



ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

Παροχή υπηρεσίας  
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Βέροιας

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Προετοιμασία εκπόνησης ΣΒΑΚ

**Ανάδοχος:**

Project4  
cooperation | development  
I.K.E.

Αύγουστος 2020

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	2
1. Εργαλεία και μεθοδολογίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ Βέροιας .....	4
1.1. Η έννοια του ΣΒΑΚ.....	4
1.2. Διαδικασία κατάρτισης ΣΒΑΚ.....	6
1.3. Αναγνώριση και επιλογή εμπλεκόμενων φορέων .....	11
1.4. Δευτερογενείς έρευνες.....	13
1.5. Μεταβλητές αξιολόγησης του τοπικού συστήματος αστικών μετακινήσεων .....	14
1.6. Διαδικασίες οριοθέτησης περιοχής εκτέλεσης πρωτογενών ερευνών συλλογής δεδομένων.....	16
1.7. Αξιολόγηση πολιτικών αστικής κινητικότητας .....	17
1.7.1. SWOT ανάλυση .....	17
1.7.2. Μεθοδολογία αξιολόγησης πολιτικών .....	18
1.7.3. Πολυκριτηριακή ανάλυση .....	20
2. Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών .....	22
2.1. Αποτύπωση ενδιαφερομένων μερών .....	22
2.2. Σύμφωνο συνεργασίας Δικτύου Φορέων.....	23
3. Καθορισμός περιοχής παρέμβασης.....	26
3.1. Ο Δήμος Βέροιας .....	26
3.1.1. Περιοχή παρέμβασης.....	29
4. Αυτοαξιολόγηση σχεδιασμού κινητικότητας Δήμου .....	34
5. Παράρτημα.....	44
5.1. Υπόδειγμα απόφασης Ομάδας Εργασίας .....	44
5.2. Δελτίο Τύπου έναρξης ΣΒΑΚ.....	47
5.3. Επιστολή προς δίκτυο φορέων – σύμφωνο συμμετοχής .....	48
5.4. Υλικό Εκπαίδευσης.....	51

## Εισαγωγή

Το παραδοτέο Π1 – Προετοιμασία εκπόνησης ΣΒΑΚ προετοιμάστηκε στο πλαίσιο της από 12/06/2020 με α.π. 10884 σύμβασης μεταξύ του Δήμου Βέροιας και της εταιρείας PROJECT4 I.K.E. για την υπηρεσία «**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βέροιας**».

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

Η σχετική χρηματοδότηση έγινε αποδεκτή από το Δημοτικό Συμβούλιο με την 3/2017 απόφασή του. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με αφορμή τη Χρηματοδότηση 162 Δήμων από το Πράσινο Ταμείο για εκπόνηση ΣΒΑΚ, προχώρησε στη σύσταση ομάδας εργασίας, με σκοπό τη διαμόρφωση κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών για τη σύνταξη των ΣΒΑΚ. Έτσι, το Πράσινο Ταμείο ενημέρωσε στις 27/01/2017 τους επιλεγμένους προς χρηματοδότηση Δήμους, να μην προβούν σε έναρξη των διαδικασιών προκήρυξης των ΣΒΑΚ, μέχρι την έκδοση των εν λόγω κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών. Παρ' όλα αυτά, με δεδομένο το γεγονός ότι η έκδοση των κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών συνεχίζει να είναι σε εκκρεμότητα, και προκειμένου να υπάρχει βέλτιστη απορροφητικότητα του προγράμματός, ενημερώθηκαν οι ενταγμένοι Δήμοι με τις αριθ. 114.6/2016 και 118.1/2017 αποφάσεις του ΔΣ του Πράσινου Ταμείου, ότι μπορούν να προχωρήσουν στις διαδικασίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας φυσικά υπόψη τη σχετική νομοθεσία και τις ευρωπαϊκές οδηγίες για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ, που είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα [http://www.eltis.org/sites/default/files/sumpguidelines\\_el\\_v2.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/sumpguidelines_el_v2.pdf).

Σκοπός των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση ισόρροπης ανάπτυξης και η καλύτερη ενοποίηση των διαφόρων τρόπων αστικής κινητικότητας, με έμφαση στον άνθρωπο και στην προώθηση αλλαγών στη συμπεριφορά μετακίνησης. Τα ΣΒΑΚ εξετάζουν συνολικά τον τρόπο λειτουργίας μιας αστικής περιοχής και προτείνουν την ενσωμάτωση δράσεων για την αστική κινητικότητα σε μια ευρύτερη, βιώσιμη αστική και εδαφική στρατηγική. Καταρτίζονται λαμβάνοντας υπόψη διάφορα πεδία χάραξης πολιτικής και τομείς, όπως, οι μεταφορές, οι χρήσεις γης και η χωροταξία, το περιβάλλον, η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, η οδική ασφάλεια, κλπ. Παρέχουν στην τοπική αυτοδιοίκηση συγκεκριμένες προτάσεις για τον τρόπο εφαρμογής.

Με άλλα λόγια, η ανάπτυξη του ΣΒΑΚ θα ενημερώσει την τοπική κοινότητα για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας, θα συντονίσει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, θα αποτιμήσει την υπάρχουσα κατάσταση και θα προτείνει δέσμη μέτρων και δράσεων για την υλοποίηση των στόχων. Τα οφέλη επομένως από την υπηρεσία αυτή θα είναι για τον Δήμο Βέροιας πολλαπλά:

- ✓ καλύτερη λειτουργικότητα του Δήμου ως προς τις μεταφορές,
- ✓ περιβαλλοντικά οφέλη μέσω της στροφής προς τη βιώσιμη μετακίνηση και της συνεπαγόμενης εξοικονόμησης ενέργειας και μείωσης εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου,
- ✓ οδική ασφάλεια και εν γένει καλύτερη ποιότητα ζωής.

Τα παραδοτέα της σύμβασης είναι:

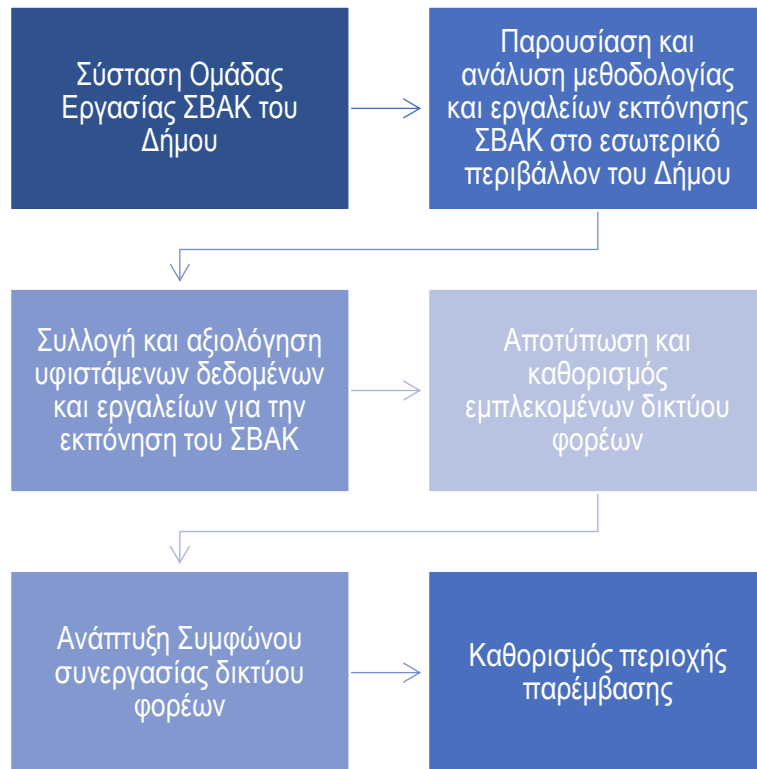
1. Προετοιμασία εκπόνησης ΣΒΑΚ

2. Ανάπτυξη κοινού οράματος, επεξεργασία δεδομένων και διατύπωση στόχων

3. Εκπόνηση ΣΒΑΚ

4. Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και μεθοδολογία παρακολούθησης ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο του Παραδοτέου 1 οι υπηρεσίες και η υποστήριξη που παρείχε ο Ανάδοχος στο Δήμο Βέροιας περιλαμβάνουν τα εξής:



## 1. Εργαλεία και μεθοδολογίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ Βέροιας

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

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

### 1.1. Η έννοια του ΣΒΑΚ

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

Άλλωστε, σκοπός ενός συστήματος μεταφοράς είναι να συντονίζει την κυκλοφορία προσώπων, αγαθών και οχημάτων. Επιπροσθέτως, η κινητικότητα εκφράζει την ικανότητα άφιξης σε έναν προορισμό σε χρόνο και κόστος ικανοποιητικό (Urban Mobility For All, 2002). Έτσι, σύμφωνα και με τον ορισμό που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως βιώσιμη κινητικότητα μπορεί να οριστεί ένα «σύστημα μεταφορών και πρότυπο μετακινήσεων που παρέχει τα μέσα και τις δυνατότητες ικανοποίησης των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών αναγκών αποτελεσματικά και δίκαια, ενώ ταυτόχρονα ελαχιστοποιεί αποφευκτές ή επουσιώδεις αρνητικές συνέπειες και το αντίστοιχο κόστος τους, στις διάφορες χωροχρονικές κλίμακες».

