΝ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΩΝ, ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
Η ΜΑΝΗ
Η ΠΟΛΥΜΝΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ «ΒΑΣΙΛΗ ΠΙΣΙΜΙΣΗ»
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΟΣ ΜΟΥΣΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ «Η ΕΠΤΑΧΟΡΔΗ ΛΥΡΑ»
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΟΣ ΜΟΥΣΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ Ι. Ν. ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ «Ο ΠΟΙΜΕΝΙΚΟΣ ΑΥΛΟΣ»
ΚΡΩΣΦΗΛΔ
ΚΥΚΛΟΣ ΔΡΑΣΗΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΛΥΡΙΤΕΣ ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟΣ ΧΟΡΕΥΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ
ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ ΕΚΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ «Η ΑΝΑΣΤΑΣΗ»
ΜΟΥΣΙΚΟΣ – ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ «ΝΕΑ ΤΕΧΝΗ»
ΜΟΥΣΙΚΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ "SEMITONO"

**«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ
ΟΜΙΛΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΣΗ ΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ «ΟΙ ΕΤΕΟΚΡΗΤΕΣ»
Π.Ε.Α.Ε.Α. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΔΗΜΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΑ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΕΚΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ»
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ «ΘΥΜΑΙΤΑΔΑΙ»
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ «ΚΑΡΥΑΤΙΔΕΣ»
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΧΕΙΡΟΤΕΧΝΙΑΣ «Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ»
ΡΗΤΟΡΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
«ΣΚΕΨΕΙΣ ΝΕΩΝ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ» (ΤΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΡΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ)
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΤΗΡΙΑΝΩΝ ΘΗΡΑΣ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ «Η ΣΤΟΡΓΗ ΤΟΥ ΠΑΙΔΙΟΥ»
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΕΥΓΕΝΕΙΑΣ-ΧΑΡΑΥΓΗΣ «Η ΚΥΨΕΛΗ»
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΟΛΥΜΠΙΤΩΝ ΚΑΡΠΑΘΟΥ «Η ΔΗΜΗΤΡΑ»
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΧΟΡΟΥ «ΠΑΘΟΣ ΓΙΑ ΧΟΡΟ»
ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ «Ο ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»
ΣΥΝΟΔΟΙΠΟΡΟΙ ΖΩΗΣ
ΣΩΜΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΡΟΣΚΟΠΩΝ 1Ο ΣΥΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΟΠΡΟΣΚΟΠΩΝ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΦΙΛΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ «Η ΝΙΚΗ»
ΤΕΡΨΗ-ΧΩΡΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΤΟΠΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ «Η ΠΡΟΟΔΟΣ»
ΧΟΡΟΓΝΩΣΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
«ΚΡΟΝΟΣ» (ΝΙΚΑΙΑ)
«ΠΡΩΤΕΑΣ» ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ
Α.Γ.Σ. ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
Α.Γ.Σ. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
Α.Ε. ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ
Α.Ο. ΝΕΟΙ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
Α.Π.Ο. ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
Α.Π.Ο. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
Α.Π.Σ. ΑΣΤΗΡ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
Α.Π.Σ. ΜΑΥΡΟΣ ΑΕΤΟΣ
Α.Π.Σ. ΑΜΦΙΑΛΗΣ
Α.Π.Σ. ΑΡΗΣ ΑΜΦΙΑΛΗΣ
Α.Π.Ψ.Ο. ΝΕΟΙ ΕΥΓΕΝΕΙΑΣ
Α.Σ. ΠΟΝΤΙΩΝ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
Α.Σ. ΑΣΤΕΡΙΑ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
Α.Σ. ΈΝΩΣΗ ΔΟΞΑΣ ΑΡΤΕΜΙΣ
Α.Σ. ΙΑΣΩΝ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ «Ο ΦΑΡΟΣ»

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ
ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΌΜΙΛΟΣ ΠΑΝΙΩΝΙΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΗΜΟΥ ΚΟΥΡΥΔΑΛΛΟΥ
ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΙΚΟΣ ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΟΣ ΌΜΙΛΟΣ
ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ «ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ»
Δ.Α.Σ. ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
Ο.Π.Α.Ν. ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
Ο.Φ.Α. ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΌΜΙΛΟΣ ΑΝΤΙΣΦΑΙΡΙΣΗΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ - ΚΑΡΑΤΕ "ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΔΡΑΚΟΣ"
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΗΡΑΚΛΗΣ ΑΠΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
Δημοτικές Παρατάξεις
«ΆΛΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ» ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΙΝΗΣΗ ΔΗΜΟΤΩΝ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ «ΜΑΖΙ ΜΠΟΡΟΥΜΕ»
ΛΑΪΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ «Η ΔΙΚΗ ΜΑΣ ΠΟΛΗ»
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ «ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ»
Η ΑΛΛΗ ΠΡΟΤΑΣΗ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ ΑΛΛΑΖΟΥΜΕ
Τοπικά ΜΜΕ
ΔΡΑΠΕΤΣΙΝΙ
ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ VOICE
PORTNET
ΣΤΑΓΟΝΑ 4U
ΦΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΤΩΝ

3.1.2.2 Μεθοδολογία συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στα ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS

