

Συνοπτική έκθεση

Πρωθηση της βιωσιμης κινητικότητας στην ελλαδα

Υποστηρίζοντας την υιοθέτηση των ΣΒΑΚ



Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών

Το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (International Transport Forum – ITF) είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός με 69 κράτη μέλη. Λειτουργεί ως ομάδα προβληματισμού για θέματα πολιτικής μεταφορών και διοργανώνει την Ετήσια Σύνοδο Κορυφής των Υπουργών Μεταφορών. Το ITF είναι ο μόνος παγκόσμιος οργανισμός που καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς. Το ITF είναι πολιτικά αυτόνομο και έχει ενσωματωθεί διοικητικά στον ΟΟΣΑ.

Το ITF ασχολείται με τις πολιτικές μεταφορών που βελτιώνουν τη ζωή των ανθρώπων. Αποστολή μας είναι να καλλιεργήσουμε τη βαθύτερη κατανόηση του ρόλου των μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη, την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και την κοινωνική ένταξη, και να αναδείξουμε τη δημόσια εικόνα της πολιτικής μεταφορών.

Το ITF οργανώνει παγκόσμιο διάλογο για καλύτερες μεταφορές. Λειτουργούμε ως πλατφόρμα για συζήτηση και προκαταρκτική διαπραγμάτευση επί θεμάτων πολιτικής για όλα τα μέσα μεταφοράς. Αναλύουμε τις τάσεις, μοιραζόμαστε γνώσεις και προωθούμε την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των υπευθύνων λήψης αποφάσεων για τις μεταφορές και της κοινωνίας των πολιτών. Η Ετήσια Σύνοδος Κορυφής του ITF είναι η μεγαλύτερη παγκόσμια συνάντηση των Υπουργών Μεταφορών και η κορυφαία παγκόσμια πλατφόρμα διαλόγου για την πολιτική μεταφορών.

Τα μέλη του Φόρουμ είναι τα εξής: Αλβανία, Αζερμπαϊτζάν, Αργεντινή, Αρμενία, Αυστραλία, Αυστρία, Βέλγιο, Βόρεια Μακεδονία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Βραζιλία, Γαλλία, Γερμανία, Γεωργία, Δανία, Δημοκρατία της Μολδαβίας, Δομινικανή Δημοκρατία, Ελβετία, Ελλάδα, Εσθονία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιαπωνία, Ινδία, Ιρλανδία, Ισλανδία, Ισπανία, Ισραήλ, Ιταλία, Καζακστάν, Καμπότζη, Καναδάς, Κίνα (Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας), Κολομβία, Κορέα, Κόστα Ρίκα, Κροατία, Λετονία, Λευκορωσία, Λιθουανία, Λιχτενστάιν, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Μαρόκο, Μαυροβούνιο, Μεξικό, Μογγολία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Ολλανδία, Ομάν, Ουγγαρία, Ουζμπεκιστάν, Ουκρανία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Σαουδική Αραβία, Σερβία, Σλοβακική Δημοκρατία, Σλοβενία, Σουηδία, Τουρκία, Τσεχία, Τυνησία, Φινλανδία και Χιλή.

International Transport Forum

2 rue André Pascal

F-75775 Paris Cedex 16

contact@itf-oecd.org

www.itf-oecd.org

Εκθέσεις «Ανάλυση Πολιτικών κατά Περίπτωση»

Η σειρά «Ανάλυση Πολιτικών κατά Περίπτωση» (Case-Specific Policy Analysis) του ITF παρουσιάζει επίκαιρες μελέτες επί συγκεκριμένων θεμάτων που πραγματοποιήθηκαν από το ITF σε συμφωνία με τοπικούς φορείς. Τα ευρήματα, οι ερμηνείες και τα συμπεράσματα που διατυπώνονται στο παρόν είναι των συντακτών και δεν αντανακλούν απαραίτητα τις απόψεις του ITF ή του ΟΟΣΑ. Ο ΟΟΣΑ, το ITF και οι συντάκτες δεν εγγυώνται την ακρίβεια οποιωνδήποτε δεδομένων ή άλλων πληροφοριών που περιέχονται στην παρούσα δημοσίευση και δεν φέρουν καμία ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια από τη χρήση τους. Το παρόν έργο δημοσιεύεται υπό την ευθύνη του Γενικού Γραμματέα του ITF. Το παρόν έγγραφο, καθώς και οποιαδήποτε δεδομένα και χάρτης περιλαμβάνονται σε αυτό, ισχύουν με την επιφύλαξη του καθεστώτος ή της κυριαρχίας επί οποιασδήποτε επικράτειας, της οριοθέτησης διεθνών συνόρων και ορίων και της ονομασίας οποιασδήποτε επικράτειας, πόλης ή περιοχής.

Η παρούσα μετάφραση δεν δημιουργήθηκε από τον ΟΟΣΑ και δεν θα πρέπει να θεωρείται επίσημη μετάφραση του ΟΟΣΑ. Η ποιότητα της μετάφρασης και η συνοχή της με το κείμενο του έργου στην πρωτότυπη γλώσσα αποτελούν αποκλειστική ευθύνη του/των συγγραφέα/ων της μετάφρασης. Σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ του πρωτότυπου έργου και της μετάφρασης, μόνο το κείμενο του πρωτότυπου έργου πρέπει θεωρείται έγκυρο.

Αναφέρετε το έργο αυτό ως εξής: ITF (2024), “Advancing Sustainable Mobility in Greece: Supporting the Uptake of SUMPs”, International Transport Forum Policy Papers, No. 133, OECD Publishing, Paris.

Ευχαριστίες

Η παρούσα έκθεση εκπονήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος «Recharge and Refuel : Clean, Smart and Fair Urban Mobility». Το έργο αυτό χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του Technical Support Instrument (TSI) και υλοποιείται από το ITF σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση Υποστήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG REFORM). Οι δικαιούχες αρχές είναι το Ελληνικό Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το Ελληνικό Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος. Το έργο είναι δομημένο σε δύο ροές εργασιών: η μία εστιάζει στη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης και η άλλη στην ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στις ελληνικές πόλεις. Η έκθεση αποτελεί μέρος της ροής εργασιών για τα ΣΒΑΚ.

Στο ITF, η Marion Lagadic ήταν υπεύθυνη για τη διαχείριση του συνολικού έργου. Η Malithi Fernando ηγήθηκε της ροής εργασιών για τα ΣΒΑΚ και συντόνισε την ανάλυση της παρούσας έκθεσης. Η Elisabeth Windisch και η Orla McCarthy εξέτασαν τα πρώτα σχέδια της έκθεσης. Ο David Prater διαχειρίστηκε τη διαδικασία σύνταξης. Κύριοι συντάκτες της παρούσας έκθεσης ήταν, με αλφαβητική σειρά, οι Malithi Fernando (ITF), Josephine Macharia (ITF), Αναστασία Νικολαΐδου (εξωτερικός σύμβουλος), Joshua Paternina Blanco (ITF) και Αλέξανδρος Σδουκόπουλος (εξωτερικός σύμβουλος).

Η ομάδα έργου ευχαριστεί τον Θεόδωρο Γαλάνη (DG REFORM) για την υποστήριξή του στη διαχείριση του έργου. Οι συντάκτες θα ήθελαν επίσης να ευχαριστήσουν τους συναδέλφους στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για τη στενή συνεργασία και υποστήριξή τους, ειδικότερα τους: Γιώργο Χρονόπουλο, Χριστίνα Παλαιολόγου, Περσεφόνη Παντερμαράκη και Ευαγγελία Σταυροπούλου, που είναι η επικεφαλής της ομάδας ΣΒΑΚ όπως έχει οριστεί από τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου. Το έργο επωφελήθηκε από σχόλια και υποστήριξη από την ευρύτερη ομάδα της Μονάδας Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου. Οι συντάκτες θα ήθελαν επίσης να ευχαριστήσουν τη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (DG MOVE) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την Καλλιόπη Παπαδάκη (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας) για την εξέταση του πρώτου σχεδίου της έκθεσης.

Η εν λόγω έκθεση επωφελήθηκε επίσης από πολυάριθμες διαβουλεύσεις μέσω διαδικτυακής και φυσικής παρουσίας με τοπικές αρχές, εθνικούς φορείς, φορείς του ιδιωτικού τομέα, συμβούλους και ερευνητές που ειδικεύονται στις αστικές μεταφορές στην Ελλάδα. Πολύ σημαντικές ήταν οι απαντήσεις στην έρευνα ερωτηματολογίου που απευθυνόταν προς όλες τις τοπικές αρχές. Η ομάδα έργου είναι ευγνώμων για τις πληροφορίες και την ανατροφοδότηση από όλους τους συμμετέχοντες, το προσωπικό των τοπικών αρχών και τους συμβούλους, καθώς και για τη συμβολή των Γενικών Διευθύνσεων, των τμημάτων και των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Όλα τα παραδοτέα μεταφράστηκαν στα ελληνικά από την ELIT Language Services.

Το παρόν έγγραφο εκπονήθηκε με την οικονομική συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι απόψεις που διατυπώνονται στο παρόν δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να θεωρηθούν ότι αντανακλούν την επίσημη άποψη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συντμήσεις και ακρωνύμια

| | |
|-----------|---|
| DG REFORM | Γενική Διεύθυνση Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής |
| GIS | Geographic information system (Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών) |
| PM | Particulate matter (Αιωρούμενα Σωματίδια) |
| SUMI | Sustainable Urban Mobility Indicators (Δείκτες Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) |
| ΔΕΔ-Μ | Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών |
| ΕΛΣΤΑΤ | Ελληνική Στατιστική Αρχή |
| ΟΑΣΑ | Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών |
| ΟΟΣΑ | Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης |
| ΟΣΕΘ | Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης |
| ΣΒΑΚ | Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας |
| ΣΔΑΜ | Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου εφαρμογής των μέτρων κινητικότητας |
| ΣΔΑΣ | Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα |
| ΤΠΕ | Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών |
| ΥΠΕΝ | Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. |
| ΥΠΟΜΕ | Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών |