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

## 1. Στόχοι και επιδιώξεις

Κύριος στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς προς, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής. Επιπλέον, βασική επιδίωξη ενός ΣΒΑΚ αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας ζωής κατοίκων και επισκεπτών σε μια αστική περιοχή μέσω της συμβολής αυτού στη μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας και ως εκ τούτου στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος. Εστιάζει περισσότερο στις ανάγκες της "λειτουργικής πόλης" και της ενδοχώρας της, αντί της δημοτικής διοικητικής περιφέρειας.

## 2. Ένα μακροπρόθεσμο όραμα και ένα σαφές σχέδιο υλοποίησης

Ένα ΣΒΑΚ παρουσιάζει, ή συνδέεται με, μια υπάρχουσα, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της αστικής περιοχής και, σε αυτό το πλαίσιο, για τη μελλοντική ανάπτυξη της υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Περιλαμβάνει, επίσης, ένα σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης της στρατηγικής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, κατανέμοντας σαφώς αρμοδιότητες και επισημαίνοντας τους απαιτούμενους πόρους και χρηματοοικονομικούς πόρους.

## 3. Μια αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης

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

## 4. Η ισορροπημένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μορφών

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

(α) Δημόσιες μεταφορές	β) Βάδισμα και ποδηλασία	(γ) Διαλειτουργικότητα	(δ) Ασφάλεια αστικών οδών
(ε) Οδικές μεταφορές (ρεύουσες και αδρανείς)	(στ) Αστική εφοδιαστική	(ζ) Διαχείριση κινητικότητας	(η) Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

## 5. Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση

Η ανάπτυξη και η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ ακολουθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με

υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβούλευσης μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και των αρμόδιων αρχών. Προκειμένου να διευκολύνεται αυτό, θα πρέπει να έχουν θεσπιστεί οι κατάλληλες δομές και διαδικασίες.

## **6. Συμμετοχική προσέγγιση**

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

## **7. Παρακολούθηση, αναθεώρηση, σύνταξη αναφορών**

Η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ θα πρέπει να παρακολουθείται στενά. Η πορεία προς τον στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις του σχεδίου και η εκπλήρωση των στόχων του θα πρέπει να αξιολογούνται τακτικά με βάση τους επιλεγμένους δείκτες. Θα πρέπει να αναλαμβάνεται η κατάλληλη δράση προκειμένου να διασφαλίζεται η έγκαιρη πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τις στατιστικές. Μια αναφορά παρακολούθησης θα πρέπει να παρέχει τη βάση της εξέτασης της υλοποίησης.

## **8. Διασφάλιση ποιότητας**

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

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

### **1.2. Διαδικασία κατάρτισης ΣΒΑΚ**

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

Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν παρέχουν λεπτομέρειες σχετικά με τα τεχνικά μέτρα που θα συμπεριληφθούν σε ένα ΣΒΑΚ. Αντί αυτού, περιγράφουν τη διαδικασία ανάπτυξης και

υλοποίησης ενός τέτοιου Σχεδίου. Η εν λόγω διαδικασία περιλαμβάνει 4 φάσεις, 11 κύρια βήματα και 32 δράσεις που αποτελούν μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης:

#### ΦΑΣΗ Α: Σωστή Προετοιμασία

##### Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

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

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

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

##### Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

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



## ΦΑΣΗ Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

### Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

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

### Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

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

### Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

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

## ΦΑΣΗ Γ: Εκπόνηση Σχεδίου

### Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

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

### Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

- Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

### Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

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

**ΦΑΣΗ Δ: Εφαρμογή του σχεδίου**

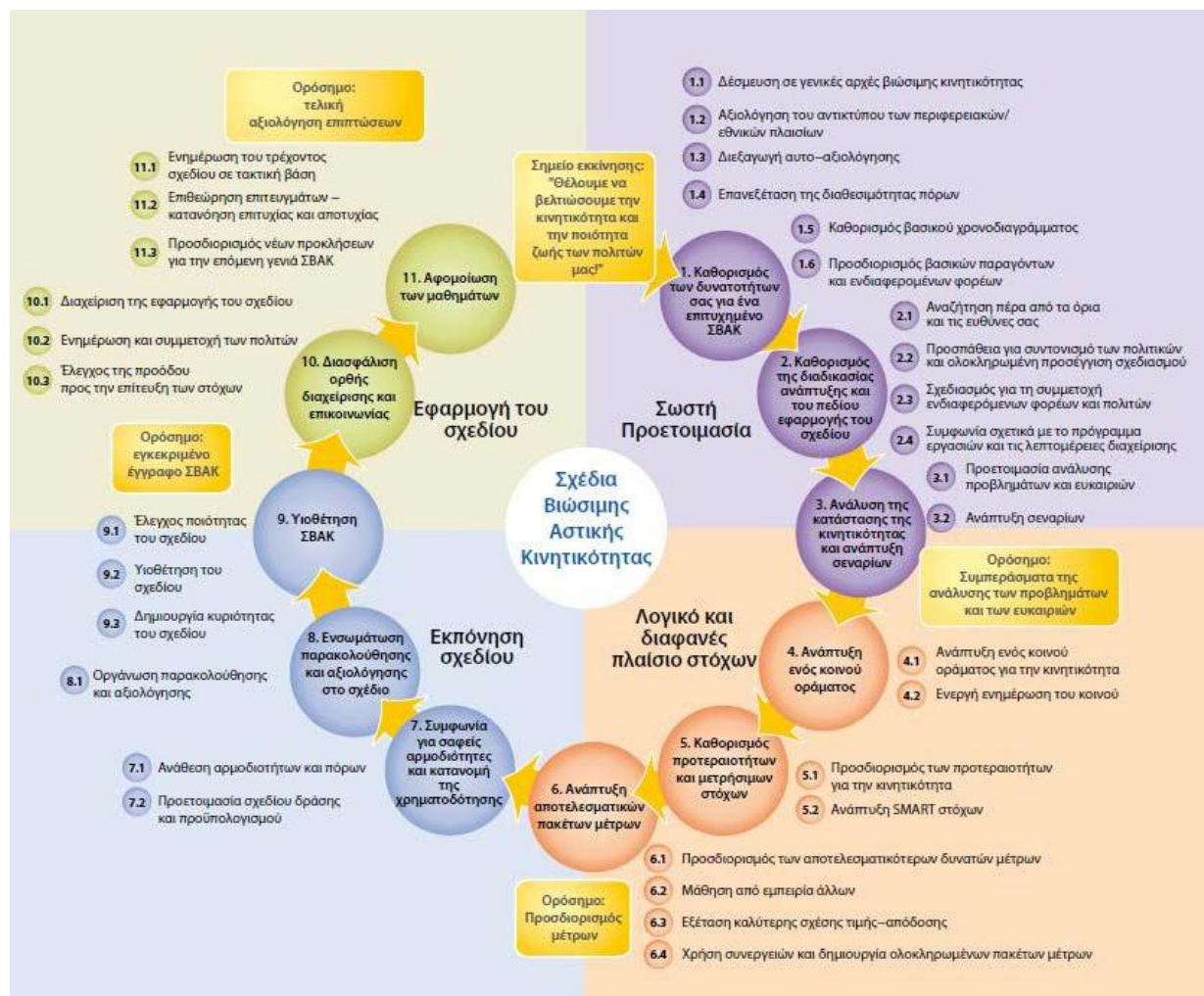
**Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου)**

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

**Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων**

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

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



Το 2019 έχουμε τη 2η έκδοση των Κατευθυντήριων Οδηγιών της Ε.Ε . και τον επικαιροποιημένο κύκλο του ΣΒΑΚ.



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

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

### 1.3. Αναγνώριση και επιλογή εμπλεκόμενων φορέων

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

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

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

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

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

Η πρώτη στήλη στα αριστερά απαριθμεί όλες τις κατηγορίες των εμπλεκόμενων οι οποίοι έχουν κάποιο συμφέρον ή ενδιαφέρον όσον αφορά την υλοποίηση του έργου. Σε αυτήν περιλαμβάνονται όλοι όσοι εμπλέκονται ή αποκλείονται από τη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Μπορούν να χωριστούν σε δύο ομάδες:

- ✓ Κύριοι εμπλεκόμενοι: αυτοί που επηρεάζονται άμεσα από την άσκηση πολιτικής είτε θετικά είτε αρνητικά, και

- ✓ Δευτερεύοντες ενδιαφερόμενοι: αυτοί που έχουν ενδιάμεσο ρόλο, όπως φορείς παροχής υπηρεσιών, αρμόδιοι φορείς για την χάραξη πολιτικής ή υποστηρικτικούς φορείς.

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

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

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

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

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



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

Ενδεικτικά στους δυνητικούς εμπλεκόμενοι φορείς περιλαμβάνονται οι εξής:

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

#### 1.4. Δευτερογενείς έρευνες

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

- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξη Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (2004).
- Αναθεώρηση Περιφερειακού Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξη Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (υπό έγκριση).
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Βέροιας (1986) (ΦΕΚ Δ 865/1986)
- Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Βέροιας του Δήμου Βέροιας (Ν. Ημαθίας) (2005) (ΦΕΚ Δ 820/4-8-2005)
- Καθορισμός Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (1989) (ΦΕΚ Δ 338/2-6-1989)
- Τροποποίηση Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (1993) (ΦΕΚ Δ 1178/23-9-1993)
- Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) Δήμου Βέροιας (2017)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Βέροιας 2016-2019
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Βέροιας 2020-2024 (υπό εκπόνηση)
- Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Δήμου Βέροιας (2016)
- Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (2018)
- Νέα Κυκλοφοριακή Μελέτη και Μελέτη Στάθμευσης Δήμου Βέροιας (2015)

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

παρούσας μελέτης.