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

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

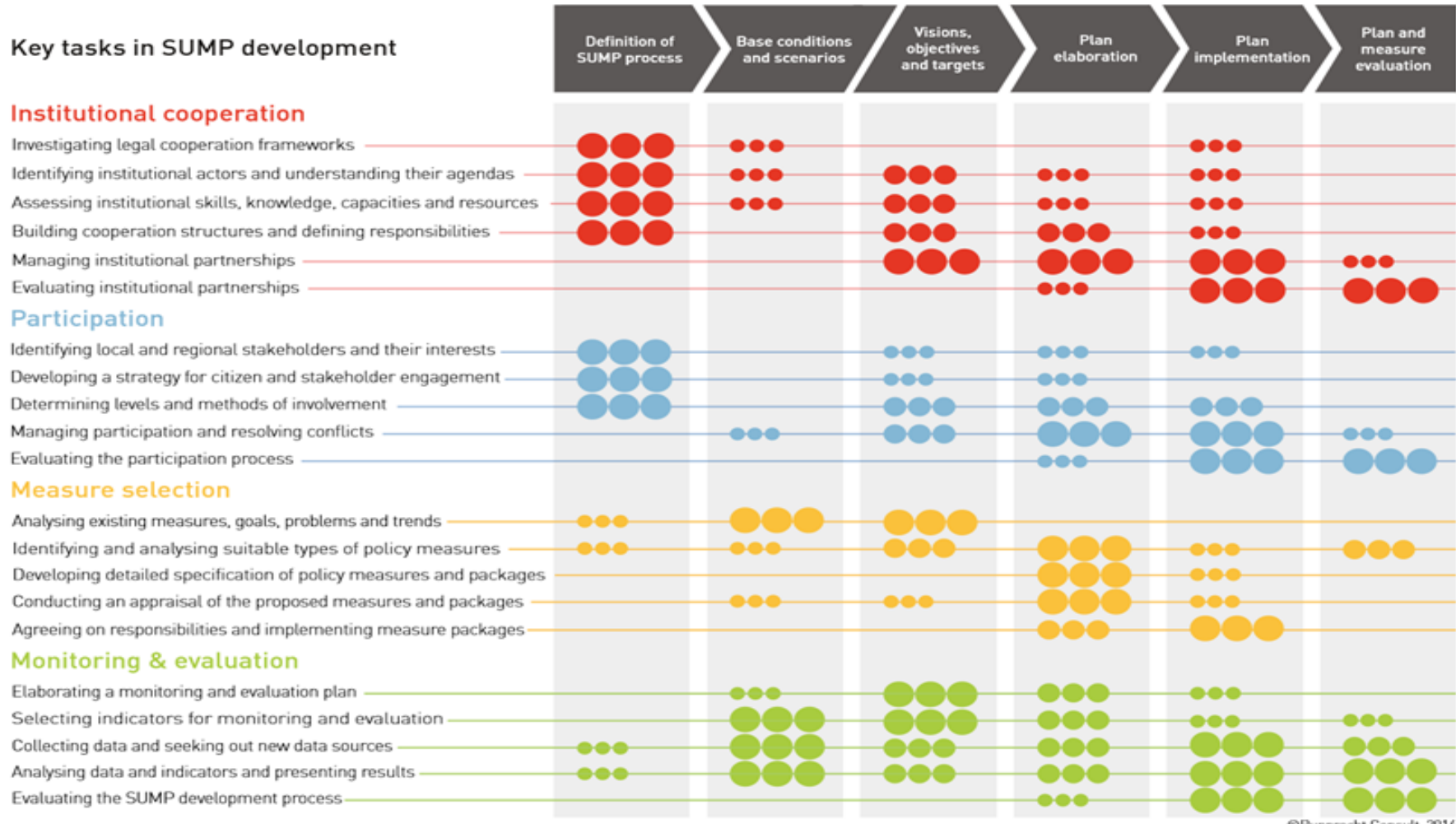
Οι Ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS για την εκπόνηση και υλοποίηση των ΣΒΑΚ διατυπώνουν ξεκάθαρα τη σημασία της συμμετοχικότητας, την οποία προβάλλουν ως μία εκ των βασικών αρχών της μεθοδολογίας Σχεδιασμού. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν:

«Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.»⁴

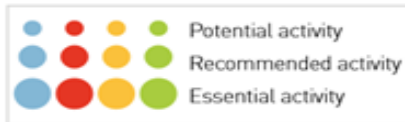
Όπως απεικονίζεται και στο Διάγραμμα 3-1, ο συμμετοχικός σχεδιασμός (participatory planning) διαπερνά όλα τα στάδια του ΣΒΑΚ. Ξεκινώντας από τον καθορισμό της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ (definition of SUMP process), αποφασίζεται το είδος της συμμετοχικής διαδικασίας που θα ακολουθηθεί και πραγματοποιούνται όλες οι ενέργειες προετοιμασίας, οι οποίες ενδεικτικά περιλαμβάνουν τον προσδιορισμό των ομάδων πολιτών και φορέων που θα εμπλακούν, όπως και των εργαλείων και μεθόδων που θα χρησιμοποιηθούν. Η καθαυτή συμμετοχή των πολιτών και των φορέων κρίνεται απαραίτητη στα στάδια της σύνταξης του ΣΒΑΚ (SUMP elaboration), αλλά και της υλοποίησής του (SUMP implementation).

⁴ ELTIS, 2014, «Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας».