Πίνακας Περιεχομένων

| | |
|---|-----------|
| Ευχαριστίες..... | 3 |
| Συντμήσεις και ακρωνύμια..... | 4 |
| Πίνακας Περιεχομένων | 5 |
| Συνοπτική έκθεση | 7 |
| Κύρια συμπεράσματα | 7 |
| Κύρια ευρήματα..... | 7 |
| Κυριότερες προτάσεις..... | 8 |
| Υποστήριξη της ανάπτυξης εθνικής πλατφόρμας για Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην Ελλάδα | 10 |
| Σχετικά με το παρόν έργο..... | 11 |
| Πώς υλοποίησε η Ελλάδα τα ΣΒΑΚ; | 12 |
| Ο ελληνικός νόμος για τα ΣΒΑΚ (Νόμος 4784/2021) | 12 |
| Το καθεστώς κατάρτισης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα | 15 |
| Ποιες προκλήσεις αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα;..... | 16 |
| Συστάσεις για τη διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας..... | 19 |
| Αντιμετώπιση των προκλήσεων που αφορούν τη διαχείριση δεδομένων, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση | 21 |
| Οι κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές σχετικά με τα δεδομένα..... | 21 |
| Συστάσεις για τη διαχείριση των δεδομένων κινητικότητας | 24 |
| Συστάσεις για την κατανόηση και την παρακολούθηση της αστικής εμπορευματικής δραστηριότητας | 28 |
| Επιλογή μέτρων πολιτικής αστικών μεταφορών στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ..... | 30 |
| Οι στόχοι των ΣΒΑΚ και τα μέτρα κινητικότητας..... | 31 |
| Ταξινόμηση μέτρων ανά κατηγορία περιοχής | 33 |
| Ποια είναι τα μέτρα της πολιτικής μεταφορών;..... | 36 |
| Το «Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα» | 37 |
| Πώς μπορούν οι τοπικοί και εθνικοί φορείς διακυβέρνησης να αξιολογήσουν την πρόοδο προς την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας; | 40 |
| Ανάπτυξη ενός ρεαλιστικού και ισχυρού πλαισίου παρακολούθησης και αξιολόγησης..... | 41 |
| Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα | 43 |
| Το Σύστημα δεικτών για την αποτίμηση της προόδου εφαρμογής των μέτρων κινητικότητας | 46 |
| Το εργαλείο Excel: Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα..... | 47 |
| Παραπομπές..... | 49 |

Σχήματα

| | |
|--|----|
| Σχήμα 1. Η διαδικασία κατάρτισης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα σύμφωνα με τον Νόμο 4784/2021..... | 14 |
| Σχήμα 2. Διάγραμμα διασποράς που απεικονίζει τη σχέση ανάμεσα στο συνολικό καθαρό κόστος κατάρτισης ΣΒΑΚ, τον πληθυσμό των δήμων και τον χρηματοδοτικό μηχανισμό..... | 16 |
| Σχήμα 3. Μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οι στόχοι στους οποίους συμβάλλουν..... | 32 |
| Σχήμα 4. Ταξινόμηση ελληνικών δήμων βάσει της μεταρρύθμισης του προγράμματος «Κλεισθένης»... | 34 |
| Σχήμα 5. Σύστημα ταξινόμησης μέτρων με βάση τις κατηγορίες περιοχών | 35 |
| Σχήμα 6. Μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας που περιλαμβάνονται στο εργαλείο επιλογής μέτρων και η συνάφειά τους με διαφορετικές κατηγορίες αστικών περιοχών και τις κατηγορίες πολιτικής..... | 39 |

Πίνακες

| | |
|---|----|
| Πίνακας 1. Σύνοψη των προκλήσεων που σχετίζονται με τους ρόλους και τις αρμοδιότητες που επηρεάζουν την παροχή βιώσιμων αστικών μεταφορών στην Ελλάδα | 18 |
| Πίνακας 2. Στόχοι για την κινητικότητα σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο για τα ΣΒΑΚ και το Πλαίσιο Αστικής Κινητικότητας της ΕΕ | 31 |
| Πίνακας 3. Προτεινόμενοι δείκτες χρησιμοποιούμενοι στο ΣΔΑΣ και στο ΣΔΑΜ..... | 44 |

Συνοπτική έκθεση

Κύρια συμπεράσματα

Οι τοπικές αρχές αντιμετωπίζουν προκλήσεις στην κατάρτιση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Οι τοπικές αρχές αναγνωρίζουν τη σημασία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αλλά αντιμετωπίζουν πολυάριθμες (αν και ποικίλες) προκλήσεις που σχετίζονται με την κατάρτιση, την υλοποίηση και την παρακολούθηση.

Η εθνική υποστήριξη είναι ζωτικής σημασίας

Η ελληνική κυβέρνηση μπορεί να διαδραματίσει καίριο ρόλο στην υποστήριξη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω της νομοθεσίας και των οικονομικών και τεχνικών πόρων για τις τοπικές αρχές. Τα εργαλεία υποστήριξης των ΣΒΑΚ που αναπτύσσονται στο πλαίσιο αυτού του έργου παρέχουν τέτοιου είδους τεχνικούς πόρους.

Η ποσοτικοποίηση της προόδου παραμένει δύσκολη

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι ιδιαίτερα δύσκολη. Το εργαλείο παρακολούθησης που αναπτύχθηκε σε αυτό το έργο προτείνει αυστηρούς, κλιμακούμενους δείκτες και σκιαγραφεί πιθανές μελλοντικές βελτιώσεις.

Κύρια ευρήματα

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί μείζονα προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον τομέα των μεταφορών. Τα ΣΒΑΚ διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην απανθρακοποίηση και επιδιώκουν να καλύψουν τις ανάγκες κινητικότητας των κατοίκων με τρόπο συμπεριληπτικό και βιώσιμο. Τα ΣΒΑΚ συμβάλλουν επίσης στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με τη μείωση της συμφόρησης, καθώς και της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει έγγραφα πολιτικής και κατευθυντήριες οδηγίες προκειμένου να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη της ΕΕ να υιοθετήσουν πολιτικές για την προώθηση των ΣΒΑΚ. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας της ΕΕ, η διαχείριση της αστικής κινητικότητας γίνεται σε τοπικό επίπεδο σε κάθε κράτος μέλος. Οι επίσημες κατευθυντήριες οδηγίες της Επιτροπής για τα ΣΒΑΚ δεν είναι νομικά δεσμευτικές και ενδέχεται να προσαρμοστούν όταν συμπεριληφθούν στην εθνική νομοθεσία. Τα ΣΒΑΚ με τη σειρά τους εφαρμόζονται σε τοπικό επίπεδο. Ως αποτέλεσμα, η υλοποίηση των ΣΒΑΚ μεταξύ και εντός των κρατών μελών παραμένει άνιση.

Τα ΣΒΑΚ έχουν προωθηθεί έντονα στην Ελλάδα: η χώρα ανέπτυξε για πρώτη φορά εθνικό νόμο για τα ΣΒΑΚ το 2019, τέσσερα χρόνια πριν τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τα «Εθνικά Προγράμματα Υποστήριξης για τον Σχεδιασμό της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας». Ο ελληνικός νόμος για τα ΣΒΑΚ ορίζει εννέα στόχους κινητικότητας, καθώς και την απαίτηση υποβολής εκθέσεων αναφοράς προόδου ανά διετία μέσω μίας εθνικής πλατφόρμας για τα ΣΒΑΚ. Παρά τον σημαντικό ενθουσιασμό για τα ΣΒΑΚ στην Ελλάδα, εξακολουθούν να υπάρχουν προκλήσεις για τις αρχές που επιδιώκουν να αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να παρακολουθούν τα δικά τους σχέδια βιώσιμης κινητικότητας.

Ειδικότερα, η εξαιρετικά διαφορετική πληθυσμιακή πυκνότητα, το ανάγλυφο του εδάφους και η γεωγραφία, οι οικονομικές δυνατότητες, τα επίπεδα τουρισμού και η τεχνική κατάρτιση δημιουργούν δυσκολίες στην υλοποίηση των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα. Οι τοπικές αρχές αναφέρουν τους περιορισμένους πόρους ως πρωταρχικό παράγοντα για την αποτελεσματική εφαρμογή και παρακολούθηση των μέτρων κινητικότητας. Το τρέχον κανονιστικό πλαίσιο ευνοεί συγκεκριμένους παρόχους για τις δημόσιες συγκοινωνίες, ενώ διαπιστώνεται έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά τους ρόλους και τις αρμοδιότητες μεταξύ των αρχών, καθώς και μεταξύ των ΣΒΑΚ και άλλων στρατηγικών.

Δεδομένων των διαφορετικών προκλήσεων στις διάφορες αστικές περιοχές της Ελλάδας, οι πόροι για την υποστήριξη των τοπικών αρχών σε ότι αφορά την επιλογή και παρακολούθηση μέτρων κινητικότητας πρέπει να προσαρμόζονται στις τοπικές συνθήκες. Το «Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα» του ITF, το οποίο αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του παρόντος έργου, μπορεί να συμβάλει στο εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης ΣΒΑΚ, καθώς αποτελεί πηγή πληροφοριών για τις τοπικές αρχές που επιθυμούν να εντοπίσουν μέτρα κατάλληλα για την κατηγορία της αστικής περιοχής τους, τα οποία ανταποκρίνονται στους στόχους κινητικότητας που έχουν θέσει ως προτεραιότητα.

Οι ελληνικές τοπικές αρχές αντιμετωπίζουν επίσης εμπόδια που σχετίζονται με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση. Η συλλογή δεδομένων τείνει να αφορά συγκεκριμένα έργα και δεν προορίζεται για ευρύτερη χρήση. Επίσης, είναι δύσκολη η απόκτηση δεδομένων από τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών και τα εθνικά σύνολα δεδομένων ενίοτε απαιτούν χρονοβόρες διαδικασίες για την απόκτηση πρόσβασης. Δεδομένα σχετικά με την συμπεριφορά των μετακινουμένων συλλέγονται επίσης σποραδικά ανάλογα με τη διαθέσιμη χρηματοδότηση. Όπως συμβαίνει με πολλές τοπικές αρχές σε όλο τον κόσμο, έτσι και οι τοπικές αρχές στην Ελλάδα δυσκολεύονται να συλλέξουν δεδομένα για την παρακολούθηση της εμπορευματικής δραστηριότητας, αλλά αναγνωρίζουν την ανάγκη να το πράξουν. Το προτεινόμενο πλαίσιο παρακολούθησης και το σχετικό Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για την Ελλάδα του ITF προτείνουν δείκτες παρακολούθησης της προόδου των στόχων κινητικότητας και των μεμονωμένων μέτρων, δίνοντας προτεραιότητα σε απλούστερες μεθόδους συλλογής δεδομένων για την υποστήριξη της καθιέρωσης πρακτικών παρακολούθησης.

Κυριότερες προτάσεις

Οι παρακάτω προτάσεις συνοψίζουν τις λεπτομερείς προτάσεις που παρουσιάζονται στην πλήρη έκθεση, οι οποίες ομαδοποιούνται σε τρεις κύριους τομείς: διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, διαχείριση των δεδομένων κινητικότητας και κατανόηση και παρακολούθηση της αστικής εμπορευματικής δραστηριότητας. Ενώ απευθύνονται πρωτίστως στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΟΜΕ) της Ελλάδας, ισχύουν για όλες τις εθνικές κυβερνήσεις που προωθούν και υποστηρίζουν ΣΒΑΚ.