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

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

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

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

#### 1.5. Μεταβλητές αξιολόγησης του τοπικού συστήματος αστικών μετακινήσεων

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

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

Ο Ανάδοχος θα χρησιμοποιήσει τον επόμενο υπόδειγμα πίνακα Συνάφειας Στόχων – Δεικτών

για το ΣΒΑΚ Βέροιας:

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

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

Πίνακας: Ενδεικτικοί Δείκτες Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

<b>Άξονας Βιωσιμότητας</b>	<b>Δείκτης</b>
<b>Κοινωνία</b>	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους
	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1.000 κατοίκους
	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα περίξ σχολικών συγκροτημάτων ανά 1.000 κατοίκους
	Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων
	Ποσοστό πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών
	Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 800 m από βασικές υπηρεσίες
	Πληθυσμιακή πυκνότητα
<b>Οικονομία</b>	Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους
	Μέση πλήρωση ΙΧ οχημάτων

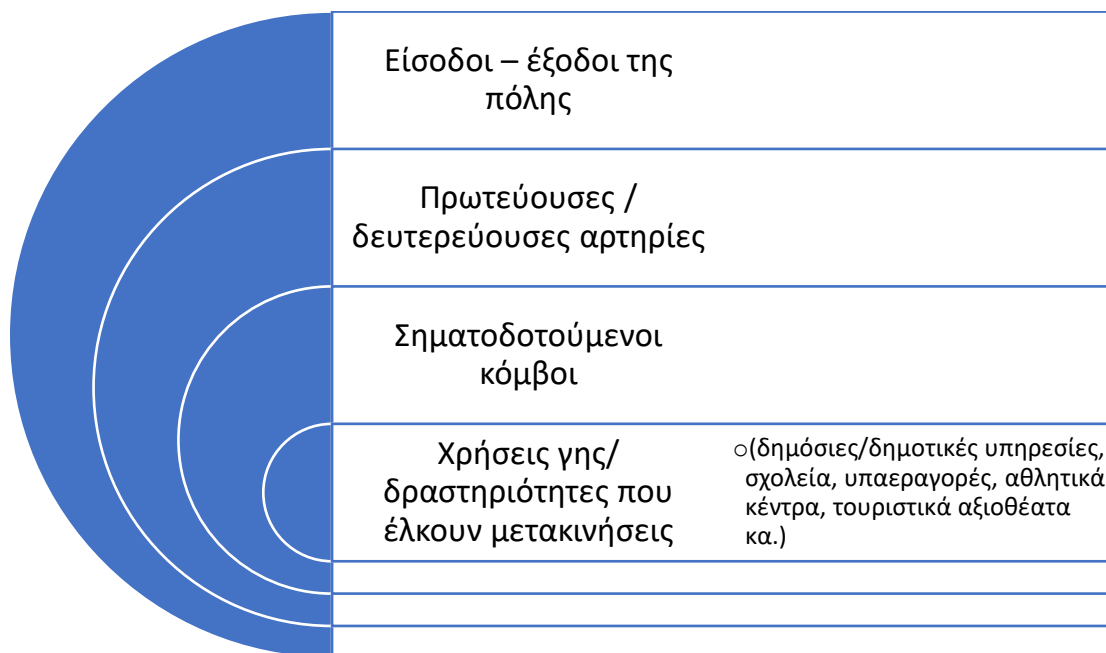


Άξονας Βιωσιμότητας	Δείκτης
Περιβάλλον	Μέση πλήρωση λεωφορειακών που εξυπηρετούν τον Δήμο
	Λόγος της ζήτησης προς την προσφορά στάθμευσης
	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης ανά 1000 κατοίκους
	Έκταση χώρων πρασίνου ανά κάτοικο
	Ποσοστό μήκους του βασικού οδικού δικτύου με ανώτατο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

#### 1.6. Διαδικασίες οριοθέτησης περιοχής εκτέλεσης πρωτογενών ερευνών συλλογής δεδομένων

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

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



### 1.7. Αξιολόγηση πολιτικών αστικής κινητικότητας

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

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

- Ανάλυση SWOT
- Αξιολόγηση πολιτικών
- Πολυκριτηριακή ανάλυση

#### 1.7.1. SWOT ανάλυση

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

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

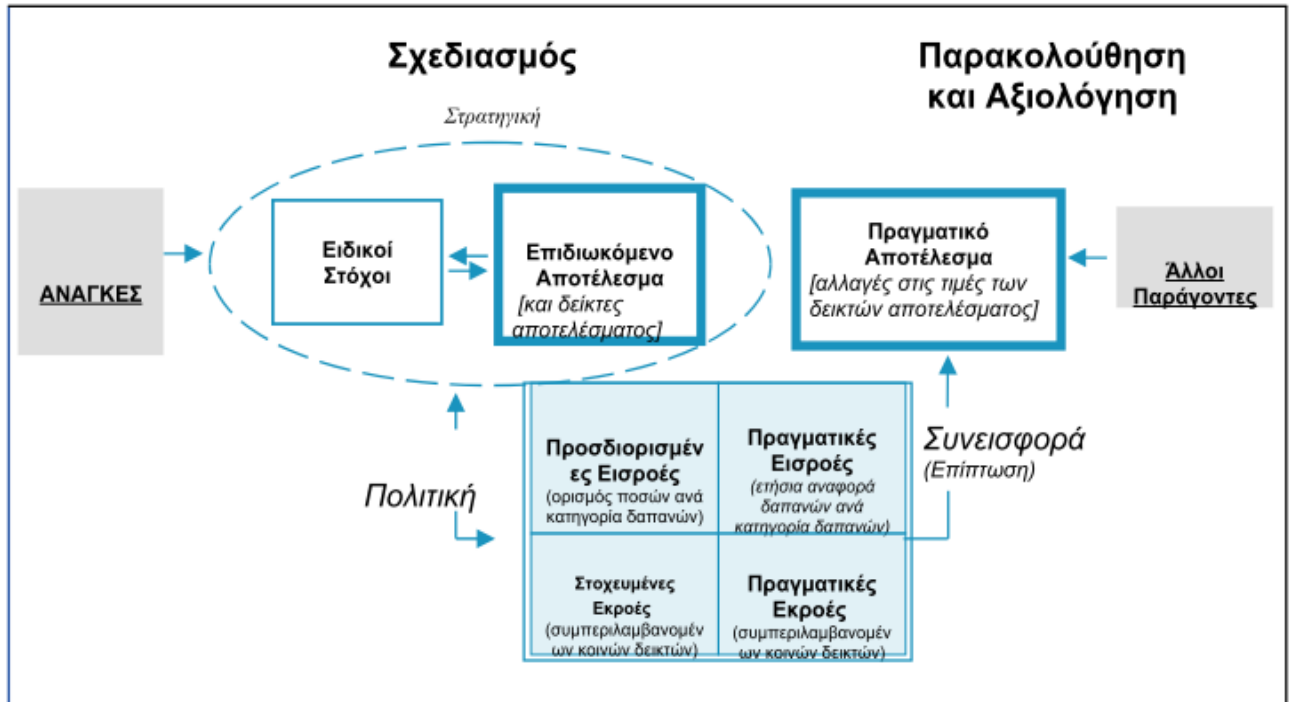
Η ανάλυση SWOT περιλαμβάνει τα ακόλουθα έξι διακριτά βήματα:

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

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

#### 1.7.2. Μεθοδολογία αξιολόγησης πολιτικών

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



Ενδεικτικά τα βήματα της μεθοδολογίας αξιολόγησης ανάλογων Σχεδίων περιλαμβάνουν:

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

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

#### **B. Αξιολόγηση της λογικής των Δράσεων - καθορισμός προτεραιοτήτων**

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

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

#### **Γ. Αποτίμηση της περιφερειακής-χωρικής διάστασης**

Θα αποτιμηθούν στοιχεία όπως:

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

## **Δ. Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας, αποδοτικότητας και βιωσιμότητας/ επιπτώσεων των παρεμβάσεων**