Key tasks in SUMP development



©Rupprecht Consult, 2016



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

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

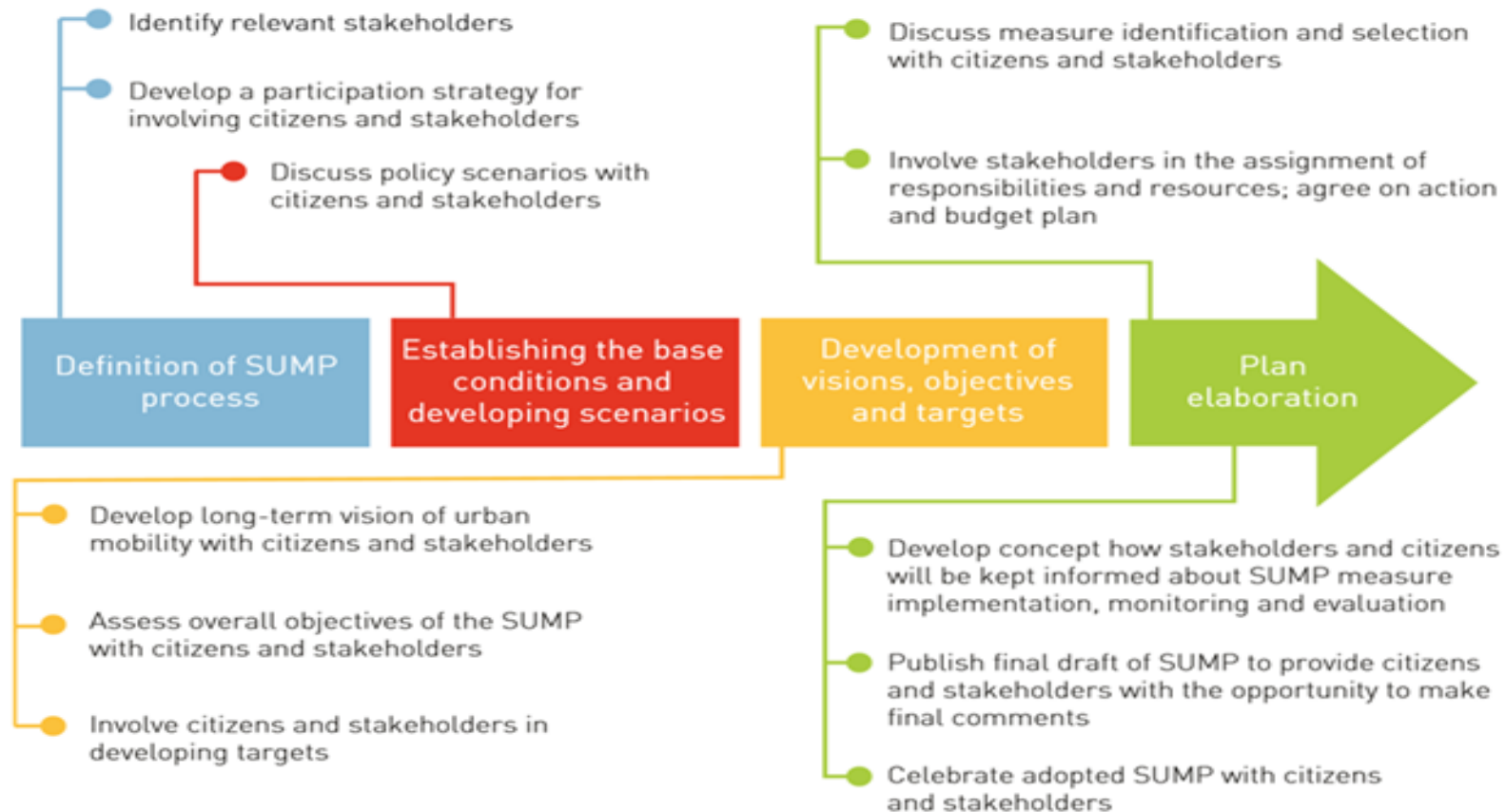
are particularly relevant in the subsequent analytical and technical planning phases. The chart reflects first-time SUMP development; revision and updating of a SUMP should build on the already established structures.

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

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

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

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



© Rupprecht Consult, 2016

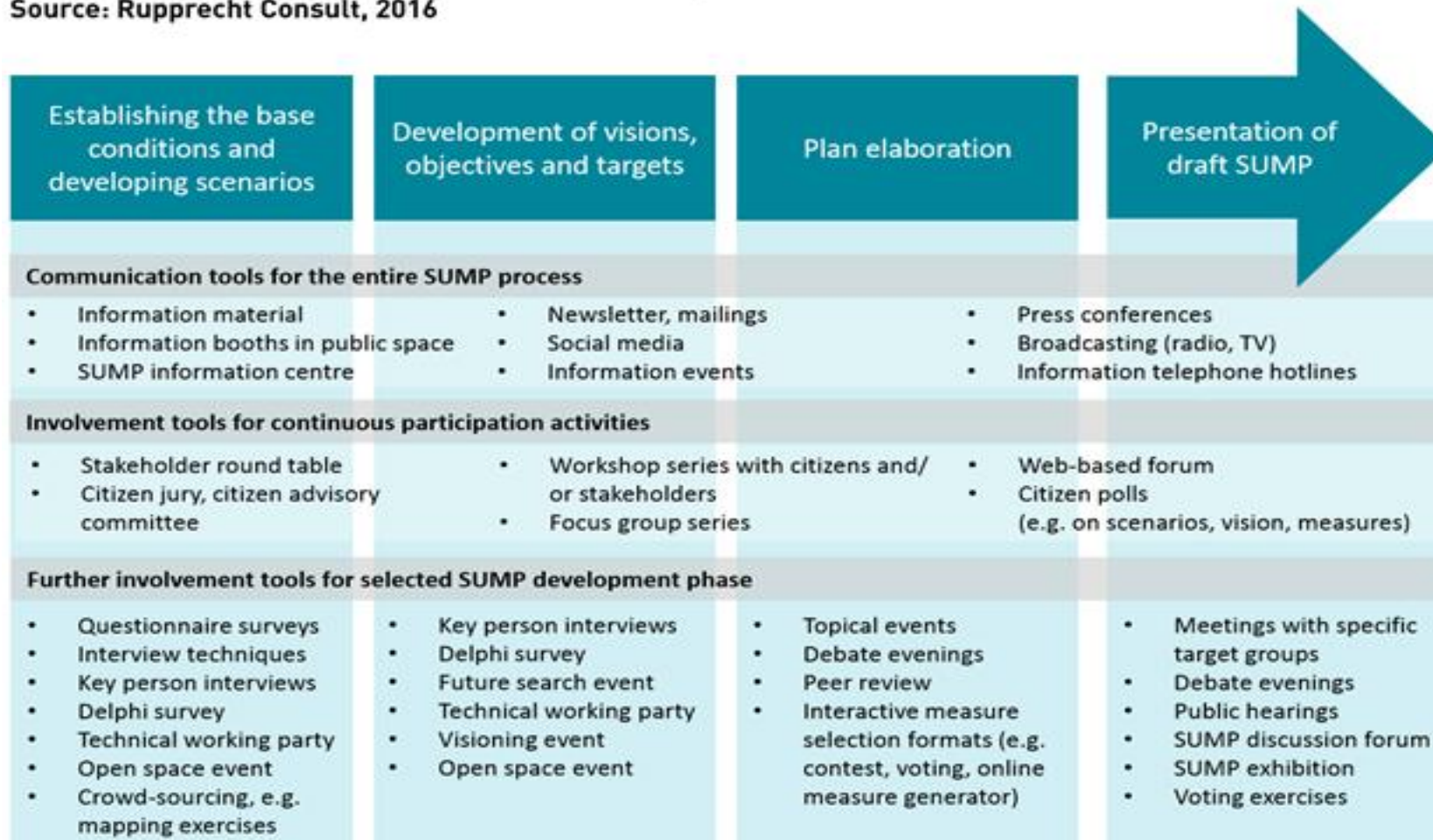
Διάγραμμα 3-2: Ευκαιρίες εμπλοκής των πολιτών και των φορέων κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