Προώθηση ενός πολυτροπικού συστήματος αστικής κινητικότητας με επαρκή οικονομική, τεχνική και κανονιστική υποστήριξη

Ένας ισορροπημένος συνδυασμός μέσων μεταφοράς συμβάλει στη δημιουργία ανθεκτικών συστημάτων μεταφορών που εξυπηρετούν τόσο τους κατοίκους όσο και τους τουρίστες. Οι τοπικές κυβερνήσεις και η ελληνική κυβέρνηση θα πρέπει να διαθέσουν επαρκή προϋπολογισμό και προσωπικό με σκοπό τη θεσμοθέτηση της διαδικασίας δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με τα ΣΒΑΚ. Η επιτυχής υλοποίηση προϋποθέτει επίσης ότι οι αρμόδιοι χάραξης πολιτικής θα διασαφηνίσουν τη σχέση των ΣΒΑΚ και άλλων στρατηγικών πολιτικών και διαδικασιών σχεδιασμού για τις χρήσεις γης, τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και τις μεταφορές.

Απόδοση προτεραιότητας σε μια συντονισμένη στρατηγική συλλογής και διαχείρισης δεδομένων για την κατανόηση της ζήτησης μεταφορών, των υποδομών και των επιδόσεων των υπηρεσιών

Για την αποτελεσματική εφαρμογή και αξιολόγηση πολιτικών, οι τοπικές αρχές θα χρειαστεί να δημιουργήσουν και να διατηρήσουν βάσεις δεδομένων ανεξάρτητες από μεμονωμένα έργα, καθώς και να επενδύσουν στην ανάπτυξη ικανοτήτων σε εσωτερικό επίπεδο για τη διεξαγωγή χωρικών αναλύσεων. Η πρόσβαση σε δεδομένα από εθνικούς φορείς θα πρέπει να απλοποιηθεί ώστε να επιτρέπει την έγκαιρη υποβολή αναφορών προόδου. Η καθοδήγηση σε εθνικό επίπεδο σχετικά με τις έρευνες μετακινήσεων στα νοικοκυριά μπορεί να καθιερώσει μια συντονισμένη προσέγγιση για τη συλλογή αυτών των ουσιαστών δεδομένων. Η θέσπιση σαφών, εύλογων απαιτήσεων αναφοράς δεδομένων θα πρέπει να επιτρέπει τον επαρκή σχεδιασμό και παρακολούθηση των μεταφορικών υπηρεσιών. Συνολικά, για να μειωθεί η επιβάρυνση των πόρων, οι διαδικασίες συλλογής δεδομένων και οι δείκτες για την παρακολούθηση θα πρέπει να τυποποιηθούν όπου είναι δυνατόν.

Κατανόηση και παρακολούθηση της δραστηριότητας των αστικών εμπορευματικών μεταφορών ενισχύοντας τη συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς των εμπορευματικών μεταφορών

Για την κατανόηση της εμπορευματικής δραστηριότητας, οι αρχές πρέπει να συνεργάζονται με τους ενδιαφερόμενους φορείς που παράγουν ή διαθέτουν σχετικά δεδομένα, όπως μεταφορείς εμπορευμάτων, παραλήπτες, κέντρα εκπαίδευσης οδηγών και ερευνητικά ιδρύματα. Οι συμφωνίες συνεργασίας για τον διαμοιρασμό δεδομένων με τους ενδιαφερόμενους φορείς του ιδιωτικού τομέα θα πρέπει να καθορίζουν τη χρήση δεδομένων, τους όρους διαμοιρασμού και τις προδιαγραφές σχετικά τον τύπο των δεδομένων. Επιπλέον, όλα τα αιτήματα δεδομένων (συμπεριλαμβανομένων των ερευνών) θα πρέπει να έχουν νομική βάση και να αφορούν στόχους δημόσιας πολιτικής.

Υποστήριξη της ανάπτυξης εθνικής πλατφόρμας για Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην Ελλάδα

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των μεταφορών. Το θέμα εισήλθε στη δημόσια συζήτηση στις αρχές της δεκαετίας του 2000. Τις δεκαετίες που ακολούθησαν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε αρκετά έγγραφα πολιτικής και κατευθυντήριες οδηγίες (EC, n.d.) για να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν πολιτικές για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Το 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση με τίτλο «Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα» (EC, 2013) και δημοσίευσε κατευθυντήριες οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) προκειμένου να παράσχει στις τοπικές αρχές πρακτικές συστάσεις για την εφαρμογή στρατηγικών αστικής κινητικότητας (Rupprecht Consult, 2013). Η δεύτερη έκδοση των Ευρωπαϊκών Κατευθυντήριων Οδηγιών για τα ΣΒΑΚ δημοσιεύτηκε το 2019 (Rupprecht Consult, 2019).

Από την καθιέρωσή τους το 2013, τα ΣΒΑΚ αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του οράματος της ΕΕ για την αστική κινητικότητα. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας της ΕΕ (η οποία αποσκοπεί στη ρύθμιση της άσκησης των μη αποκλειστικών αρμοδιοτήτων της ΕΕ), η αστική κινητικότητα υπόκειται σε τοπική διαχείριση και κανένα κανονισμός ή οδηγία της ΕΕ δεν την επηρεάζει άμεσα. Οι επίσημες κατευθυντήριες οδηγίες για τα ΣΒΑΚ δεν είναι νομικά δεσμευτικές. Ως αποτέλεσμα, η υλοποίηση των ΣΒΑΚ μεταξύ και εντός των κρατών μελών παραμένει άνιση. Μεταξύ των πόλεων που έχουν εκπονήσει ΣΒΑΚ, το πεδίο εφαρμογής και οι προοπτικές ποικίλλουν σημαντικά.

Η άρση των διαφορών μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων προϋποθέτει την ενίσχυση της διακυβέρνησης και την ανάληψη ευθύνης σε εθνικό επίπεδο μέσω της θέσπισης ειδικής νομοθεσίας για τα ΣΒΑΚ ανά κράτος και ενός πλαισίου υποστήριξης για την εναρμόνιση των ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες. Όπως αναφέρεται στη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τα «Εθνικά προγράμματα Υποστήριξης για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας» του 2023, η εθνική νομοθεσία αποτελεί έναν από τους κρίσιμότερους παράγοντες για την ανάπτυξη πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις (EC, 2023). Για τον σκοπό αυτό, έκαστο κράτος μέλος οφείλει να θεσπίσει ένα εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης των ΣΒΑΚ για να ενθαρρύνει και να βοηθήσει τους δήμους να εκπονήσουν και να υλοποιήσουν ΣΒΑΚ. Μέσω αυτών των εθνικών προγραμμάτων, οι τοπικές αρχές μπορούν να ανταλλάσσουν ορθές πρακτικές, να λαμβάνουν την απαραίτητη υποστήριξη από εθνικά ελεγχόμενους πόρους σε κάθε βήμα της διαδικασίας των ΣΒΑΚ, να εξασφαλίζουν χρηματοδότηση για την υλοποίησή τους και να μαθαίνουν πώς να παρακολουθούν τον αντίκτυπο των ΣΒΑΚ στην περιοχή τους. Η ελληνική κυβέρνηση μπορεί, επίσης, να αξιολογήσει ευκολότερα την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων κινητικότητας μεταξύ των τοπικών αρχών με μια εναρμονισμένη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ.

Η Ελλάδα προπορεύτηκε αυτής της σύστασης με την εκπόνηση του δικού της εθνικού νόμου για τα ΣΒΑΚ το 2019 (επικαιροποιήθηκε το 2021). Πριν από αυτό, θεσπίστηκε το 2016 χρηματοδοτικό πρόγραμμα για τα ΣΒΑΚ μέσω του Πράσινου Ταμείου (το οποίο διαχειρίζεται το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας) και το 2017 αναπτύχθηκε εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τις τοπικές αρχές σε συνεργασία με το πρόγραμμα «Κοινή Βοήθεια για την Υποστήριξη Έργων στις Ευρωπαϊκές Περιφέρειες» (Joint Assistance to Support Projects in European Regions - JASPERS). Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΟΜΕ) συγκρότησε επίσης το 2017 τη μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός του Υπουργείου.

Σχετικά με το παρόν έργο

Το χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ έργο, «Επαναφόρτιση και Ανεφοδιασμός: Καθαρή, έξυπνη και δίκαιη αστική κινητικότητα», το οποίο υλοποιείται σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων (DG REFORM) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρέχει τεχνική βοήθεια στο ΥΠΟΜΕ, καθώς θεσπίζει εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης για τα ΣΒΑΚ. Ειδικότερα, τα αποτελέσματα του έργου περιλαμβάνουν:

- Το «Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα», ένα εκπαιδευτικό εργαλείο υποστήριξης αποφάσεων με βάση το Excel, σχεδιασμένο για να βοηθά τις τοπικές αρχές στην επιλογή κατάλληλων μέτρων πολιτικής μεταφορών που ανταποκρίνονται στο εκάστοτε αστικό περιβάλλον και τις βοηθούν να επιτύχουν τους επιθυμητούς στόχους τους.
- Το «Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για την Ελλάδα», ένα εργαλείο με βάση το Excel που σχεδιάστηκε για να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να υπολογίζουν τις τιμές των δεικτών που είναι απαραίτητοι για την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ τους, χρησιμοποιώντας το προτεινόμενο πλαίσιο που έχει αναπτυχθεί από το ITF. Το πλαίσιο, το οποίο αποτελείται από δύο συστήματα δεικτών, αναπτύχθηκε για να υποστηρίξει το ΥΠΟΜΕ στον καθορισμό τυποποιημένων πρακτικών παρακολούθησης για την αστική κινητικότητα.
- Λεπτομερής έκθεση (ITF, 2024) όπου γίνεται επισκόπηση των υφιστάμενων πολιτικών, κατευθυντήριων οδηγιών και πόρων της ΕΕ για τα ΣΒΑΚ, ώστε να καταδειχθεί η μοναδική συμβολή του εν λόγω έργου μεταξύ αυτών των πόρων. Περιγράφει την κατάσταση της κατάρτισης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα, με βάση διεξοδική έρευνα που πραγματοποιήθηκε στις ελληνικές τοπικές αρχές, καθώς και δεκατρείς διαδικτυακές και διά ζώσης διαβουλεύσεις με διάφορες τοπικές αρχές, το ΥΠΟΜΕ, ερευνητές, συμβούλους, φορείς του ιδιωτικού τομέα και τρίτους. Με βάση τα παραπάνω στοιχεία και πρόσθετη έρευνα, η έκθεση παρέχει μια επισκόπηση του αστικού περιβάλλοντος και του πλαισίου μεταφορών της Ελλάδας και εξετάζει τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας, καθώς και τις σχετικές ανάγκες δεδομένων. Η έκθεση παρέχει, επίσης, καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση των δύο συνοδευτικών εργαλείων που βοηθούν στην επιλογή των κατάλληλων μέτρων πολιτικής και στην κατάλληλη προσέγγιση για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων κινητικότητας, καθώς και της αποτελεσματικότητας των επιμέρους μέτρων κινητικότητας.