### Αποτελεσματικότητα

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

### Αποδοτικότητα

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

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

### Βιωσιμότητα – Επιπτώσεις

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

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

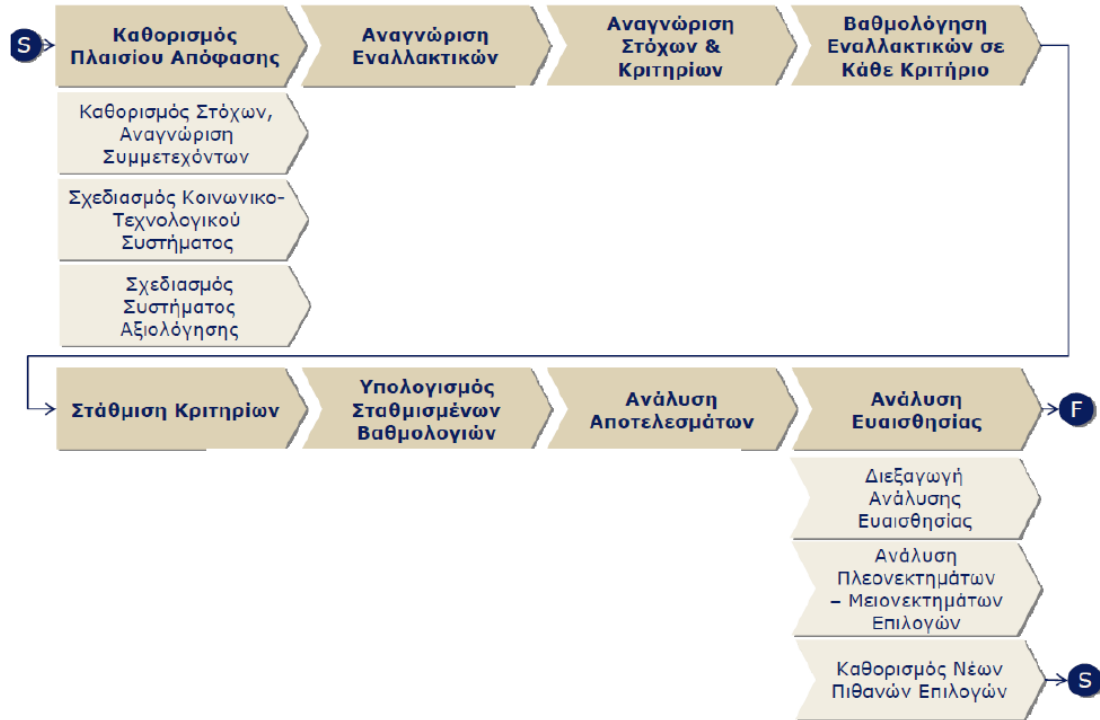
#### 1.7.3. Πολυκριτηριακή ανάλυση

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

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

σύστημα προτιμήσεων) ή υπάρχει σημαντική αβεβαιότητα στη μέτρηση των επιδόσεων των εναλλακτικών λύσεων ή υπάρχει πρόβλημα δικαιολόγησης κατά τη διατύπωση των προτιμήσεων του λήπτη αποφάσεων.

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



## 2. Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών

### 2.1. Αποτύπωση ενδιαφερομένων μερών

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

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

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

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

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

Προκαταρκτικά ως δυνητικοί εμπλεκόμενοι φορείς αναγνωρίζονται οι εξής:

Κατηγορία φορέα	Αναγνώριση εμπλεκόμενων ΣΒΑΚ Βέροιας
<b>Όμοροι ΟΤΑ α' βαθμού</b>	Αλεξάνδρειας, Νάουσας, Εορδαίας, Κοζάνης, Βελβεντού, Κατερίνης, Πύδνας - Κολινδρού

Κατηγορία φορέα	Αναγνώριση εμπλεκόμενων ΣΒΑΚ Βέροιας
<b>ΟΤΑ β' βαθμού</b>	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας / Αντιπεριφέρεια Ημαθίας
<b>Αποκεντρωμένη Διοίκηση</b>	Α.Δ. Μακεδονίας Θράκης / ΔΙΠΕΧΩ Κεντρικής Μακεδονίας
<b>Φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου</b>	ΚΤΕΛ Ημαθίας, Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Σύλλογος / Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί Ποδηλατικός Σύλλογος Βέροιας
<b>Επιμελητήρια</b>	Επιμελητήριο Βέροιας Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Νομαρχιακή Επιτροπή Ημαθίας
<b>Εμπορικές/επαγγελματικές ενώσεις</b>	Εμπορικός σύλλογος Βέροιας Σωματείο Ιδιοκτητών Καφετεριών – Κέντρων Διασκέδασης & Αναψυχής
<b>Περιβαλλοντικοί σύλλογοι / κοινωνία πολιτών</b>	ΚΕΜΑΕΔ Ανθρώπινο Δυναμικό Βέροιας
<b>Άλλοι φορείς</b>	Αστυνομική Διεύθυνση Ημαθίας / Τροχαία Βέροιας Δημοτική Αστυνομία Βέροιας Εφορεία Αρχαιοτήτων ΗΜΑΘΙΑΣ Δνση Α'θμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας Δνση Β'θμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας

## 2.2. Σύμφωνο συνεργασίας Δικτύου Φορέων

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

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

- Δήμος Βέροιας
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Νομαρχιακή Επιτροπή Ημαθίας



- Επιμελητήριο Βέροιας
- Αστυνομική Διεύθυνση Ημαθίας / Τροχαία Βέροιας
- Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας
- Εμπορικός Σύλλογος Βέροιας
- Σύλλογος /Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης / ΔΙΠΕΧΩ Κεντρικής Μακεδονίας
- Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας / Αντιπεριφέρεια Ημαθίας
- Εφορεία Αρχαιοτήτων Ημαθίας
- ΚΤΕΛ Ημαθίας
- Δημοτική Αστυνομίας Βέροιας
- Διεύθυνση Α'θμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας
- Διεύθυνση Β'θμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας
- Σωματείο Ιδιοκτητών Καφετεριών – Κέντρων Διασκέδασης & Αναψυχής
- Ανθρώπινο Δυναμικό Βέροιας
- ΚΕΜΑΕΔ

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

#### **Σύμφωνο Συμμετοχής Σ.Β.Α.Κ. Βέροιας**

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

1. Συμφωνούμε να αποτελέσουμε Δίκτυο Φορέων, το οποίο θα δράσει συμβουλευτικά για 14 μήνες και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους της περιοχής παρέμβασης, ώστε οι παραπάνω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και να ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της αειφορίας, πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:
  - ✓ Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
  - ✓ Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης
  - ✓ Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης
2. Συντονιστής ορίζεται ο Δήμος Βέροιας μέσω του εκπροσώπου του, κ. Καλλίστρατου Γρηγοριάδη Δημοτικού Συμβούλου Βέροιας.
3. Κάθε ένας από τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

4. Ο Συντονιστής μπορεί κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς με τους οποίους να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.
5. Οι φορείς που αποτελούν το Δίκτυο Φορέων συνεδριάζουν όποτε απαιτείται και αφού έχουν ειδοποιηθεί τουλάχιστο τρεις (3) ημέρες πριν από τον Συντονιστή. Η συμμετοχή στις συνεδριάσεις μπορεί να γίνεται και απομακρυσμένα με την χρήση μέσων τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής.
6. Η συμμετοχή απουσία εκπροσώπων των φορέων κάτω του πενήντα τοις εκατό δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων
7. Ειδικότερα οι βασικές αρχές πάνω στις οποίες θα στηρίζεται ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογεγραμμένοι συμφωνούμε να συμβάλλουμε είναι οι εξής:
  - ισότιμη, απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές,
  - εύρυθμη και ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη και βιωσιμότητα της πόλης, με τόνωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος,
  - μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον.
  - αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής, εργασίας και αναψυχής.

Βέροια, 07-07-2020

### 3. Καθορισμός περιοχής παρέμβασης

#### 3.1. Ο Δήμος Βέροιας

Ο Δήμος Βέροιας είναι Δήμος της Κεντρικής Μακεδονίας, ο οποίος συστάθηκε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Βέροιας, Αποστόλου Παύλου, Βεργίνας, Μακεδονίδος, Δοβρά (πρόγραμμα Καλλικράτης) και συγκροτείται από τις ακόλουθες Δημοτικές και Τοπικές Κοινότητες:

- Δημοτική Ενότητα Βέροιας
  - Δημοτική Κοινότητα Βέροιας (Οικισμοί: Βέροια, Κυδωνοχώρι, Λαζοχώρι, Μέση, Ταγαροχώρι)
  - Τοπική Κοινότητα Αγία Βαρβάρα (Οικισμοί: Αγία Βαρβάρα)
  - Τοπική Κοινότητα Άμμου (της πρώην κοινότητας Αγίας Βαρβάρας) (Οικισμοί: Άμμος)
  - Τοπική Κοινότητα Ασωμάτων (της πρώην κοινότητας Αγίας Βαρβάρας) (Οικισμοί: Ασώματα)
  - Τοπική Κοινότητα Γεωργιανών (Οικισμοί: Γεωργιανοί, Λευκόπετρα)
  - Τοπική Κοινότητα Καστανέας (Οικισμοί: Καστανέα, Μικρά Σάντα)
  - Τοπική Κοινότητα Κάτω Βερμίου (Οικισμοί: Κάτω Βέρμιο)
  - Τοπική Κοινότητα Κουμαριάς (Οικισμοί: Κουμαριά, Ξηρολιβαδο)
  - Τοπική Κοινότητα Προφήτη Ηλία (της πρώην κοινότητας Αγίας Βαρβάρας) (Οικισμοί: Προφήτης Ηλίας)
  - Τοπική Κοινότητα Ράχης (Οικισμοί: Ράχη)
  - Τοπική Κοινότητα Τριπόταμου (Οικισμοί: Τριπόταμος, Κάτω Κομνήνιο, Κομνήνιο)
- Δημοτική Ενότητα Αποστόλου Παύλου
  - Δημοτική Κοινότητα Μακροχωρίου (Οικισμοί: Μακροχώρι)
  - Τοπική Κοινότητα Διαβατού (Οικισμοί: Διαβατός)
  - Τοπική Κοινότητα Κουλούρας (Οικισμοί: Κουλούρα)
  - Τοπική Κοινότητα Λυκογιάννης (Οικισμοί: Νέα Λυκογιάννη, Παλαιά Λυκογιάννη)
  - Τοπική Κοινότητα Νέας Νικομήδειας (Οικισμοί: Νέα Νικομήδεια)
- Δημοτική Ενότητα Βεργίνας
  - Τοπική Κοινότητα Βεργίνας (Οικισμοί: Βεργίνα)
  - Τοπική Κοινότητα Μετοχίου Προδρόμου (Οικισμοί: Μετόχιον Προδρόμου)
  - Τοπική Κοινότητα Παλατισίων (Οικισμοί: Παλατίσια)
  - Τοπική Κοινότητα Συκεάς (Οικισμοί: Συκέα)
- Δημοτική Ενότητα Δόβρα
  - Τοπική Κοινότητα Αγίου Γεωργίου (Οικισμοί: Άγιος Γεώργιος)
  - Τοπική Κοινότητα Αγίας Μαρίας (Οικισμοί: Αγία Μαρίνα)
  - Τοπική Κοινότητα Πατρίδας (Οικισμοί: Πατρίς, Καλή Παναγία)
  - Τοπική Κοινότητα Τριλόφου (Οικισμοί: Τρίλοφον)
  - Τοπική Κοινότητα Φυτείας (Οικισμοί: Φυτεία, Άγιος Νικόλας, Κουτσοχώρι, Λιανοβρόχι)
- Δημοτική Ενότητα Μακεδονίδος
  - Τοπική Κοινότητα Ριζωμάτων (Οικισμοί: Ριζώματα)
  - Τοπική Κοινότητα Δασκίου (Οικισμοί: Δασκίο)
  - Τοπική Κοινότητα Πολυδέντρου (Οικισμοί: Πολύδεντρο, Ελαφίνα, Μονή Τίμιου Προδρόμου, Πόρος, Χαράδρα)
  - Τοπική Κοινότητα Σφηκιάς (Οικισμοί: Σφηκιά)

Ο Δήμος συνορεύει με τον Δ. Αλεξάνδρειας, τον Δ. Νάουσας της Π.Ε. Ημαθίας, τον Δ. Εορδαίας, τον Δ. Κοζάνης, τον Δ. Σερβίων - Βελβεντού της Π.Ε. Κοζάνης, τον Δ. Κατερίνης και τον Δ. Πύδνας – Κολίνδρου της Π.Ε. Πιερίας.

Ο Δήμος Βέροιας έχει μόνιμο πληθυσμό 66.547 κατοίκους (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ.2011) από τους οποίους οι 43.158 περίπου κατοικούν στην πόλη της Βέροιας. Ο συνολικός πληθυσμός του δήμου παρουσίασε αύξηση σε σχέση με το 2001 της τάξης του 1,88%. Η έκταση του Δήμου είναι 791,43 χμ<sup>2</sup>.

Σύμφωνα με τη δευτερογενή έρευνα (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Βέροιας 2016-2019, ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, Αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση ΠΠΧΣΑΑ Κεντρικής Μακεδονίας) τα βασικά χαρακτηριστικά του Δήμου παρατίθενται στη συνέχεια.

### Χωροταξική θεώρηση

Ο Δήμος Βέροιας είναι ένας από τους 3 Δήμους του Νομού Ημαθίας (οι άλλοι δύο είναι ο Δήμος Νάουσας και ο Δήμος Αλεξάνδρειας), και αποτελεί την έδρα της Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας. Γεωγραφικά, κατέχει το 46,53% της έκτασης του νομού Ημαθίας (791,43 τ.χλμ. από τα 1.701 τ.χλμ. της συνολικής έκτασης του νομού), και βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα του νομού. Συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Νάουσας, βορειοανατολικά με τον Δήμο Αλεξάνδρειας, νοτιοανατολικά με τον Δήμο Πύδνας – Κολινδρού και τον Δήμο Κατερίνης, νοτιοδυτικά με τον Δήμο Σερβίων – Βελβεντού, και δυτικά με τον Δήμο Κοζάνης και τον Δήμο Εορδαίας.

Ο Δήμος Βέροιας έχει τον ρόλο του νομαρχιακού κέντρου ανάπτυξης του Νομού Ημαθίας. Κύριες προωθητικές δραστηριότητες οι υπηρεσίες προς τις αγροτικές δραστηριότητες, μεταποίηση.

Στην ΠΕ Ημαθίας η αποδυνάμωση πληθυσμού είναι γενικευμένη, με μόνο θύλακα που ανθίσταται (οριακά) το πιο αστικοποιημένο τμήμα της, την ΔΕ Βέροιας (ο Δ. Νάουσας παρουσιάζει σαφώς αρνητική εικόνα, αλλά πρέπει να σημειωθεί ότι η Νάουσα οριακά υπερβαίνει το συμβατικό αστικό κατώφλι των 10 χιλ. κατοίκων, ενώ η Βέροια υπερβαίνει τις 20 χιλ.).

### Οικιστικό δίκτυο

Σχετικά με τη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου αποτελεί κέντρο 2ου επιπέδου. Η Βέροια, της οποίας ο ρόλος αναβαθμίστηκε με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, λειτουργώντας συμπληρωματικά με τη Νάουσα και η Έδεσσα λειτουργώντας συμπληρωματικά με τα Γιαννισιά, αποτελούν μαζί με τα μικρότερα αστικά κέντρα της πεδινής περιοχής των δύο νομών ένα ισχυρό οικιστικό πλέγμα αστικών κέντρων που μπορεί να λειτουργήσει ως σημαντικός αναπτυξιακός πόλος με βάση την ανταγωνιστική αγροτική δραστηριότητα, την μεταποίηση, το εμπόριο, τις μεταφορές και τις υπηρεσίες που συνδέονται με αυτήν. Ταυτόχρονα, τα μεγάλα αστικά κέντρα (Βέροια – Νάουσα – Έδεσσα) συνιστούν δίκτυο σημαντικών κόμβων για την ανάπτυξη ενός υπερτοπικού δικτύου τουρισμού – πολιτισμού – αναψυχής, το οποίο συνδέεται με τους σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους της περιφέρειας (Βεργίνα – Πέλλα), καθώς και με περιοχές ανάπτυξης ορεινού – εναλλακτικού τουρισμού (Καϊμακτσαλάν, Βεγορίτιδα, Βέρμιο κ.τ.λ.).

Ο Δήμος Βέροιας έχει πληθυσμό 66.547 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 έναντι 65.968 κατοίκων της απογραφής του 2001, δηλαδή συγκεντρώνει το 47,45% του συνολικού πληθυσμού του νομού Ημαθίας και το 3,54% του πληθυσμού της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Ο Δήμος εμφάνισε μια μικρή αύξηση του πληθυσμού του μεταξύ των δύο απογραφών και είναι ο μόνος από τους τρεις δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας που σημείωσε αύξηση πληθυσμού. Οι υπόλοιποι δύο Δήμοι, Νάουσας και Αλεξάνδρειας, σημείωσαν σημαντική μείωση.

Ως προς την χωρική οργάνωση του Δήμου Βέροιας, το οικιστικό δίκτυό του αποτελείται από έναν οικισμό κατηγορίας 20.000 – 49.999 κατοίκων (η Βέροια), έναν οικισμό κατηγορίας 5.000 – 9.999 κατοίκων (το Μακροχώρι), 4 οικισμούς κατηγορίας 1.000 – 1.999 κατοίκων ενώ όλοι οι υπόλοιποι 41 οικισμοί έχουν πληθυσμό κάτω από 1.000 κατοίκους. Όσον αφορά τη δυναμική των οικισμών, και σε βάθος εικοσαετίας (1991 έως 2011), παρατηρούμε ότι η Βέροια σημειώνει αύξηση 14% του πληθυσμιακού της μεγέθους.

### Δίκτυα υποδομών

Ως προς το Οδικό δίκτυο, από το Δήμο Βέροιας διέρχονται σημαντικοί οδικοί άξονες υπερτοπικού χαρακτήρα: η Εγνατία οδός (Α2), η Παλαιά Εθνική Οδός Βέροιας – Χαλκηδόνας – Θεσσαλονίκης και η Παλαιά Εθνική Οδός Βέροιας Κοζάνης μέσω Παναγίας Σουμελά, συνδέοντας τον δήμο με το μεγάλο αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, τις πρωτεύουσες των Νομών της Βόρειας και Δυτικής Ελλάδας, καθώς και τις γειτονικές βαλκανικές χώρες.

Το συνολικό μήκος των οδικών αυτών αξόνων, εντός των ορίων του Δήμου Βέροιας, είναι 101,40 μέτρα. Όσον προς το υπόλοιπο υπερτοπικό οδικό δίκτυο, στο Δήμο Βέροιας βρίσκονται ή διέρχονται 7 επαρχιακές οδοί και 3 δημοτικές οδοί, συνολικού μήκους 342,20 μέτρων.

Σε ότι αφορά στη σιδηροδρομική σύνδεση του Νομού με την υπόλοιπη χώρα, βορειοανατολικά της περιοχής βρίσκεται ο σιδηροδρομικός σταθμός της Βέροιας, όπου διευκολύνει την πρόσβαση του Δήμου με την Θεσσαλονίκη και με την Έδεσσα.