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

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

Figure 7: Involvement tools suitable for SUMP development

Source: Rupprecht Consult, 2016



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

(Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 25)

Εργαλεία πληροφόρησης και συμμετοχικού σχεδιασμού

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



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

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

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

Φυσικά - Δια ζώσης Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Τα φυσικά εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού αποσκοπούν:

- στη συμμετοχή των πολιτών και των φορέων στην αξιολόγηση και συμπλήρωση δεδομένων και προτάσεων κατά τη διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ
- στην ενδυνάμωση των πολιτών και των φορέων και την ενίσχυση του ρόλου που μπορούν να αναλάβουν στη χάραξη δημόσιων στρατηγικών και πολιτικών

- στην υιοθέτησή των αποφάσεων, σχεδίων και έργων από αυτούς
- στην ενεργό εμπλοκή τους στην υλοποίηση αυτών, συμβάλλοντας στην ευρύτερη βιωσιμότητά τους

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

Τα δια ζώσης εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

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

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

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



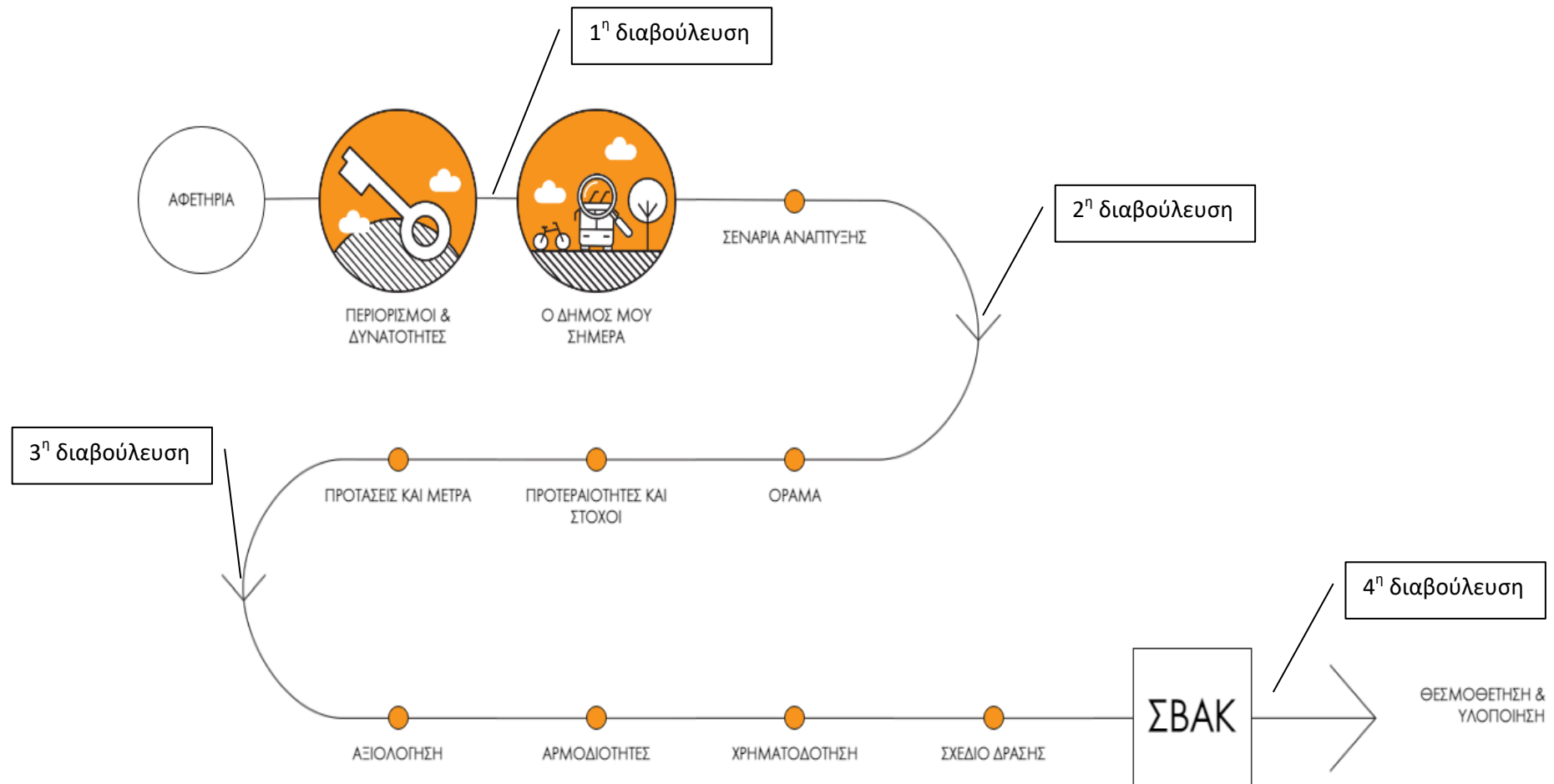
Κριτικής σημασίας ρόλο στην αποδοτική ανάπτυξη της στρατηγικής συμμετοχικότητας αποτελεί η ολοκληρωμένη «χαρτογράφηση»⁵ και αξιολόγηση ως προς το ρόλο και τη σημαντικότητα των ενδιαφερόμενων μερών. Βάσει της «χαρτογράφησης» αυτής και των σταδίων εκπόνησης του ΣΒΑΚ επιλέγεται η κατάλληλη προσέγγιση και τα σχετικά εργαλεία που θα εφαρμοστούν στην αρχή της διαδικασίας, διατηρώντας όμως μια ελαστικότητα για τυχόν ανάγκες αναπροσαρμογής της στρατηγικής και εργαλείων συμμετοχής που μπορεί να προκύψουν στην πορεία.