Το τέταρτο αποτέλεσμα είναι η παρούσα έκθεση, η οποία συνοψίζει τη λεπτομερή έκθεση και παρέχει μια σύνοψη των εξής στοιχείων:

- ανάλυση του ελληνικού νόμου για τα ΣΒΑΚ, της κατάστασης της κατάρτισης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα και των προκλήσεων σε ότι αφορά τη διαχείριση της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς και προτάσεις
- ανάλυση των προκλήσεων που σχετίζονται με τη διαχείριση των δεδομένων, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση, καθώς και προτάσεις
- συμβουλές για τον καθορισμό των καταλληλότερων μέτρων κινητικότητας για διαφορετικές κατηγορίες περιοχών στην Ελλάδα, με τη βοήθεια ενός συνοδευτικού εργαλείου επιλογής μέτρων κινητικότητας
- προτεινόμενο πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης για την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων βιώσιμης κινητικότητας και την αξιολόγηση των επιμέρους μέτρων, με τη βοήθεια ενός συνοδευτικού εργαλείου παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Οι αναγνώστες που ενδιαφέρονται να μάθουν περισσότερα ενθαρρύνονται να ανατρέξουν στις σχετικές ενότητες της λεπτομερούς έκθεσης, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι κατανοούν πλήρως τα ευρήματα της μελέτης και τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού πλαισίου. Σε όλη την παρούσα σύνοψη, παρέχονται παραπομπές προς τις σχετικές ενότητες της λεπτομερούς έκθεσης, για την ευκολότερη περιήγηση του αναγνώστη.

Παρότι το παρόν έργο αναλήφθηκε για την υποστήριξη της ανάπτυξης μιας Εθνικής Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας ΣΒΑΚ, τα αποτελέσματα έχουν σχεδιαστεί ώστε να μπορούν να προσαρμοστούν από το κοινό που επιθυμεί να βελτιώσει την κατάρτιση και την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ στην περιοχή αρμοδιότητάς του.

Πώς υλοποίησε η Ελλάδα τα ΣΒΑΚ;

Με αφορμή το αυξανόμενο ενδιαφέρον για θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, διάφοροι δήμοι στην Ελλάδα ξεκίνησαν την κατάρτιση των ΣΒΑΚ το 2014 (EC, 2022a). Εκείνη την εποχή, δεν υπήρχε εθνικό νομικό πλαίσιο που να επιφορτίζει και να καθοδηγεί τις τοπικές αρχές για την κατάρτιση και την υλοποίηση των ΣΒΑΚ. Τα σχέδια αυτά εκπονήθηκαν οικειοθελώς, ενώ πολλά από αυτά βασίστηκαν στις κατευθυντήριες οδηγίες του Eltis για τα ΣΒΑΚ, αν και δεν ακολουθήθηκαν απαραίτητα όλες οι φάσεις, τα βήματα και οι δραστηριότητες (EC, 2022a). Ο Νόμος 4599/2019 (και συγκεκριμένα το άρθρο 22) θεσπίστηκε λίγα χρόνια αργότερα προκειμένου να καθιερωθεί μια ενιαία μέθοδος κατάρτισης και υλοποίησης των ΣΒΑΚ σε όλη την Ελλάδα (EC, 2022a). Μολονότι αυτή η πρώτη νομοθετική πράξη που αφορούσε τα ΣΒΑΚ δεν ήταν ιδιαίτερα αναλυτική, έθεσε τις βάσεις για την τυποποίηση ορισμένων διαδικασιών σχετικά με την ανάπτυξη, την αξιολόγηση και την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ (FEK 40/A/04-03-2019). Για την περαιτέρω καθιέρωση μίας συνεπούς και συγκεκριμένης εθνικής πορείας για τα ΣΒΑΚ στις ελληνικές πόλεις, θεσπίστηκε ο Νόμος 4784/2021 (άρθρα 1 έως 14) δύο χρόνια αργότερα, το 2021 (EC, 2022a).

Η ακόλουθη ενότητα παρουσιάζει συνοπτικά τον ελληνικό νόμο για τα ΣΒΑΚ. Για πιο λεπτομερή ανάλυση, ανατρέξτε στην ενότητα «Ο ελληνικός νόμος για τα ΣΒΑΚ (Νόμος 4784/2021)» στη λεπτομερή έκθεση.

Κατά τη διάρκεια αυτού του έργου, ο ελληνικός νόμος για τα ΣΒΑΚ συγκρίθηκε με τους νόμους για τα ΣΒΑΚ της Γαλλίας, της Ιταλίας και της Λιθουανίας για την κατανόηση των διαφορών και των ομοιοτήτων. Η σύγκριση περιγράφεται αναλυτικά στην ενότητα «Σύγκριση του ελληνικού νόμου ΣΒΑΚ με τους νόμους άλλων ευρωπαϊκών χωρών» της λεπτομερούς έκθεσης.

Οι επόμενες ενότητες περιγράφουν τις προκλήσεις σε ότι αφορά την εφαρμογή των ΣΒΑΚ και προτείνουν κατάλληλους τρόπους προσέγγισης για τη διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Περιγράφουν με συνοπτικό τρόπο τις προκλήσεις που διερευνώνται στο κεφάλαιο «Το αστικό πλαίσιο και το πλαίσιο των μεταφορών στην Ελλάδα» της λεπτομερούς έκθεσης, το οποίο παρέχει επίσης μια διεξοδική περιγραφή του ελληνικού αστικού και μεταφορικού πλαισίου η οποία μπορεί να βοηθήσει στην κατανόηση των προκλήσεων και των προτάσεων.

Ο ελληνικός νόμος για τα ΣΒΑΚ (Νόμος 4784/2021)

Ο Νόμος 4784/2021 υιοθετεί τον ευρέως αποδεκτό ορισμό των ΣΒΑΚ, όπως περιγράφεται στις κατευθυντήριες οδηγίες του Eltis. Προσδιορίζει εννέα (9) κύριους στόχους που θα πρέπει να επιτύχουν οι τοπικές αρχές μέσω των ΣΒΑΚ τους (Eltis, 2022; FEK 40/A/16-03-2021):

- την ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- την προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκινήτων, όπως το ποδήλατο, πεζή και η μικροκινητικότητα,
- την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
- την προαγωγή της οδικής ασφάλειας,
- τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
- την ανάπτυξη αποτελεσματικών στρατηγικών οργάνωσης στάθμευσης,
- την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων,
- την καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.

Τα ΣΒΑΚ στην Ελλάδα πρέπει να έχουν μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα τουλάχιστον δέκα ετών και μπορούν να αναπτυχθούν από δήμους, περιφέρειες ή ενώσεις περιφερειών και δήμων. Τα δημοτικά ΣΒΑΚ επικεντρώνονται στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στις αστικές περιοχές, ενώ τα περιφερειακά ΣΒΑΚ αναλύουν τον αντίκτυπο των σημαντικών μεταφορικών υποδομών και στοχεύουν στην καλύτερη σύνδεσή τους. Η υποχρεωτική κατάρτιση

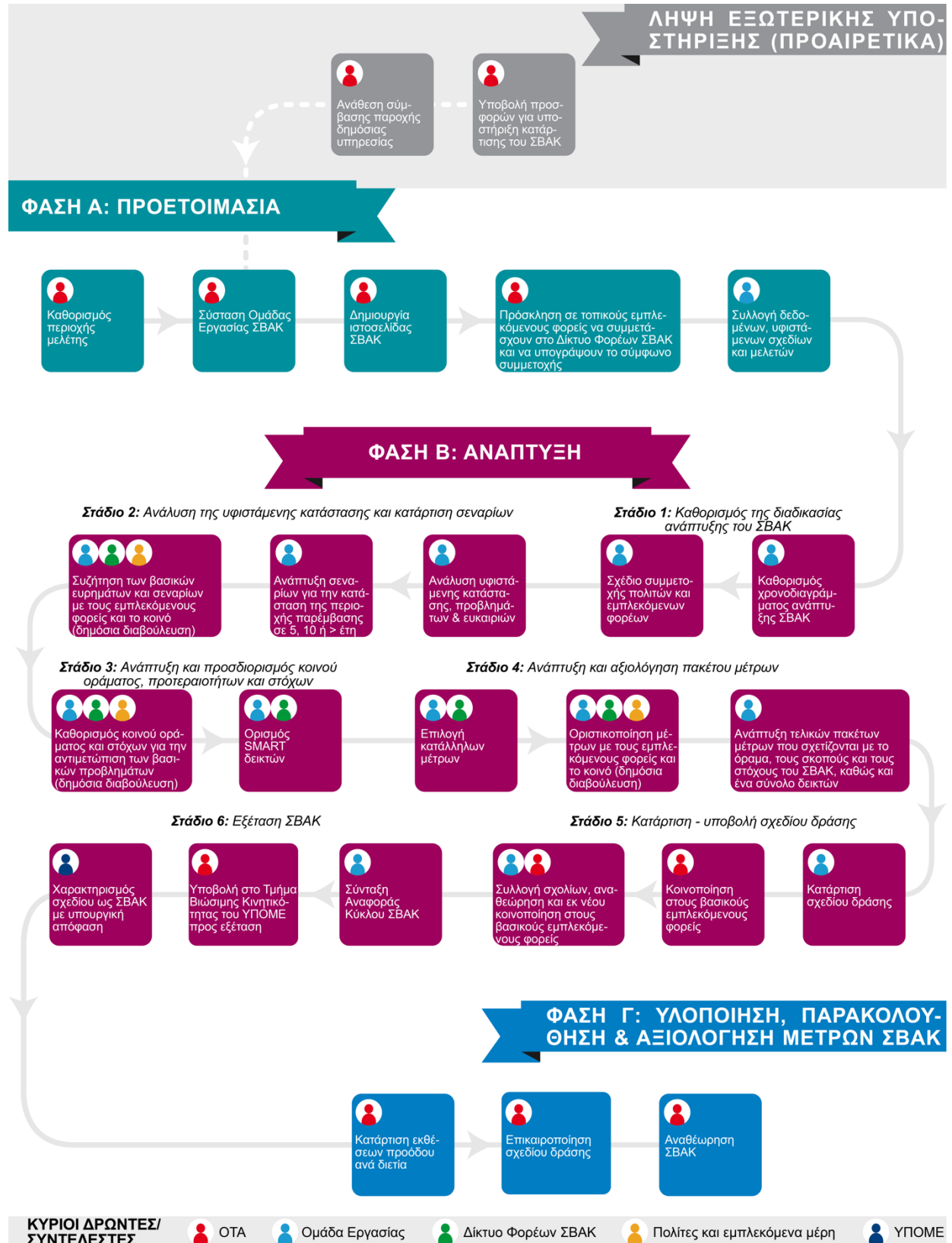
ΣΒΑΚ εφαρμόζεται στις 13 ελληνικές περιφέρειες, σε συγκεκριμένους δήμους υπό τη δικαιοδοσία των αρμόδιων αρχών δημόσιων μεταφορών και σε δήμους με πληθυσμό άνω των 30 000 κατοίκων (συνολικά 120 δήμοι).