Ο Δήμος Βέροιας δεν διαθέτει αεροδρόμιο. Με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού όμως η απόσταση του αεροδρομίου «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης είναι περίπου μία (1) ώρα, των Ιωαννίνων δύο (2) ώρες και της Κοζάνης σαράντα πέντε (0:45) λεπτά.

Σε ότι αφορά τις αερομεταφορές εξυπηρετείται από το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, στο οποίο προγραμματίζονται έργα επέκτασης. Το ίδιο συμβαίνει και με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπου εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

### Περιβάλλον

Ο Δήμος Βέροιας ως προϊόν συνένωσης πρώην Δήμων με πολύ διαφορετικό γεωγραφικό χαρακτήρα, χαρακτηρίζεται από έντονη διαφοροποίηση των γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών του ανά Δημοτική Ενότητα, διαφοροποίηση που συνεπάγεται την ανάγκη διαφορετικής προσέγγισης κάθε Δημοτικής Ενότητας χωριστά. Το μεγαλύτερο μέρος του Δήμου αποτελείται από ορεινές περιοχές (45,52%) με σημαντική την παρουσία των δύο ορεινών όγκων (το Βέρμιο και τα Πιέρια) που έχει ως συνέπεια την ύπαρξη δασών. Τον εξαιρετικό πλούτο του φυσικού περιβάλλοντος του Δήμου συμπληρώνει η παρουσία του ποταμού Αλιάκμονα, καθώς και των μικρότερων ποταμών Τριπόταμος και Μογλενίτσας (ή Άνω Λουδίας ή Αλμωπαίος).

Ωστόσο, σημαντικό ποσοστό καταλαμβάνουν και τόσο οι πεδινές περιοχές που χαρακτηρίζονται από εύφορα εδάφη, όσο και οι ημιορεινές. Στην ποικιλία των γεωμορφολογικών στοιχείων προστίθεται και η τεχνητή λίμνη που δημιουργήθηκε την περασμένη δεκαετία με το αποστραγγιστικό έργο Αγίας Βαρβάρας.

#### Οικονομία - απασχόληση

Στο δήμο Βέροιας το 41% μόλις του μόνιμου πληθυσμού είναι οικονομικά ενεργοί και από αυτούς το 22% είναι άνεργοι. Από τους ενεργούς το μεγαλύτερο ποσοστό (63,7%) απασχολείται στον τριτογενή τομέα γεγονός που δικαιολογείται από την ύπαρξη του αστικού κέντρου της Βέροιας, που συγκεντρώνει διοικητικές και άλλες υπηρεσίες. Το ιδιαίτερα χαμηλό το ποσοστό απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα (μόλις 15,73%) έρχεται σε αντίθεση με το γεγονός ότι παραδοσιακά η οικονομία της περιοχής βασίζεται κυρίως στη γεωργία. Πιθανή εξήγηση γι' αυτό να είναι το γεγονός ότι η γεωργική εκμετάλλευση, αποτελεί δεύτερη απασχόληση για πολλούς εργαζομένους στους άλλους παραγωγικούς τομείς, για συμπλήρωση του εισοδήματος. Ο τουρισμός είναι μια σημαντική πηγή εσόδων για τον ίδιο το Δήμο, αλλά και την τοπική κοινωνία καθώς συγκεντρώνει σημαντικά αξιοθέατα που εμπίπτουν στις κατηγορίες αρχαιολογικού, θρησκευτικού, πολιτιστικού, αρχιτεκτονικού, περιβαλλοντικού, γαστρονομικού, αλλά και αθλητικού ενδιαφέροντος, με πρωτεύοντα φυσικά τον αρχαιολογικό χώρο των Αιγών (σημερινή Βεργίνα).

##### 3.1.1. Περιοχή παρέμβασης

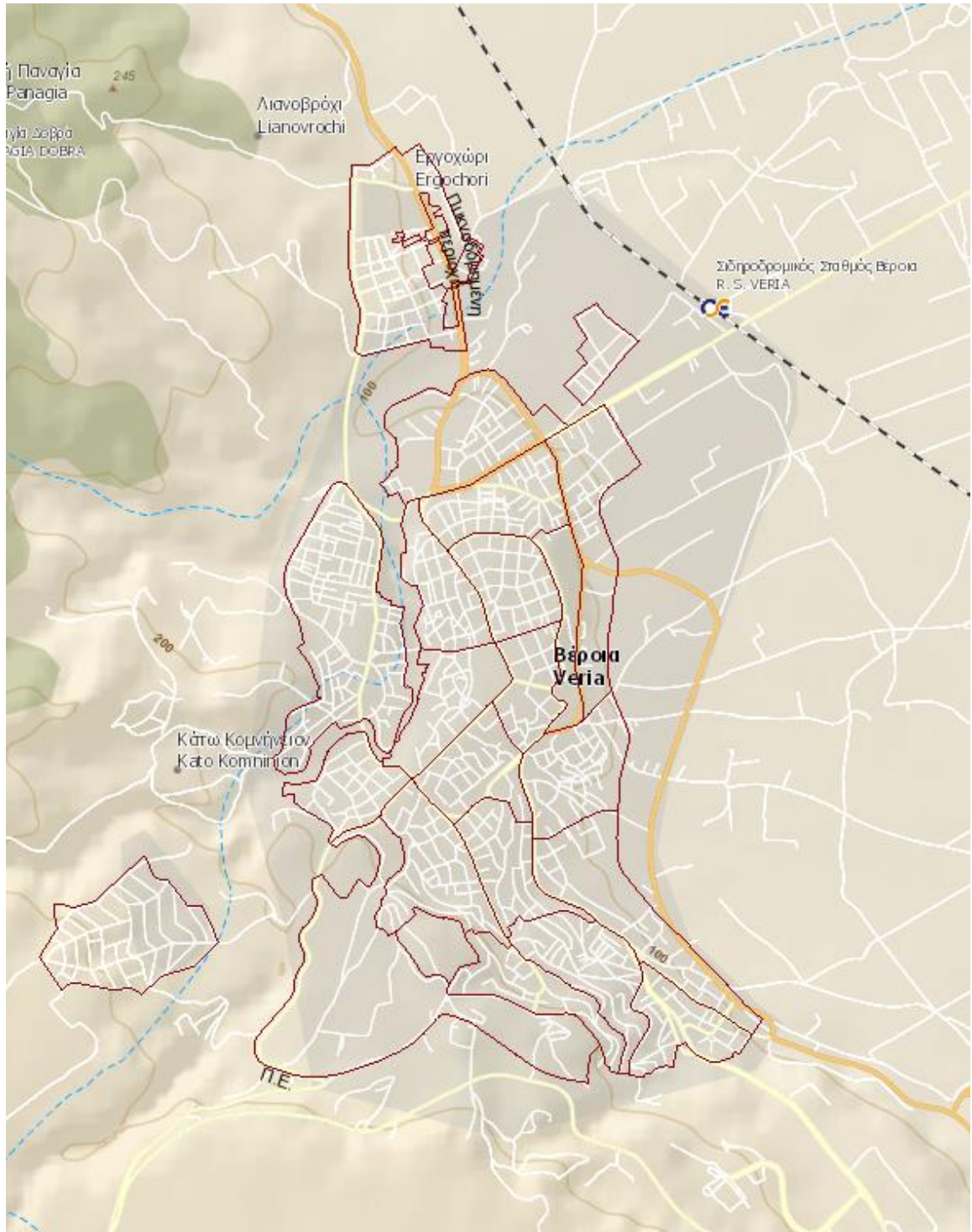
Η περιοχή παρέμβασης (Εικόνα 1) είναι ο οικισμός της Βέροιας και οι κύριες συνδέσεις του προς τις λοιπές δημοτικές ενότητες. Η Βέροια, ως έδρα της δημοτικής ενότητας και του δήμου Βέροιας, εμφανίζει τη μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού, εμπορίου και υπηρεσιών (διοικητικών, δικαιοσύνης, τριτογενούς τομέα).