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

⁵Μπορείτε να βρείτε έναν από τους οδηγούς εφαρμογής του "Stakeholders Mapping" εδώ: <https://www.smartsheet.com/what-stakeholder-analysis-and-mapping-and-how-do-you-do-it-effectively>

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ»
Στάδιο Α' - 2^ο Παραδοτέο: Προετοιμασία και Ανάλυση

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



Διάγραμμα 3-4: Σημεία στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ που προτείνονται δράσεις δια ζώσης συμμετοχής
(Πηγή: CIVINET Greece-Cyprus)

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

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

A) Δημιουργία ομάδας/επιτροπής φορέων

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

Πρόκειται για μια διαδικασία/εργαλείο που επιτρέπει στον Δήμο:

- να ενεργοποιήσει τους τοπικούς φορείς, αρμοδιότητας και μη, που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εκπόνηση και μετέπειτα εφαρμογή του ΣΒΑΚ (βλ. Διάγραμμα 3-5).
- να συνδιαμορφώσει και εφαρμόσει τη στρατηγική συμμετοχικότητας για το ΣΒΑΚ⁶.

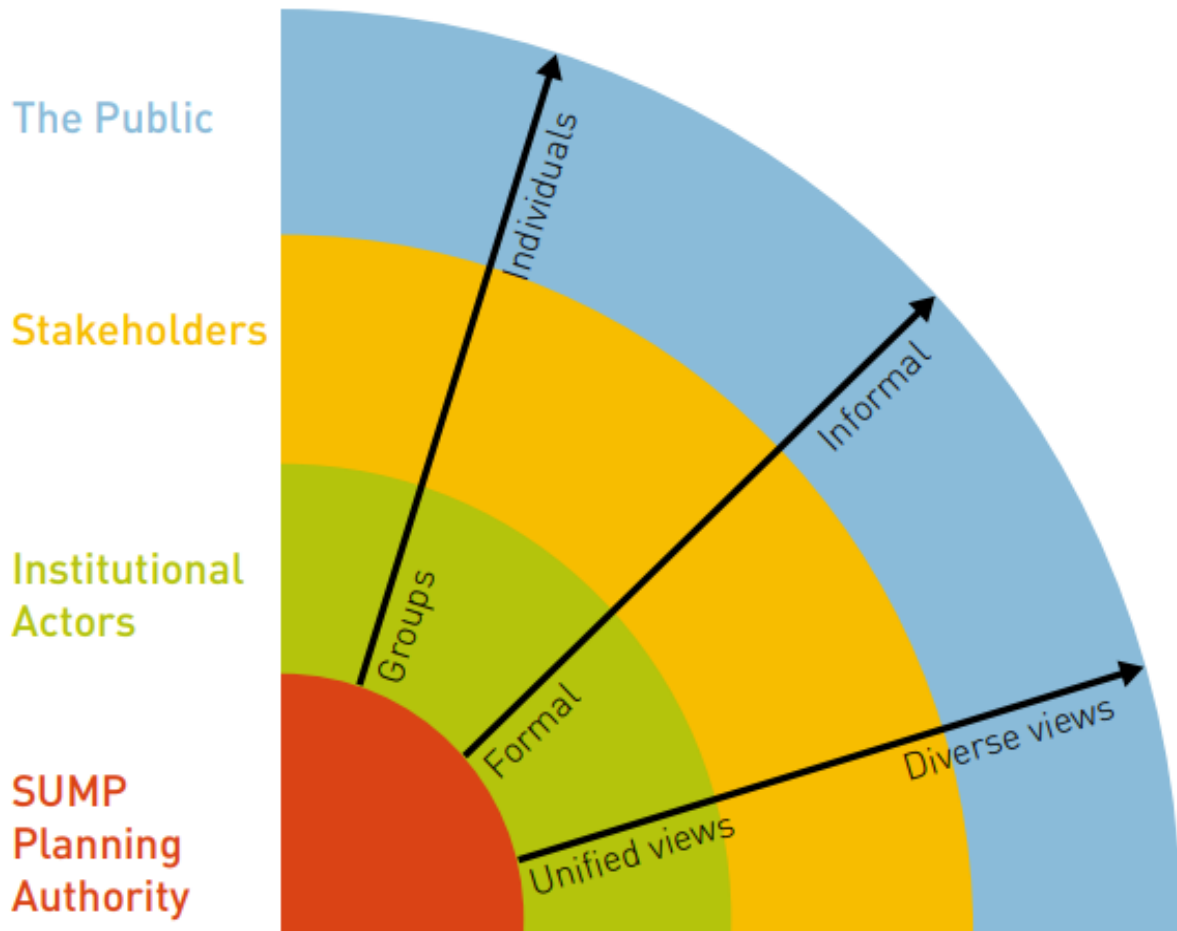
Χαρακτηριστικά – δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

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

⁶ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διαμόρφωση στρατηγικής συμμετοχικότητας για το ΣΒΑΚ, μπορείτε να αναφερθείτε στην αναφορά "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP", Rupperecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4LLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδα 19, κεφάλαιο "3.1.3 How to develop an engagement strategy". http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf



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

(Πηγή: Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP, Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CHALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελ. 21)

Β) Ερωτηματολόγιο σε ενήλικες κατοίκους και μαθητές

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

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

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

Χαρακτηριστικά – Δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

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

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

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

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

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

Χαρακτηριστικά – Δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

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

Δ) Δημόσιες εκδηλώσεις και συνέδρια

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

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

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

- Ενημερωτικές εκδηλώσεις, όπου παρουσιάζεται ένα στάδιο του σχεδίου ή/και τίθεται προς διαβούλευση
- Ειδικές θεματικές συναντήσεις, όπου αναλύονται συγκεκριμένες πτυχές του ΣΒΑΚ, με στόχο να τροφοδοτήσουν την εκπόνησή του
- Συνέδρια με σκοπό την ανταλλαγή γνώσης και εμπειριών μεταξύ διαφορετικών Δήμων που εκπονούν ή εκπόνησαν ΣΒΑΚ.
- Εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού, ανάλυσης και παραγωγής προτάσεων, με θεσμικούς φορείς, φορείς της κοινωνίας των πολιτών και κατοίκους.