Ο Νόμος 4784/2021 προσδιορίζει τους κύριους φορείς, ορίζει τις αρμοδιότητές τους και περιγράφει την αλληλουχία των δραστηριοτήτων που πρέπει να ακολουθηθούν για την κατάρτιση των ΣΒΑΚ και ισχύουν για όλες τις τοπικές αρχές ανεξάρτητα από τα χαρακτηριστικά τους. Στους κύριους φορείς περιλαμβάνονται:

- η Ομάδα Εργασίας, μια ειδική ομάδα εργασίας για την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ που απαρτίζεται από προσωπικό της τοπικής αυτοδιοίκησης και συμβούλους, με υποστήριξη από φορείς δημόσιων συγκοινωνιών και λιμενικές αρχές, κατά περίπτωση
- το Δίκτυο φορέων ΣΒΑΚ, ένα συμβουλευτικό όργανο που απαρτίζεται από διάφορους τοπικούς ενδιαφερόμενους φορείς σύμφωνα με τις νομικές απαιτήσεις (FEK 40/A/16-03-2021)
- βασικούς φορείς, όπως πολίτες και ενδιαφερόμενα μέρη, που συμμετέχουν μέσω διαδικτυακών εργαλείων και δημοσίων διαβουλεύσεων
- το ΥΠΟΜΕ, το οποίο εξετάζει την Αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ και εκδίδει υπουργική απόφαση που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση του ΣΒΑΚ με τις νομικές απαιτήσεις.

Ο κύκλος για τα ΣΒΑΚ του Eltis και τα δώδεκα βήματά του έχουν προσαρμοστεί στο ελληνικό πλαίσιο μέσω μιας σειράς συναφών δραστηριοτήτων που οργανώνονται σε τρεις φάσεις (Σχήμα 1) (FEK 40/A/16-03-2021). Η φάση Προετοιμασίας θέτει τις βάσεις για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Στη συνέχεια, η φάση Εκπόνησης αποτελείται από έξι στάδια, στα οποία περιλαμβάνονται η ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας, ο ορισμός στόχων, η επιλογή μέτρων, η ανάπτυξη σχεδίου δράσης και η υιοθέτηση του ΣΒΑΚ (FEK 40/A/16-03-2021). Τέλος, μετά την ολοκλήρωση της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, η τρίτη φάση επικεντρώνεται στην υλοποίηση, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του σχεδίου (FEK 40/A/16-03-2021).

Σχήμα 1. Η διαδικασία κατάρτισης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα σύμφωνα με τον Νόμο 4784/2021.



Το καθεστώς κατάρτισης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα

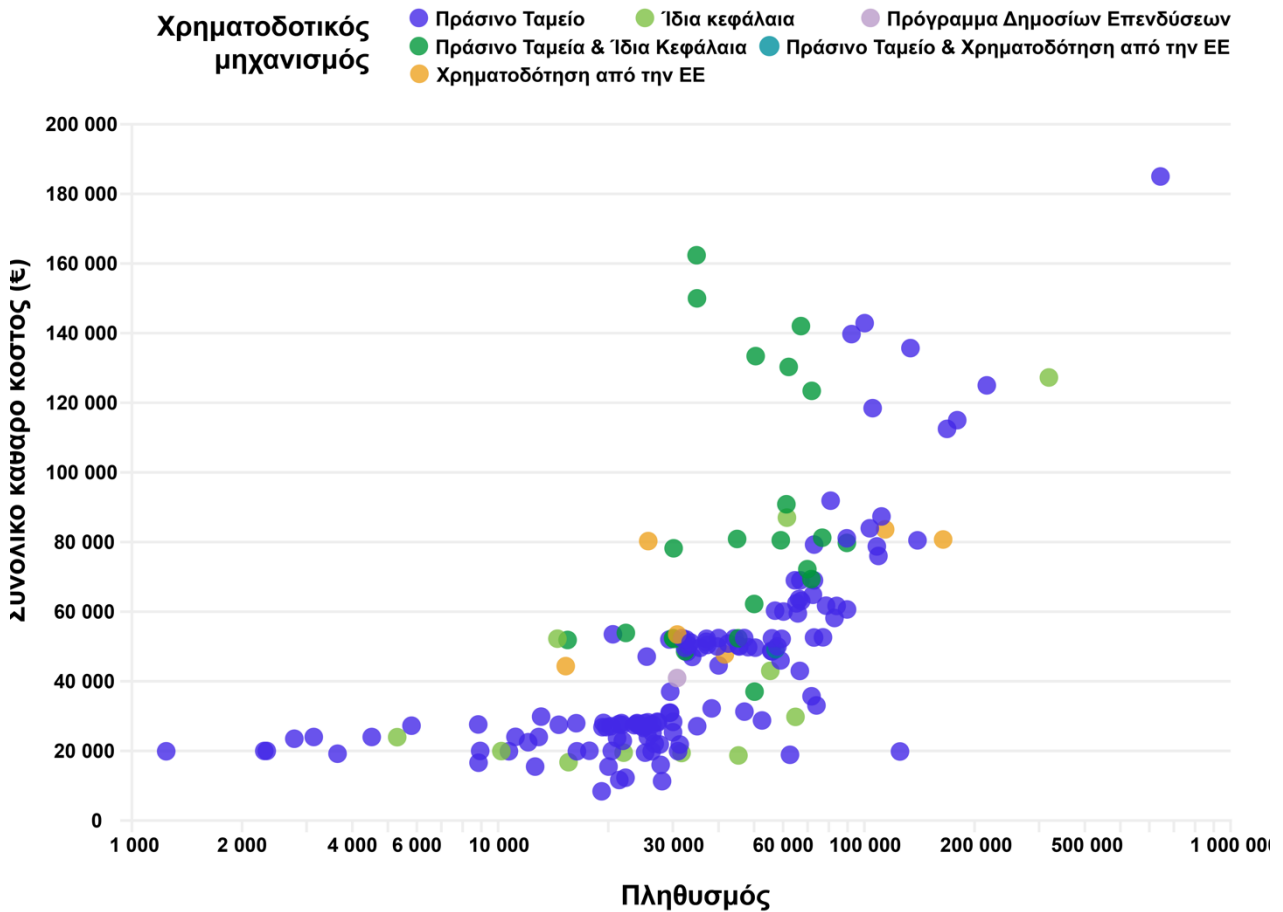
Στο χρονικό διάστημα μετά την εισαγωγή τους, με τη «Δέσμη Μέτρων για την Αστική Κινητικότητα» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC, 2013), τα ΣΒΑΚ έχουν προωθηθεί ιδιαίτερα στην Ελλάδα, με τη συμμετοχή πολλών τοπικών αρχών στη διαδικασία. Δεδομένα που συλλέχθηκαν από κυβερνητικές πύλες (Ministry of Digital Governance, 2024a, 2024b), καθώς και μέσω μίας διεξοδικής έρευνας ερωτηματολογίου σε τοπικές αρχές που διενεργήθηκε από κοινού από το ΥΠΟΜΕ και το ITF, αποτυπώνουν την πορεία εξέλιξης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα έως τα μέσα του 2023.

Σε επίπεδο Δήμων, επικρατεί έντονο ενδιαφέρον για τα ΣΒΑΚ. Έως τα μέσα του 2023, 173 τοπικές αρχές είχαν ξεκινήσει την κατάρτιση ΣΒΑΚ. Μία στις τέσσερις άρχισε την κατάρτιση τους οικειοθελώς πριν από τη θέσπιση οποιουδήποτε εθνικού νομικού πλαισίου, ενώ η πλειονότητα των ΣΒΑΚ άρχισε να καταρτίζεται μετά τη θέσπιση των Νόμων 4599/2019 και 4784/2021. Ωστόσο, κατά την περίοδο εκπόνησης της παρούσας μελέτης, καμία από τις 13 περιφέρειες δεν είχε ξεκινήσει τη διαδικασία κατάρτισης ΣΒΑΚ, παρά το γεγονός ότι υφίσταται σχετική υποχρέωση βάσει νόμου. Κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων του έργου, υπήρχε, επίσης, αβεβαιότητα ανάμεσα στις περιφέρειες σχετικά με τις αρμοδιότητές τους σύμφωνα με τον νόμο για τα ΣΒΑΚ. Τρεις περιφέρειες αναμενόταν να εισέλθουν στη φάση Προετοιμασίας έως το τέλος του 2023. Σύμφωνα με τις επίσημες κυβερνητικές πύλες (Ministry of Digital Governance, 2024a; 2024b) δεν είχαν γίνει επίσημες αναθέσεις σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για περιφερειακά ΣΒΑΚ έως και τον Απρίλιο του 2024.

Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τα ευρήματα της έρευνας, ανατρέξτε στην ενότητα «Η πορεία εξέλιξης των ΣΒΑΚ» της λεπτομερούς έκθεσης. Τα κύρια ευρήματα περιλαμβάνουν:

- *Καίρια ζητήματα:* Οι δήμοι στοχεύουν στη βελτίωση της προσβασιμότητας σε βασικές υπηρεσίες, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Οι μοναδικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι διάφορες κατηγορίες δήμων – συμπεριλαμβανομένων του ορεινού εδάφους, της χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας, της υψηλής τουριστικής επισκεψιμότητας και της υψηλής πληθυσμιακής πυκνότητας – επηρεάζουν τις προτεραιότητες των ΣΒΑΚ τους.
- *Έγγραφα αναφοράς:* Η ανάπτυξη των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στην υφιστάμενη και προγενέστερη νομοθεσία (Νόμοι 4784/2021 και 4599/2019) και στις κατευθυντήριες οδηγίες του Eltis. Τα περισσότερα ΣΒΑΚ ενσωματώνονται με άλλα σχέδια, όπως πολεοδομικά σχέδια χρήσεων γης, σχέδια δράσης για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα και μελέτες κυκλοφορίας/κινητικότητας.
- *Τεχνικές υπηρεσίες:* Οι μεγαλύτεροι δήμοι και περιφέρειες διαθέτουν μεγαλύτερη τεχνική ικανότητα. Οι περιφέρειες διαθέτουν τεχνικές υπηρεσίες που βρίσκονται στις πρωτεύουσές τους και λαμβάνουν εκτελεστικές αποφάσεις για περιφερειακά θέματα.
- *Εξωτερικοί πόροι:* Σχεδόν όλες οι τοπικές αρχές εξαρτώνται από συμβούλους ή/και εμπειρογνώμονες από πανεπιστημιακά ιδρύματα και οι οποίοι διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην κατάρτιση των ΣΒΑΚ λόγω της έλλειψης προσωπικού ή εμπειρογνομosύνης στη βιώσιμη κινητικότητα. Η συνεργασία με άλλους τοπικούς φορείς, όπως περιφερειακές συνεργασίες, βοηθά τους δήμους που δεν διαθέτουν τεχνικές υπηρεσίες.
- *Επιλογή μέτρων κινητικότητας:* Η κοινή γνώμη και οι επίσημες κατευθυντήριες οδηγίες για τα ΣΒΑΚ επηρεάζουν σημαντικά τη λήψη αποφάσεων κατά την ανάπτυξη του σχεδίου δράσης και την επιλογή των μέτρων κινητικότητας. Μεταξύ των συνηθέστερων μέτρων περιλαμβάνονται η βελτίωση των οδικών υποδομών με στόχο την ενεργητική μετακίνηση και μικροκινητικότητα, ο εξωραϊσμός του αστικού χώρου, οι πεζοδρομήσεις και ρυθμιστικά μέτρα που σχετίζονται με τη στάθμευση και την οδική πρόσβαση. Τα οικονομικά μέτρα είναι σχετικά λιγότερο συνηθισμένα, ενώ τα μέτρα που απαιτούν αλλαγές στους ισχύοντες κανονισμούς γενικά εξαιρούνται από τα ελληνικά ΣΒΑΚ.
- *Χρηματοδότηση:* Το Πράσινο Ταμείο (το οποίο διαχειρίζεται το ΥΠΕΝ) είναι ο κύριος χρηματοδότης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα (βλ. Σχήμα 2 για την ανάλυση των πηγών χρηματοδότησης). Το συνολικό καθαρό κόστος κατάρτισης ΣΒΑΚ ανέρχεται κατά γενική προσέγγιση σε 20 000 ευρώ για δήμους έως 10 000 κατοίκων περίπου, ενώ το συνολικό κόστος αυξάνεται με τον πληθυσμό.