Εικόνα 1. Περιοχή παρέμβασης

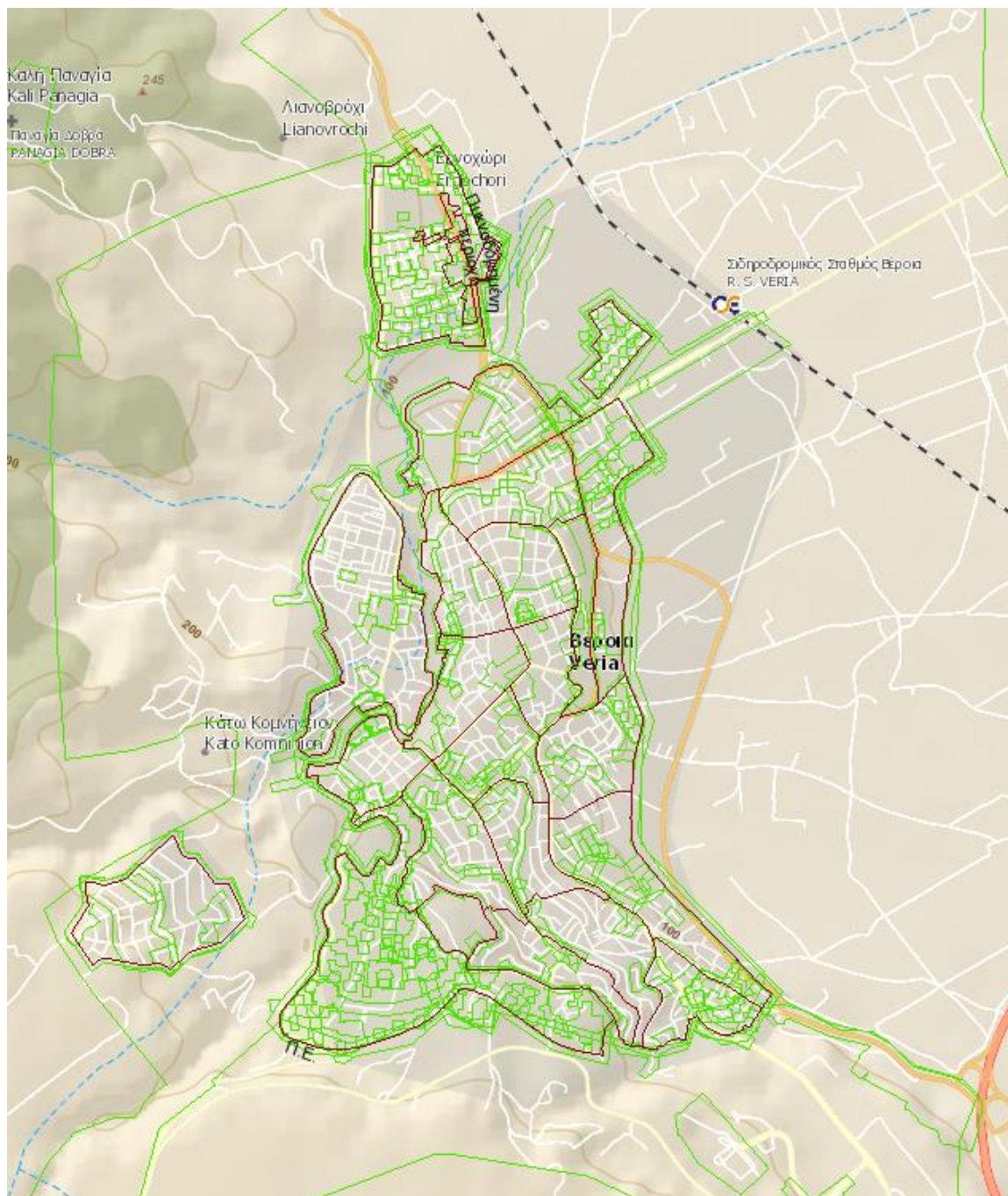












- Πολεοδομικές Ενότητες - Τομείς
- ⋯ Οριο Πολεοδ. Μελέτης – Εγκεκριμένο Σχέδιο
- ⋯ Καθορισμένο Όριο Οικισμού

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

Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του Δήμου Βέροιας (ΦΕΚ 865 Δ/23-9-1986), λειτουργικά οργανώνεται σε είκοσι (20) πολεοδομικές ενότητες. Με την νέα τροποποίηση του Γ.Π.Σ. Βέροιας (ΦΕΚ 820 Δ/4-8-2005) καθορίστηκαν νέες περιοχές επέκτασης του σχεδίου, έτσι πλέον η Βέροια έχει είκοσι πέντε (25) πολεοδομικές ενότητες.

Η κατανομή των χρήσεων γης του Δήμου Βέροιας απεικονίζεται στο χάρτη Π.-1.11.α της Τροποποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου. Οι χρήσεις γης (εκτός της κατοικίας) που συναντώνται στον οικισμό είναι βιομηχανία – βιοτεχνία, χονδρεμπόριο, εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, περίθαλψης, πρόνοιας και αθλητισμού, πολιτιστικές λειτουργίες, αστικό πράσινο – ελεύθεροι χώροι, χώροι τουρισμού – αναψυχής, ιδιαίτερες χρήσεις, εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών και ιδιαίτερες χρήσεις.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Βέροιας οι χρήσεις γης είναι οι εξής:

- Εκπαίδευση: Νηπιαγωγεία, Δημοτικά Σχολεία, Γυμνάσια – Λύκεια, ΙΕΚ (Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης του ΟΑΕΔ και της ΓΣΕΕ και Κέντρο Δια Βίου Μάθησης (πρώην Κέντρο Εκπαίδευσης Ενηλίκων).
- Δημοτική επιχείρηση Ύδρευσης – Άρδευσης Βέροιας
- Κοινωφελής: Κοινωφελής Επιχείρηση Πολλαπλής Ανάπτυξης Δήμου Βέροιας (ΚΕΠΑ)
- Πολιτισμός: Αρχαιολογικός Χώρων Αιγών, Αρχαιότερος Γεωργικός Οικισμός, Δημοτικό Ωδείο, Δημοτική Φιλαρμονική, Σχολή Χορού, Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο Βέροιας (ΔΗΠΕΘΕ)
- Πρόνοια: Δημοτικό Ιατρείο, Κοινωνικό Παντοπωλείο, Κοινωνικό Φαρμακείο, Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ), Κέντρο Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών, Βρεφονηπιακοί – Παιδικοί Σταθμοί, Κέντρο Ημερήσιας Φροντίδας Ηλικιωμένων (ΚΗΦΗ) και Δομές Ανοιχτής Φροντίδας «Βοήθεια στο Σπίτι»
- Αθλητισμός: Γήπεδα Ποδοσφαίρου, Γήπεδα Μπάσκετ, Γήπεδα Τένις, Κλειστά Γυμναστήρια, Εθνικό Στάδιο, Αθλητικό Κέντρο, Λοιποί Αθλητικοί Χώροι
- Ελεύθεροι χώροι: Χώροι Αστικού Πρασίνου (πάρκα ,άληση, πλατείες), οργανωμένοι κοινόχρηστοι χώροι, Παιδικές Χαρές
- Ιδιαίτερες Χρήσεις: Κοιμητήριο

#### 4. Αυτοαξιολόγηση σχεδιασμού κινητικότητας Δήμου

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

## 5. Παράρτημα

### 5.1. Υπόδειγμα απόφασης Ομάδας Εργασίας

#### **Θέμα: Πρόταση συγκρότησης Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ Βέροιας**

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

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

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

- Αντ/ρχο Τεχνικών, Υπηρεσίας Δόμησης – Περιουσίας και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης
- Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών
- Διεύθυνση Πολεοδομίας – Κτηματολογίου - Περιουσίας

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

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

---

**Υπόδειγμα Απόφασης Συγκρότησης Ομάδας Εργασίας**

---

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

ο

**Δήμαρχος Βέροιας**

Έχοντας υπόψη:

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

**Αποφασίζει**

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

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

Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για:

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

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

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

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

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

**Ο Δήμαρχος Βέροιας**

## 5.2. Δελτίο Τύπου έναρξης ΣΒΑΚ

### Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βέροιας

Ο Δήμος Βέροιας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού Σχεδίου για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Η διαδικασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο (Project4 IKE), με διάρκεια από 12/06/2020 έως 11/08/2021.

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

Η συμμετοχή και η διαρκής ενημέρωση των πολιτών και φορέων αποτελούν βασικές επιδιώξεις τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης των μέτρων του σχεδίου που αφορούν διάφορες κοινωνικές και πληθυσμιακές ομάδες. Μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες διαβούλευσης θα προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις κατοίκων και φορέων σχετικά τόσο με τα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση όσο και με τις προκαταρκτικές προτάσεις μετέπειτα.

Ο Δήμος Βέροιας για την πληρέστερη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού και των ενδιαφερομένων ομάδων θα δημιουργήσει ξεχωριστή ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ στο site του Δήμου όπου και θα αναρτάται όλο το απαραίτητο υλικό που θα προκύπτει κατά την κατάρτιση του Σχεδίου.

Η Δημοτική Αρχή στηρίζει τις ανοιχτές και συμμετοχικές διαδικασίες για να σχεδιάσουμε όλοι μαζί από κοινού το μέλλον μας και να συμβάλλουμε στην επίλυση των βασικών προβλημάτων κινητικότητας του Δήμου μας για μια καλύτερη ποιότητα ζωής και μια πιο βιώσιμη πόλη για όλους.



### 5.3. Επιστολή προς δίκτυο φορέων – σύμφωνο συμμετοχής

#### ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΓΙΑ ΣΥΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΕΩΝ ΣΒΑΚ ΒΕΡΟΙΑΣ

Αξιότιμοι κύριοι, Αξιότιμες κυρίες,

Ο Δήμος Βέροιας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού Σχεδίου για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Η διαδικασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο (Project4 ΙΚΕ), με διάρκεια από 12/06/2020 έως 11/08/2021.