Χαρακτηριστικά – Δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

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

Ε) Εκπαιδευτικά εργαστήρια

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

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

- Υπάλληλοι Δήμου
- Εκπρόσωποι φορέων
- Ενεργοί πολίτες

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

Χαρακτηριστικά – Δυνατότητες:

- Για την πρώτη ομάδα, αυτή των στελεχών του Δήμου, είναι σημαντικό να υπάρξει κατάλληλη τεχνική εκπαίδευση από εξειδικευμένο προσωπικό για το πώς θα παρακολουθούν και θα συντονίζουν την ανάπτυξη των δράσεων και την ωρίμανση των προτάσεων του ΣΒΑΚ. Παρότι, στα πρώτα βήματα του ΣΒΑΚ ο εξωτερικός εμπειρογνώμονας ενδέχεται να αναλάβει μεγάλο μέρος του συντονισμού και του σχεδιασμού, θα πρέπει να διασφαλιστεί η άμεση και διαρκής εμπλοκή της ομάδας του Δήμου, προκειμένου η τεχνογνωσία να μεταφερθεί τελικά στα «χέρια» του Δήμου.
- Όσον αφορά τη δεύτερη ομάδα, αυτή των τοπικών φορέων, προτείνεται η εκπαίδευσή τους με στόχο την ενδυνάμωσή τους και τη μετατροπή τους σε ενεργούς συμμετέχοντες, αλλά και ουσιαστικούς συνεργάτες του Δήμου και πρεσβευτές του ΣΒΑΚ.
- Όσον αφορά την τρίτη ομάδα, αυτήν των πολιτών, στόχος είναι ο εμπλουτισμός της τοπικής κοινωνίας με ενεργά «κύτταρα» γνώσης, διάχυσης και δράσης, τα οποία μπορούν να πολλαπλασιαστούν ταχύτατα και να συμπεριλάβουν σύντομα μεγάλα τμήματα του τοπικού πληθυσμού.

Χρονοδιάγραμμα:

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

ΣΤ) Κέντρο πληροφόρησης

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

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

Χαρακτηριστικά – Δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

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

Ζ) Έντυπο ενημερωτικό υλικό

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

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

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

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

Χαρακτηριστικά – Δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

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

Η) Δημοσιεύσεις στον τοπικό τύπο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης

Βασικό εργαλείο επικοινωνίας και πρόσκλησης για συμμετοχικότητα για το ΣΒΑΚ.

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

Χαρακτηριστικά – Δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

Οι δημοσιεύσεις στον τοπικό τύπο και στα μέσα μαζικής επικοινωνίας μπορούν να αφορούν είτε στην ευρύτερη καμπάνια ενημέρωσης των πολιτών και των φορέων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, οπότε και προτείνεται η χρήση του στο σύνολο της περιόδου εκπόνησης, είτε σε συγκεκριμένες δράσεις και εκδηλώσεις, όπως π.χ. η πρώτη δημόσια παρουσίαση του ΣΒΑΚ ή κάποιο εργαστήριο συμμετοχικού σχεδιασμού.

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

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

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

Σύμφωνα με το εγχειρίδιο του Eltis⁷ για τη Συμμετοχή φορέων και πολιτών στα ΣΒΑΚ, δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη λίστα μεθόδων οι οποίες να καλύπτουν την ενημέρωση και πρόσκληση συγκεκριμένων «δύσκολα προσεγγίσιμων» ομάδων, καθώς υπάρχουν πολλές διαφορετικές περιπτώσεις και κατηγορίες υπο-ομάδων και ατόμων. Προτείνεται η «αντίστροφη» προσέγγιση, η οποία στοχεύει στην αναζήτηση και αντιμετώπιση των εμποδίων που μπορεί να υπάρχουν και εν τέλει να αποτρέπουν συγκεκριμένες ομάδες από τη συμμετοχή.

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

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

- η αναγνώριση των εμποδίων που αποτρέπουν άτομα και ομάδες εξαρχής από τη συμμετοχή τους, και ο εξειδικευμένος σχεδιασμός επικοινωνίας και δράσεων για κάθε περίπτωση, βασισμένος στις συγκεκριμένες ανάγκες τους (π.χ. χρήση διερμηνέων, προσαρμογή των υποδομών για άτομα με αναπηρίες, προσφορά επιπλέον φροντίδας, προσαρμογή της ώρας και της τοποθεσίας των δράσεων κτλ.).
- η παροχή επαρκών γενικών πληροφοριών για την περίπτωση, καθώς δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι το κοινό γνωρίζει το αντικείμενο.

⁷“Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP’s”, Rupperecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδα 42, κεφάλαιο “3.3.3 How to engage “hard-to-reach” groups”.
http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf

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

1) Πιλοτικές δράσεις με τους πολίτες

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

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

Στη διεθνή βιβλιογραφία, τέτοιες δράσεις εντάσσονται στην προσέγγιση του (ή αναφέρονται ως) «Placemaking», «Tactical urbanism» και «Quick Win measures», και συνιστούν δράσεις για την υλοποίηση των οποίων αναλύονται και συνδιαμορφώνονται προτάσεις από κοινού μεταξύ των ενδιαφερόμενων και της Ομάδας του ΣΒΑΚ, με συγκεκριμένο πεδίο και τόπο αναφοράς (π.χ. χώρος στάθμευσης, παραλιακό μέτωπο, μονοπάτι, πλατεία, πάρκο, στάση λεωφορείου, δρόμος πρόσβασης στο σχολείο κτλ), για την ικανοποίηση μιας συγκεκριμένης άμεσης ανάγκης⁸. Με τα εργαλεία αυτά είναι εφικτό κάποιες προτάσεις του ΣΒΑΚ να υλοποιηθούν άμεσα σε πιλοτική μορφή, με προσωρινό/αναστρέψιμο χαρακτήρα και χαμηλό κόστος, από τους ίδιους τους πολίτες και τους φορείς. Οι δράσεις αυτές επιτρέπουν τόσο τη «δοκιμή» κάποιων προτάσεων πριν την τελική τους ένταξη στο σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ και την υλοποίηση με μη αναστρέψιμο τρόπο, όσο και την άμεση ενεργοποίηση και ενδυνάμωση των πολιτών και των φορέων για το ρόλο τους στην εκπόνηση και την εφαρμογή του ΣΒΑΚ⁹.

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

⁸ Περισσότερες πληροφορίες για την προσέγγιση και τις μεθόδους του placemaking μπορείτε να αναζητήσετε εδώ (Project for Public Spaces): www.pps.org και εδώ (The City at Eye Level): <http://thecityateyelevel.com>.