Σχήμα 2. Διάγραμμα διασποράς που απεικονίζει τη σχέση ανάμεσα στο συνολικό καθαρό κόστος κατάρτισης ΣΒΑΚ, τον πληθυσμό των δήμων και τον χρηματοδοτικό μηχανισμό.



Σημειώσεις: Γράφημα βάσει στοιχείων που συλλέχθηκαν τον Απρίλιο του 2023 από τις κυβερνητικές πύλες «Διαύγεια» και «Προμηθέας», με τις οποίες παρέχεται ελεύθερη πρόσβαση σε όλες τις διοικητικές πράξεις, αποφάσεις και συμβάσεις των δημόσιων φορέων στην Ελλάδα.

Πηγές: MoDG (2024a, 2024b).

Ποιες προκλήσεις αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα;

Η ανατροφοδότηση από τις διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς από όλες τις κατηγορίες δήμων, περιφερειών, εθνικών και εμπορευματικών φορέων ανέδειξαν κοινές προκλήσεις που εκδηλώνονται στο ελληνικό πλαίσιο, οι οποίες επιδεινώνονται από τις τοπικές συνθήκες (όπως η πληθυσμιακή κατανομή, οι οικονομικοί περιορισμοί, ο τουρισμός και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά), τα καθιερωμένα πρότυπα όσον αφορά την αντίληψη του κοινού και το κανονιστικό πλαίσιο που ισχύει, καθώς και την έλλειψη σαφήνειας σχετικά με ρόλους και αρμοδιότητες. Η ενότητα αυτή επικεντρώνεται σε ζητήματα που σχετίζονται με το κανονιστικό πλαίσιο, τους ρόλους και τις αρμοδιότητες. Για περισσότερες λεπτομέρειες και πληροφορίες σχετικά με τους άλλους τύπους προκλήσεων, ανατρέξτε στο κεφάλαιο «Το αστικό πλαίσιο και το πλαίσιο των μεταφορών στην Ελλάδα» της λεπτομερούς έκθεσης.

Το κανονιστικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο παρέχονται οι δημόσιες συγκοινωνίες δημιουργεί σημαντικό εμπόδιο στη διαχείριση της βιώσιμης κινητικότητας. Τα Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) είναι ιδιωτικές εταιρείες που έχουν αποκλειστικά δικαιώματα παροχής αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών λεωφορείων στις

περισσότερες περιοχές της Ελλάδας. Έχουν διατηρήσει ένα ολιγοπώλιο όσον αφορά την παροχή αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών στο μεγαλύτερο μέρος της χώρας, λόγω νομοθετικών διατάξεων που εκχωρούν σε αυτούς τους φορείς το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής υπηρεσιών σε κλειστή αγορά. Ως αποτέλεσμα, πολλές τοπικές αρχές αναφέρουν αμφιλεγόμενες σχέσεις με τα ΚΤΕΛ, από τη διαδικασία σχεδιασμού μέχρι την παρακολούθηση των επιδόσεων και την ανταλλαγή δεδομένων. Οι τοπικές αρχές θεωρούν ότι δεν έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τα μοτίβα μετακίνησης και δεν διαθέτουν τα μέσα για να παρέμβουν στον σχεδιασμό των δημόσιων συγκοινωνιών. Δεδομένου του πλεονεκτήματος που έχουν τα ΚΤΕΛ στην αγορά εδώ και δεκαετίες, η μετάβαση σε ανοικτούς διαγωνισμούς για τις εν λόγω υπηρεσίες συνεχίζει να αποτελεί πρόκληση, παρά τις αλλαγές στους κανονισμούς.

Η διαδικασία κατάρτισης του ΣΒΑΚ μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για τις εθνικές αρχές να συνεργαστούν με τις τοπικές αρχές για τη διερεύνηση ευκαιριών αναθεώρησης των κανονιστικών πλαισίων στο πλαίσιο του ευρύτερου περιβάλλοντος αστικής πολιτικής, αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα πολλαπλούς στόχους. Ορισμένοι τομειακοί κανονισμοί μπορούν να επανεξεταστούν με αυτό το σκεπτικό. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στην περίπτωση της Ελλάδας, σε ότι αφορά τη ρύθμιση νέων και κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς, τα οποία ενδέχεται να μην επιτρέπονται στο πλαίσιο των υφιστάμενων κανονισμών.

Η κατάρτιση του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την ύπαρξη σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης των δημόσιων αρχών και των πάροχων υπηρεσιών προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις που αφορούν την κινητικότητα και παράλληλα να επιτευχθούν άλλοι περιβαλλοντικοί και οικονομικοί στόχοι. Ωστόσο, προς το παρόν υπάρχει έλλειψη σαφήνειας αναφορικά με την κατανομή των ρόλων και των αρμοδιοτήτων, η οποία πηγάζει από δύο βασικά ζητήματα:

1. τη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων σε τοπικές κυβερνήσεις που μπορεί να διαθέτουν περιορισμένους ανθρώπινους πόρους
2. τον στρατηγικό ρόλο των ΣΒΑΚ, ιδίως σε σχέση με άλλες διαδικασίες λήψης αποφάσεων που αφορούν τις μεταφορές και τον χωροταξικό σχεδιασμό.

Παρότι δεν υπάρχει ιεραρχική σχέση ανάμεσα στις περιφέρειες και στους δήμους στην Ελλάδα, οι περιφέρειες διαδραματίζουν τον δικό τους ρόλο στην παροχή υπηρεσιών και στην εξασφάλιση της ενδοπεριφερειακής συνεργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, και με τη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων στους δήμους στο πλαίσιο πρόσφατων μεταρρυθμίσεων, υπάρχουν κάποιες προκλήσεις όσον αφορά την κατανομή ρόλων και αρμοδιοτήτων μεταξύ περιφερειών και δήμων, οι οποίες εντείνονται ακόμα περισσότερο από την έλλειψη τεχνικών και ανθρώπινων πόρων. Τα παραπάνω συνοψίζονται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1. Σύνοψη των προκλήσεων που σχετίζονται με τους ρόλους και τις αρμοδιότητες που επηρεάζουν την παροχή βιώσιμων αστικών μεταφορών στην Ελλάδα

| | |
|---|---|
| <p>Έλλειψη σαφήνειας μεταξύ των αρμοδιοτήτων των δήμων και των περιφερειών</p> | <p>Οι τοπικές αρχές είναι ενίοτε αβέβαιες ως προς την κατανομή ρόλων και αρμοδιοτήτων μεταξύ περιφερειών και δήμων, ιδιαίτερα αναφορικά με τη δικαιοδοσία επί του σχεδιασμού και της παροχής δημόσιων συγκοινωνιών καθώς και τη διαχείριση των οδικών υποδομών.</p> <p>Η κατανομή των ρόλων και των αρμοδιοτήτων μπορεί να γίνει ακόμα πιο περίπλοκη λόγω των μοτίβων μετακίνησης, τα οποία δεν περιορίζονται σε διοικητικά σύνορα. Όλα τα υφιστάμενα ΣΒΑΚ έχουν καταρτιστεί σε επίπεδο δήμου. Ωστόσο, όλες οι περιφέρειες αναμένεται επίσης να καταρτίσουν τα δικά τους ΣΒΑΚ, εστιάζοντας όμως σε μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους και στις συνδέσεις τους με την υπόλοιπη περιφέρεια.</p> |
| <p>Ρόλοι και αρμοδιότητες σε ότι αφορά τη διαχείριση των δημόσιων συγκοινωνιών</p> | <p>Παρότι οι περιφέρειες και οι δήμοι έχουν δικαιοδοσία για υπεραστικές και αστικές γραμμές αντίστοιχα, υπάρχουν ορισμένοι τομείς αλληλοεπικάλυψης. Για παράδειγμα, σε ορισμένους μικρότερους δήμους που δεν διαθέτουν αποκλειστικά μέσα μαζικής μεταφοράς, οι υπεραστικές γραμμές λειτουργούν και ως de facto τοπικές υπηρεσίες. Τυχόν θέματα που προκύπτουν στη συνέχεια χρειάζεται να τα διαχειριστούν οι περιφέρειες, οι οποίες μπορούν να συνεργαστούν με τους φορείς εκμετάλλευσης ΚΤΕΛ για τον καθορισμό των υπηρεσιών όταν τα ΚΤΕΛ είναι ανοιχτά σε τέτοιου είδους συνεργασίες, αλλά αυτό περιορίζεται από τη διαθεσιμότητα του προσωπικού σε περιφερειακό επίπεδο για την ανάληψη των εν λόγω πρόσθετων καθηκόντων παρακολούθησης.</p> |
| <p>Ρόλοι και αρμοδιότητες σε ότι αφορά τη διαχείριση οδικών υποδομών</p> | <p>Στις περιπτώσεις που οι εθνικές και περιφερειακές οδοί διέρχονται από έναν δήμο, η διαδικασία εφαρμογής μέτρων σε οδούς εκτός της δικαιοδοσίας τους μπορεί να αποτελέσει μακροχρόνια και γραφειοκρατική διαδικασία για τις δημοτικές αρχές. Πρόσφατες τροποποιήσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (άρθρο 60, Ν. 5003/2022) αναμένονται να απλοποιήσουν τη διαδικασία και να μειώσουν σημαντικά τον απαιτούμενο χρόνο.</p> |
| <p>Αναντιστοιχία ανάμεσα στα μοτίβα μετακίνησης και τα όρια των ΣΒΑΚ</p> | <p>Ορισμένοι μεγαλύτεροι δήμοι πρότειναν η περιοχή μελέτης για τα ΣΒΑΚ να καθορίζεται από τις λειτουργικές αστικές περιοχές, ώστε να λαμβάνεται καλύτερα υπόψη η πραγματική συμπεριφορά μετακίνησης των κατοίκων των πόλεων (π.χ. μητροπολιτικές περιοχές). Επί του παρόντος, ο συντονισμός μεταξύ γειτονικών δήμων θεωρητικά πρέπει να πραγματοποιείται μέσα από τις ομάδες εργασίας των ΣΒΑΚ, αλλά αυτό αποτελεί πρόκληση λόγω της έλλειψης πόρων προσωπικού.</p> <p>Ένα πλαίσιο με πολλά ΣΒΑΚ στην ίδια μητροπολιτική περιοχή οδηγεί επίσης σε αλληλοεπικάλυψη των προσπαθειών, καθώς και σε πλεονασμούς.</p> |
| <p>Ρόλος των ΣΒΑΚ έναντι άλλων δημοτικών πολιτικών σχεδιασμού</p> | <p>Η σαφέστερη κατανόηση της σχέσης μεταξύ των ΣΒΑΚ και άλλων δημοτικών πολιτικών και διαδικασιών σχεδιασμού μπορεί να συμβάλει στην αποσαφήνιση των ρόλων και των αρμοδιοτήτων για τις αρχές. Παρότι οι δήμοι έχουν την αυτονομία να ενσωματώνουν τις πολιτικές σχεδιασμού τους στα ΣΒΑΚ τους (είτε ως μέτρα προς εφαρμογή είτε ως στρατηγικές προς εξέταση στο προπαρασκευαστικό στάδιο, βάσει των σχολίων και των παρατηρήσεων που διατυπώνονται κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων), δεν είναι απαραίτητα προφανές ποια προσέγγιση πρέπει να ακολουθηθεί και ποια σχέδια έχουν προτεραιότητα.</p> <p>Τα δεδομένα που μπορεί να είναι σχετικά με την εκπόνηση των ΣΒΑΚ δεν υπάγονται απαραίτητα σε μία μόνο δημοτική υπηρεσία, επομένως μπορεί να είναι δυσκολότερο να προσδιοριστεί η κυριότητα επί της συλλογής και της διατήρησης των δεδομένων που είναι απαραίτητα τόσο για την εφαρμογή όσο και για την αξιολόγηση των μέτρων.</p> |