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

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

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

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

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

Με εκτίμηση,

Ο Δήμαρχος Βέροιας

**Πίνακας Αποδεκτών**

1. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Νομαρχιακή Επιτροπή Ημαθίας
2. Επιμελητήριο Βέροιας
3. Αστυνομική Διεύθυνση Ημαθίας / Τροχαία Βέροιας
4. Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας
5. Εμπορικός Σύλλογος Βέροιας
6. Σύλλογος / Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί
7. Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης / ΔΙΠΕΧΩ Κεντρικής Μακεδονίας
8. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας / Αντιπεριφέρεια Ημαθίας
9. Εφορεία Αρχαιοτήτων ΗΜΑΘΙΑΣ
10. ΚΤΕΛ Ημαθίας
11. Δημοτική Αστυνομία Βέροιας
12. Δνση Α' /θμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας
13. Δνση Β' /θμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας
14. Σωματείο Ιδιοκτητών Καφετεριών – Κέντρων Διασκέδασης & Αναψυχής

**15. Ανθρώπινο Δυναμικό Βέροιας**

**16. ΚΕΜΑΕΔ**

**17. Καλλίστρατος Γρηγοριάδης Δημ. Συμβουλος**

5.4. Υλικό Εκπαίδευσης



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

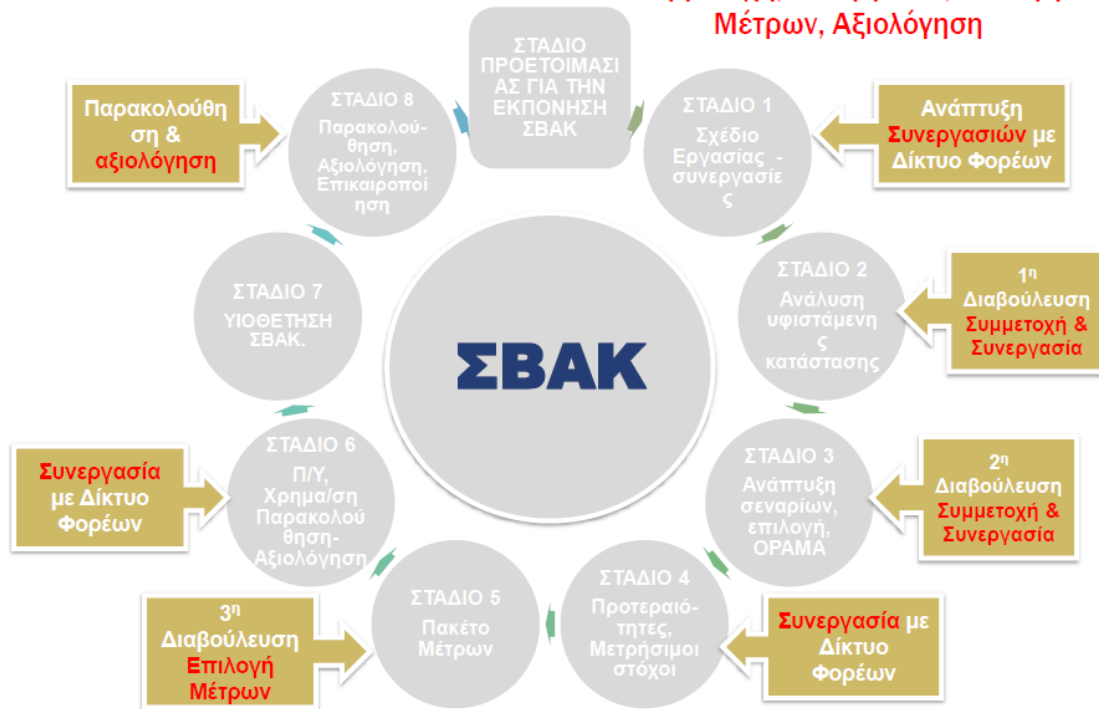
Απλούστευση βημάτων  
κύκλου ΣΒΑΚ



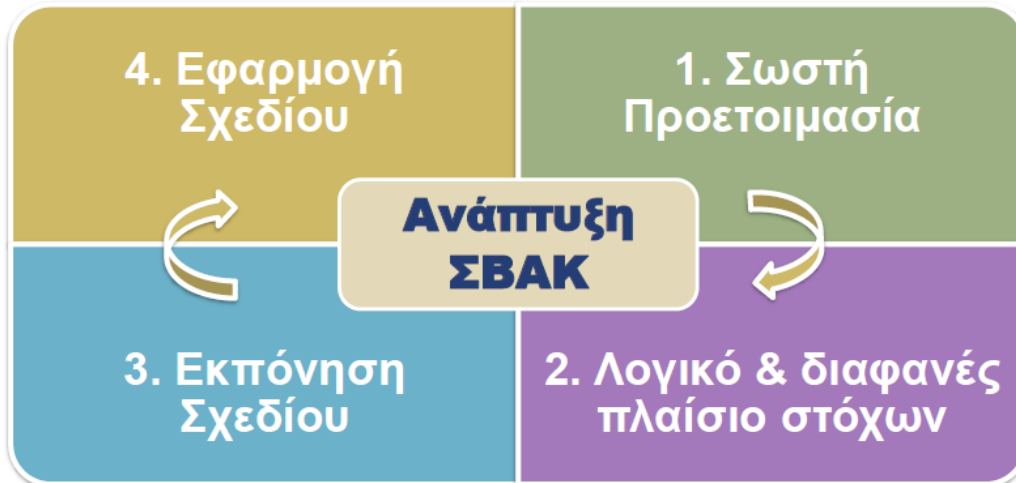


### Κύκλος ΣΒΑΚ: 4 προκλήσεις

Συμμετοχή, Συνεργασία, Επιλογή  
Μέτρων, Αξιολόγηση



### 4 φάσεις για την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

## ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ

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

### Αρμοδιότητες

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



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

## ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΒΑΚ

### Επιτροπή Διαβούλευσης ΣΒΑΚ

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

### Πολίτες

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

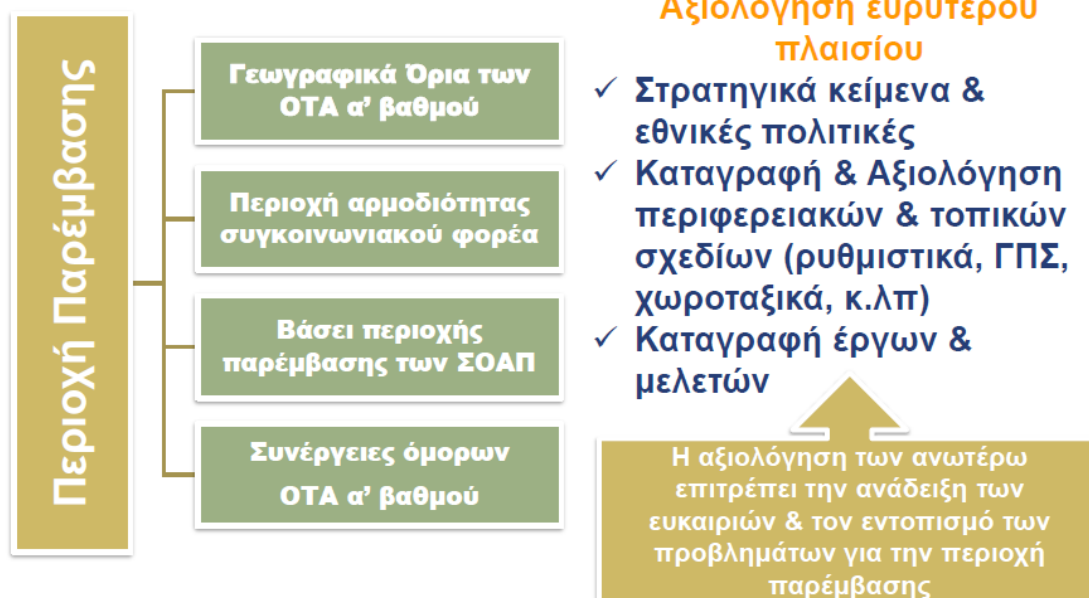






## 1. Σωστή Προετοιμασία

### ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ



### ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ (1/2)

#### Στάδιο 1:

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

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

#### Στάδιο 2:

Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας

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

#### Στάδιο 3:

Ανάπτυξη σεναρίων, επιλογή αποδοτικότερου & ανάπτυξη κοινού οράματος

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

#### Στάδιο 4:

Ανάπτυξη Προτεραιοτήτων. Προσδιορισμός Μετρήσιμων Στόχων.

- Ανάπτυξη προτεραιοτήτων
- Προσδιορισμός μετρήσιμων στόχων

## ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ (2/2)

### Στάδιο 5:

Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Πακέτου Μέτρων

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

### Στάδιο 6:

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

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

### Στάδιο 7:

Υιοθέτηση & Έγκριση ΣΒΑΚ

- Συγκεκριμένη Δομή Έγγραφου ΣΒΑΚ

### Στάδιο 8:

Ορθή διαχείριση, παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικαιροποίηση του σχεδίου

- Βραχυπρόθεσμη Φάση
- Μακροπρόθεσμη Φάση

## ΔΟΜΗ ΕΓΓΡΑΦΟΥ ΣΒΑΚ (1/2)

### ΜΕΡΟΣ Α:

Σχεδιασμός Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Συνεργασία Εμπλεκόμενων Μερών & Συμμετοχή Πολιτών

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

### ΜΕΡΟΣ Β:

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης & ανάδειξη ευκαιριών

- Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός προβλημάτων και ανάδειξη ευκαιριών στην περιοχή παρέμβασης με αναφορά στη διαδικασία και τα αποτελέσματα της 1<sup>ης</sup> διαβούλευσης.

### ΜΕΡΟΣ Γ:

Ανάπτυξη Σεναρίων & Κοινού οράματος

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

### ΜΕΡΟΣ Δ:

Καθορισμός Προτεραιοτήτων & Μετρήσιμων Στόχων

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