⁹ Περισσότερες πληροφορίες για την προσέγγιση και τις μεθόδους του tactical urbanism (τακτική πολεοδομία) μπορείτε να αναζητήσετε εδώ (Street Plans Collaborative): <https://www.street-plans.com/tag/tactical-urbanism/> και εδώ (οδηγός για το Tactical Urbanism): <http://tacticalurbanismguide.com>.

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

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

Χαρακτηριστικά – Δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

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

Ψηφιακά - Διαδικτυακά Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού

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

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

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

- παρέχουν άμεσο, διαδραστικό, διαφανή και προσιτό τρόπο πληροφόρησης

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

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

Α) Πλατφόρμα ή ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ

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

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

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

Χαρακτηριστικά – δυνατότητες:

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

Χρονοδιάγραμμα:

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

Β) Σελίδα στο Facebook (Facebook page)

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

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

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

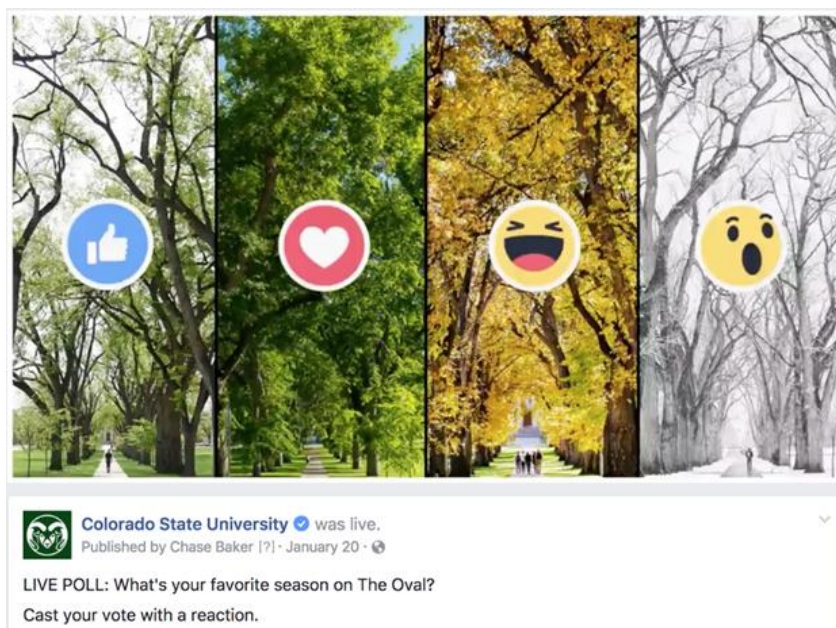
Η σελίδα στο Facebook, επίσης, απευθύνεται σε ένα μεγαλύτερο εύρος κοινό σε σχέση με μια ομάδα στο Facebook (αναλύεται ακολούθως ο ρόλος της), δεδομένου ότι παρέχει πληροφορίες ακόμα και σε άτομα ή φορείς που δεν σκοπεύουν να εμπλακούν ενεργά στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ (π.χ. δημοσιογράφοι, πολιτικοί, επιχειρηματίες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

Χαρακτηριστικά – δυνατότητες:

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



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



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

Χρονοδιάγραμμα:

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

Γ) Ομάδα Facebook (Facebook Group)

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

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

Χαρακτηριστικά – δυνατότητες:

- Δημοσίευση από κάθε μέλος της ομάδας (με δυνατότητα του διαχειριστή να διαγράψει τυχόν προσβλητικά ή ακατάλληλα σχόλια)
- Δυνατότητα αποστολής ιδιωτικού μηνύματος από κάθε μέλος της ομάδας προς τον διαχειριστή/ομάδα του ΣΒΑΚ ή οποιοδήποτε άλλο μέλος

- Δυνατότητα για το μέλος να σχολιάσει, αλλά και να τοποθετηθεί αναφορικά με κάποια δημοσίευση ή σχόλιο άλλου μέλους της ομάδας: υπέρ/κατά (ένδειξη «Like» κ.α.) (βλ. εικόνα 1)
- Δυνατότητα για οποιοδήποτε μέλος να μοιραστεί και να διαδώσει το περιεχόμενο της ομάδας απλά κάνοντας «share».
- Δυνατότητα για οποιοδήποτε μέλος να προσκαλέσει νέα μέλη στην ομάδα
- Δυνατότητα για το μέλος να επιλέξει μεταξύ έως και 6 εναλλακτικών προτάσεων μέσω εικονιδίων αντίδρασης (reactions) (βλ. Εικόνα 3-3)

Χρονοδιάγραμμα:

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

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

Αξιολόγηση Στρατηγικής Συμμετοχικότητας

Ιδιαίτερως σημαντικό ρόλο στη στρατηγική συμμετοχικότητας παίζει η αξιολόγησή της ως προς την εν γένει ποιότητα της διαδικασίας συμμετοχής στο ΣΒΑΚ και ως προς την αποτελεσματικότητά της. Η αξιολόγηση των μεθόδων και των εργαλείων επιτρέπει την κατανόηση του βαθμού επιτυχίας της συμμετοχικότητας καθώς και του αντικτύπου τόσο στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ όσο και σε ευρύτερη κλίμακα. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα πρέπει, επίσης, να ληφθούν υπόψη κατά την παράδοση του ΣΒΑΚ και κατά την προετοιμασία της επόμενης γενιάς του ΣΒΑΚ. Ωστόσο, η αξιολόγηση αυτή τη στιγμή αποτελεί μια σχετικά νέα πρακτική συμμετοχής.

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

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

ομάδας του ΣΒΑΚ ως πρόσωπο επικοινωνίας το οποίο θα συλλέγει ανατροφοδότηση κ.α..

Περισσότερες πληροφορίες για τη μεθοδολογία αξιολόγησης του ΣΒΑΚ αναφέρονται στο σχετικό εγχειρίδιο του Eltis, "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP's"¹⁰.