Πηγή: Ο παρών πίνακας αποτελεί σύνοψη της ανάλυσης που παρουσιάζεται στην ενότητα «Ποιες προκλήσεις αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα;» στη λεπτομερή έκθεση (ITF, 2024). Βασίζεται στην ανατροφοδότηση από τις διαβουλεύσεις και την διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου στις τοπικές αρχές.

Συστάσεις για τη διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Οι ακόλουθες συστάσεις αφορούν την αντιμετώπιση των εμποδίων που διατυπώθηκαν από τις τοπικές αρχές για την επιτυχή υλοποίηση των ΣΒΑΚ και των συναφών μέτρων της πολιτικής μεταφορών. Αυτές αναπτύσσονται περαιτέρω στη λεπτομερή έκθεση, στην ενότητα «Ποιες προκλήσεις αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα;».

Πρέπει να σημειωθεί ότι, χωρίς κατάλληλους δημοσιονομικούς και ανθρώπινους πόρους, δεν είναι δυνατή η αντιμετώπιση αυτών των εμποδίων. Ιδιαίτερα σε τοπικό επίπεδο, οι περιορισμοί σε τεχνικό προσωπικό και οι περιορισμένοι δημοσιονομικοί πόροι για τη σύναψη συμβάσεων με συμβούλους, σημαίνει ότι η κατάρτιση, η υλοποίηση και η παρακολούθηση των ΣΒΑΚ αποτελούν μεγάλη πρόκληση. Ακόμη και σε περιπτώσεις όπου οι περιφερειακές αρχές μπορούν να εκπληρώσουν ορισμένους από αυτούς τους ρόλους, η συμμετοχή των τοπικών αρχών θα είναι απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι προσεγγίσεις είναι συναφείς με το εκάστοτε πλαίσιο.

Πρώθηση της ισορροπημένης χρήσης διαφορετικών μέσων μεταφοράς προκειμένου να εξασφαλίζεται η ανάπτυξη ανθεκτικών συστημάτων μεταφορών που εξυπηρετούν τόσο τους κατοίκους όσο και τους τουρίστες

Ο σχεδιασμός με επίκεντρο το Ι.Χ. αυτοκίνητο και η έντονη επικράτηση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου έχει οδηγήσει σε περιορισμούς χωρητικότητας (συμπεριλαμβανομένων των προβλημάτων στάθμευσης), κυκλοφοριακή συμφόρηση και συναφείς αρνητικές συνέπειες σε πολλές ελληνικές πόλεις. Η εξυπηρέτηση μεγάλου όγκου τουριστών μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολη στα ήδη περιορισμένα δίκτυα μεταφορών. Η πρώθηση της πιο ισορροπημένης χρήσης διαφορετικών μέσων μεταφοράς μπορεί να βελτιώσει την προσβασιμότητα και να ενισχύσει την ανθεκτικότητα του δικτύου μεταφορών κατά τη διάρκεια περιόδων αιχμής (ITF, 2023). Οι μικρότεροι δήμοι που αντιμετωπίζουν εποχιακούς περιορισμούς χωρητικότητας χρειάζονται πιο ευέλικτες και κλιμακούμενες προσεγγίσεις για τη διαχείριση της εποχιακής ζήτησης, διατηρώντας παράλληλα ένα βασικό επίπεδο κινητικότητας για τους μόνιμους κατοίκους. Η μεταστροφή της κοινής γνώμης σχετικά με τη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου θα είναι μια πρόκληση που απαιτεί αποτελεσματική αλληλεπίδραση και διαβούλευση, παράλληλα με τη βελτίωση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

Για την εκπλήρωση της ελάχιστης απαίτησης τριών δημόσιων διαβουλεύσεων που προβλέπει ο ελληνικός νόμος για τα ΣΒΑΚ, είναι απαραίτητη η διάθεση δημοσιονομικών και ανθρώπινων πόρων

Είναι σημαντικό η διαδικασία να είναι προσβάσιμη και να ενθαρρύνει τη σαφή, συνεκτική και αμφίδρομη επικοινωνία. Στον βαθμό που είναι δυνατό, τα προγράμματα συμμετοχής του κοινού θα πρέπει να φέρνουν τους επαγγελματίες εκεί όπου βρίσκεται το κοινό (π.χ. δημόσιες πλατείες, αγορές), ώστε να διευρύνουν την εμβέλειά τους και να ενημερώνουν τους πολίτες σχετικά με τα προγράμματα. Όσον αφορά τις ιδιωτικές επιχειρήσεις και τους φορείς εκμετάλλευσης, οι αρχές θα πρέπει επίσης να καταβάλλουν προσπάθεια για τη διεξαγωγή στοχευμένης προσέγγισης. Προκειμένου να καθιερωθούν τέτοιες ισχυρές πρακτικές, απαιτούνται πρόσθετοι πόροι.

Υιοθέτηση ενός υποστηρικτικού κανονιστικού πλαισίου που επιτρέπει τον συντονισμό ανάμεσα στις τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές, καθώς και των ιδιωτικών φορέων που συμμετέχουν στην παροχή υπηρεσιών κινητικότητας κατά την εφαρμογή των μέτρων ΣΒΑΚ

Αν και η εθνική αρχή φέρει την τελική ευθύνη για την επικαιροποίηση των κανονισμών, οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, καθώς και οι πάροχοι υπηρεσιών, είναι σε θέση να διασφαλίσουν ότι οι κανονισμοί είναι κατάλληλοι για το εκάστοτε πλαίσιο. Ως εκ τούτου, η διαδικασία ανάπτυξης και επικαιροποίησης κανονισμών για την υποστήριξη της εφαρμογής μέτρων κινητικότητας θα πρέπει να είναι συνεργατική και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά καινοτομίες στον κλάδο. Τα πιλοτικά προγράμματα και τα «προστατευμένα κανονιστικά περιβάλλοντα» («regulatory sandbox») (που αποσκοπούν στον έλεγχο νέων επιχειρηματικών μοντέλων με μειωμένες κανονιστικές απαιτήσεις) μπορούν να προσφέρουν στις τοπικές αρχές την αυτονομία για να διερευνήσουν λύσεις που είναι σχετικές με το ανάλογο πλαίσιο, σε συνεργασία με παρόχους υπηρεσιών, σε ένα περιβάλλον όπου είναι δυνατή η

στενή παρακολούθηση των κινδύνων. Οι υφιστάμενοι κανονισμοί περιορίζουν την παροχή υπηρεσιών όπως συστημάτων μεταφορών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση, συστήματα διαμοιρασμού διαδρομών κ.λπ.

Αποσαφήνιση της σχέσης μεταξύ των ΣΒΑΚ και άλλων πολιτικών και διαδικασιών στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού και σχεδιασμού των μεταφορών.

Για την επιτυχή εφαρμογή των ΣΒΑΚ, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ο ρόλος τους στο συνολικό πλαίσιο σχεδιασμού. Επί του παρόντος, τα σχέδια και οι μελέτες που απαιτούνται για την εφαρμογή των μέτρων κινητικότητας των ΣΒΑΚ στο ελληνικό πλαίσιο (βλ. ενότητα «Πολιτικές, στρατηγικές και σχέδια πέραν του Νόμου ΣΒΑΚ» στη λεπτομερή έκθεση) υφίστανται ανεξάρτητα από τη διαδικασία των ΣΒΑΚ, καθιστώντας ασαφή τον μηχανισμό ιεράρχησης της εφαρμογής των μέτρων και πιθανώς εισάγοντας πλεονασμούς. Το ΥΠΟΜΕ προβλέπει ότι τα προϋπάρχοντα σχέδια (π.χ. περιβαλλοντικές εκτιμήσεις, σχέδια δράσης για το κλίμα, στρατηγικά σχέδια μεταφορών και σχέδια προσβασιμότητας) θα πρέπει να ενσωματωθούν στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ. Εάν ένα ΣΒΑΚ ζητά την ανάληψη δράσεων που απαιτούν την επικαιροποίηση προϋπάρχοντος σχεδίου, η προσέγγιση αυτή εξακολουθεί να σημαίνει ότι οι δράσεις του ΣΒΑΚ θα καθυστερήσουν μέχρις ότου πραγματοποιηθεί η εν λόγω επικαιροποίηση. Η αποσαφήνιση του ρόλου του ΣΒΑΚ στο πλαίσιο του συνολικού σχεδιασμού για τις τοπικές αρχές θα βοηθούσε στην επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ και θα επέτρεπε την έγκαιρη υλοποίηση.