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

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

- 1. Εβδομαδιαία δραστηριότητα στα Social Media:** διάχυση περιεχομένου που θα ετοιμάζει η Ομάδα του ΣΒΑΚ ή θα αντλείται από το CIVINET Greece-Cyprus Group, διασύνδεση με Media Δήμου, τοπικά ΜΜΕ, σελίδες και groups της περιοχής, απόκριση σε μηνύματα
- 2. Αξιοποίηση Κέντρου Πληροφόρησης Πολιτών** (αν υπάρχει) για διάχυση ερωτηματολογίων και ενημερωτικού υλικού
- 3. Αξιοποίηση ήδη προγραμματιζόμενων εκδηλώσεων και δράσεων ή ευκαιριών**
 - Πολιτιστικά φεστιβάλ (Θεατρικές παραστάσεις, έκθεση ζωγραφικής, προβολές ταινιών κα)
 - Αθλητικά γεγονότα
 - Περιβαλλοντικές δράσεις
 - Μαθητικά φεστιβάλ ή γιορτές
 - Δράσεις για την Ενέργεια
 - Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας και Μέρα Χωρίς Αυτοκίνητο
 - Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος
 - κ.α.
- 4. Διοργάνωση δράσεων με κύριο θέμα τη Βιώσιμη Κινητικότητα**
 - Προβολές ταινιών
 - Ομιλίες/παρουσιάσεις
 - Θεματικές συζητήσεις κ.α.
 - Καλλιτεχνικό εργαστήριο
 - Ποδηλατοβόλτες
 - Αθλητικές διοργανώσεις
 - Παιδικό φεστιβάλ / φεστιβάλ οικογένειας
 - Εθελοντικές δράσεις, π.χ. καθαρισμού κοινόχρηστων χώρων, πλατειών
 - Κυνήγι θησαυρού
 - κ.α.

¹⁰Eltis, "Participation. Actively engaging citizens and stakeholders in the development of SUMP's", Rupprecht Consult για το ELTIS στα πλαίσια του CH4ALLENGE, Μάρτιος, 2016, σελίδες 44-46, κεφάλαιο "3.4 Evaluation of participation" http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf

5. Δράσεις εστιασμένες στις σχολικές κοινότητες

- Ειδικές δραστηριότητες στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής
- Εκπαιδευτικά προγράμματα σε συνεργασία με τους αρμόδιους δασκάλους και καθηγητές
- Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης στη σχολική αυλή με μαθητές, γονείς και δασκάλους
- Εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού για την ασφάλεια και άνεση πρόσβασης των μαθητών στο σχολείο (Safe Routes to School)
- Συντονισμένη πρόσβαση στο σχολείο με ποδήλατο για λόγους οδικής ασφάλειας

6. Πιλοτικές και συμβολικές παρεμβάσεις με τους πολίτες

- Πιλοτική διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου ή πεζοδρόμου ή πεζοδρομίου με εφήμερα υλικά (π.χ. εύκαμπτα κολωνάκια, χρώματα, ζαρντινιέρες)
- Μέτρα μείωσης ταχύτητας αυτοκινήτων με εφήμερα υλικά (π.χ. χρωματιστές διαβάσεις, εικαστικές παρεμβάσεις κ.α.)
- Δημιουργία μικρών πάρκων σε θέσεις στάθμευσης (Parklets) με εφήμερα υλικά
- Σήμανση διαδρομών και σημείων ενδιαφέροντος
- Βελτίωση οπτικής και ακουστικής εμπειρίας του δημόσιου χώρου/δρόμου με δημιουργικά μέσα (π.χ. γκράφιτι, μουσικοί του δρόμου, ηχητικές εγκαταστάσεις κ.α.)
- Αναβάθμιση εμπειρίας δημοσίου χώρου είτε με εφήμερα είτε με μόνιμα μέσα (π.χ. φυτεύσεις, προσθήκη χώρων ανάπαυσης, βελτίωση εικόνας καταστημάτων και λειτουργιών, βελτίωση προσβασιμότητας, προστασία από καιρικές συνθήκες, καντίνες, φωτισμός κ.α.)

7. Αναγνώριση και ανάδειξη ατόμων και ομάδων που συμβάλλουν στη βιώσιμη κινητικότητα

- Ίδρυση τοπικού βραβείου πρωτοβουλιών
- Ανακήρυξη Πρεσβευτή για το ποδήλατο, το περπάτημα, τη δημόσια συγκοινωνία, την οδική ασφάλεια κτλ (πχ Bicycle Mayor).

8. Πιλοτική λειτουργία ή/και επιδεικτικές δράσεις (demonstration events)

εναλλακτικών μέσων μετακίνησης από τον Δήμο και τοπικές επιχειρήσεις (π.χ. ηλεκτρικά οχήματα για εργασίες του Δήμου, shuttle mini bus, ηλεκτρικά ποδήλατα, πατίνια κλπ)

9. Παρεμβάσεις χαμηλού κόστους, όπως σχάρες ποδηλάτων στα λεωφορεία του Δήμου, απαγόρευση παράνομης στάθμευσης με εύκαμπτους οριοδείκτες, ζαρντινιέρες κτλ.

10. Προσωρινές δημιουργικές παρεμβάσεις στα υπάρχοντα μέσα δημοτικής συγκοινωνίας που βελτιώνουν την εμπειρία της μετακίνησης τόσο στους σταθμούς και στις στάσεις, όσο και μέσα στα οχήματα (π.χ. βιβλία, εικαστικά, παιχνίδια κ.α.)

11. Συνδυασμένες υπηρεσίες για παροχή κινήτρων: προνόμια ή δωρεάν υπηρεσίες από τον Δήμο και τις Επιχειρήσεις εάν ο πολίτης προσέλθει σε συγκεκριμένο προορισμό (ιδανικά με προβλήματα πρόσβασης ή στάθμευσης) με βιώσιμους τρόπους μετακίνησης

12. **Φωτογραφικός διαγωνισμός** για τις φωτογραφίες της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ και για μια μελλοντική έκθεση
13. **Θεματικός Περίπατος:** διοργάνωση περιπάτων στο κέντρο του Δήμου οι οποίοι θα περιλαμβάνουν στάσεις σε σημεία ενδιαφέροντος, στα οποία θα διοργανώνονται πολιτιστικά και άλλα events (θεατρικές και χορευτικές παραστάσεις, συναυλίες, υπαίθριες εκθέσεις, πικ-νικ, συζητήσεις, προβολές κτλ).