Αντιμετώπιση των προκλήσεων που αφορούν τη διαχείριση δεδομένων, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση

Η κατάρτιση και αξιολόγηση των ΣΒΑΚ απαιτεί την αξιοποίηση ενός ευρέος φάσματος δεδομένων. Κατά την κατάρτιση των ΣΒΑΚ, τα δεδομένα που σχετίζονται με το πλαίσιο σχεδιασμού, καθώς και οι κύριες προκλήσεις και ευκαιρίες, παίζουν σημαντικό ρόλο στον καθορισμό των κατάλληλων μέτρων. Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση απαιτούν τακτικές ενημερώσεις, ώστε να γίνεται κατανοητό κατά πόσο επιτυγχάνονται οι στόχοι. Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές στην Ελλάδα όσον αφορά τη συλλογή, τη διαχείριση και την αναφορά δεδομένων. Παρότι οι εν λόγω προκλήσεις αναφέρθηκαν στις διαβουλεύσεις και τις έρευνες που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του παρόντος έργου, αναμένεται να υπάρχουν ομοιότητες μεταξύ των τοπικών αρχών στην Ελλάδα και σε πολλές άλλες χώρες. Τα προβλήματα είναι χαρακτηριστικά των αρχών που λειτουργούν με περιορισμένους πόρους, στερούνται τεχνικών δυνατοτήτων, αντιμετωπίζουν δυσκολίες με τη συλλογή δεδομένων από παρόχους υπηρεσιών μεταφορών, κ.ο.κ. Οι τοπικές αρχές σε όλες τις χώρες τείνουν να δυσκολεύονται περισσότερο με τα εμπορευματικά δεδομένα, όπως ακριβώς και στην Ελλάδα. Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με παράθεση συστάσεων, οι οποίες (α) ισχύουν γενικότερα για δεδομένα που σχετίζονται με τις μεταφορές και (β) εμβαθύνουν στα εμπορευματικά δεδομένα (δεδομένου ότι ο τομέας αυτός αναδείχθηκε ως ο πλέον απαιτητικός για τις τοπικές αρχές).

Οι κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές σχετικά με τα δεδομένα

Συλλογή και διαχείριση χωρικών δεδομένων

Επί του παρόντος, οι τοπικές αρχές συλλέγουν χωρικά δεδομένα και στοιχεία σχετικά με τις υποδομές με βάση το εκάστοτε έργο, είτε για την κατάρτιση συγκεκριμένων σχεδίων (ΣΒΑΚ, Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, Δημοτικά Σχέδια Προσβασιμότητας ή Δημοτικά Σχέδια Μείωσης Εκπομπών) είτε στο πλαίσιο έργων βελτίωσης υποδομών. Σε αυτήν την περίπτωση, η συλλογή των δεδομένων περιορίζεται σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή. Όλα τα δεδομένα συλλέγονται συνήθως από συμβούλους που προσλήφθηκαν για το έργο. Αν και στις περισσότερες περιπτώσεις τα δεδομένα παραδίδονται στον δήμο, υπάρχουν δυσκολίες ως προς την επεξεργασία και τον συνδυασμό αυτών των δεδομένων (που συλλέγονται από διαφορετικές πηγές σε διαφορετικές χρονικές στιγμές) σε μια συνεκτική βάση δεδομένων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα δεδομένα παραδίδονται σε έντυπη και όχι σε ψηφιακή μορφή. Ακόμα κι όταν είναι διαθέσιμες αυτές οι βάσεις δεδομένων, τείνουν να είναι παρωχημένες λόγω της έλλειψης συνεχούς ενημέρωσης. Η αποσπασματική συλλογή στοιχείων έχει ως αποτέλεσμα την ανομοιογενή κάλυψη της εντός σχεδίου περιοχής του δήμου καθώς σε πολλές περιπτώσεις, οι βελτιώσεις που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών στους δήμους επικεντρώνονται στην κεντρική περιοχή. Κατά συνέπεια, οι δήμοι είναι πιο σίγουροι για τη διαθεσιμότητα των δεδομένων σε σχέση με τη συγκεκριμένη περιοχή, και όχι για ολόκληρο τον δήμο.

Η έλλειψη ενημερωμένων βάσεων δεδομένων συχνά οδηγεί σε περιττές προσπάθειες συλλογής δεδομένων. Οι τοπικές αρχές ανέφεραν ότι δαπανούν σημαντικό μέρος των προϋπολογισμών τους για τα ΣΒΑΚ στη συλλογή βασικών δεδομένων που μπορεί να έχουν συλλεχθεί στο παρελθόν, αλλά δεν είναι πλέον διαθέσιμα ή δεν ήταν δυνατός ο εντοπισμός τους.

Συλλογή δεδομένων σχετικά με τη συμπεριφορά των μετακινουμένων

Οι πληροφορίες σχετικά με την κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση των αλλαγών στη συμπεριφορά και τη μετάβαση σε πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς. Οι έρευνες μετακινήσεων στα νοικοκυριά τείνουν να είναι ο πιο ακριβής τρόπος συλλογής δεδομένων που αφορούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (σκοπός μετακίνησης, χρόνος, αφετηρία και προορισμός, μέσο κ.λπ.), καθώς και κοινωνικοοικονομικών δεδομένων, από ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του πληθυσμού. Άλλες μέθοδοι που χρησιμοποιούν ψηφιακές πηγές (π.χ. εντοπισμός τοποθεσίας μέσω smartphone) δεν παρέχουν αντιπροσωπευτική εικόνα του πληθυσμού. Ωστόσο, για τη διεξαγωγή ερευνών στα νοικοκυριά μπορεί να απαιτούνται πολλοί πόροι.

Αυτήν τη στιγμή, η προσέγγιση για τις έρευνες στα νοικοκυριά στην Ελλάδα είναι κατακερματισμένη και δεν ακολουθεί μια τυπική συχνότητα, λόγω της αβεβαιότητας που υπάρχει σε σχέση με τη χρηματοδότηση. Οι έρευνες μετακινήσεων στα νοικοκυριά συνήθως διενεργούνται σε δύο επίπεδα. Στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ, πραγματοποιούνται έρευνες μετακινήσεων στα νοικοκυριά σε επίπεδο δήμου, για την κάλυψη των αναγκών βαθμονόμησης σε περίπτωση που αναπτύσσεται κάποιο κυκλοφοριακό υπόδειγμα. Κατά κανόνα, δεν διενεργείται έρευνα εάν δεν αναπτύσσεται κάποιο υπόδειγμα. Δεδομένου του κόστους διεξαγωγής αυτών των ερευνών, δεν υπάρχει συνήθως κάποιο σχέδιο επικαιροποίησής τους μετά από το ΣΒΑΚ. Στην περίπτωση μελετών στρατηγικού σχεδιασμού, οι έρευνες διεξάγονται σε μητροπολιτικές περιοχές όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, υπό την επίβλεψη του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ (που είναι οι αρμόδιες αρχές δημόσιων μεταφορών της κάθε πόλης, αντίστοιχα). Για παράδειγμα, την περίοδο 2020-2022 διενεργήθηκε έρευνα μετακινήσεων στα νοικοκυριά στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Μετρό Θεσσαλονίκης, ενώ η προηγούμενη έρευνα μετακινήσεων στα νοικοκυριά στην περιοχή είχε λάβει χώρα 20 χρόνια πριν.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τοπικές αρχές θεωρούν ότι δεν διαθέτουν τις απαραίτητες διαδικασίες για τη συστηματική συλλογή δεδομένων σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Ο ΟΣΕΘ, για παράδειγμα, δεν διαθέτει επί του παρόντος δεδομένα σχετικά με τη ζήτηση των δημόσιων συγκοινωνιών (αφετηρία-προορισμός), ενώ βρίσκεται σε διαδικασία ανάπτυξης ενός πλαισίου συλλογής δεδομένων, σε συνεργασία με ένα ερευνητικό ίδρυμα που διαθέτει τις τεχνικές δυνατότητες για τέτοιου είδους εργασίες. Ωστόσο, ακόμη και για τις αρχές που διαθέτουν τις τεχνικές δυνατότητες, η συλλογή δεδομένων θεωρείται μια εργασία που απαιτεί πολλούς πόρους κατά τη διαδικασία κατάρτισης ενός ΣΒΑΚ, απορροφώντας σχεδόν το ήμισυ του προϋπολογισμού και του χρόνου.

Συλλογή δεδομένων από παρόχους υπηρεσιών μεταφορών

Για την αποτελεσματική εφαρμογή των πολιτικών και την παρακολούθηση της προόδου της βιώσιμης κινητικότητας, οι τοπικές αρχές πρέπει να έχουν πρόσβαση σε επιχειρησιακά δεδομένα από φορείς εκμετάλλευσης μέσω μεταφοράς, όπως τον ΟΑΣΑ και τον ΟΑΣΘ σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, τα ΚΤΕΛ στα περισσότερα άλλα πλαίσια για αστικές και υπεραστικές μεταφορές, καθώς και από άλλους παρόχους υπηρεσιών. Μια κοινή πρόκληση που αναφέρθηκε από τις τοπικές αρχές είναι η έλλειψη δεδομένων για τις δημόσιες συγκοινωνίες και άλλες υπηρεσίες κινητικότητας - κυρίως τις υπηρεσίες ταξί και ολοένα και περισσότερο τη μικροκινητικότητα και άλλες νέες υπηρεσίες κινητικότητας. Οι φορείς εκμετάλλευσης δεν είναι επί του παρόντος πρόθυμοι να μοιραστούν τα απαραίτητα δεδομένα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα ΚΤΕΛ παρέχουν μόνο συγκεντρωτικά δεδομένα (π.χ. αριθμό πωληθέντων εισιτηρίων), χωρίς να παρέχουν πληροφορίες για τους τύπους οχημάτων, ούτε δεδομένα επιβίβασης/αποβίβασης, τα οποία θα ήταν πολύτιμα για τον σχεδιασμό των υπηρεσιών. Οι υφιστάμενες πρακτικές διαμοιρασμού δεδομένων αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης ανάλογα με τις περιστάσεις και εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις προσωπικές σχέσεις μεταξύ του προσωπικού των τοπικών αρχών και του φορέα εκμετάλλευσης. Επίσης, τα ερευνητικά ιδρύματα έχουν συνάψει διμερείς συμφωνίες με τους παρόχους. Ωστόσο, η συλλογή και ο διαμοιρασμός των δεδομένων που είναι απαραίτητα για λόγους σχεδιασμού ενδέχεται να απαιτούν πολλούς πόρους, ιδιαίτερα καθώς προϋποθέτουν την τακτική υποβολή αναφορών, και ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης δεν διαθέτουν το απαραίτητο προσωπικό για να ανταποκριθούν σε αυτές τις απαιτήσεις.

Συλλογή δεδομένων από εθνικούς φορείς

Πέρα από τα δεδομένα που συλλέγουν οι ίδιες οι τοπικές αρχές, η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) αποτελεί πολύτιμη πηγή δεδομένων. Ωστόσο, παρότι η πρόσβαση σε ορισμένα χρήσιμα σύνολα δεδομένων (π.χ. ταξινόμηση οχημάτων και κατανάλωση καυσίμων, τροχαία ατυχήματα και δημογραφικά δεδομένα) είναι δυνατή μέσω ειδικού αιτήματος στην ΕΛΣΤΑΤ σε κατάλληλο επίπεδο αναφοράς, οι δήμοι αναφέρουν διάφορους αποτρεπτικούς παράγοντες, όπως οι μεγάλοι χρόνοι αναμονής, οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και η υποχρέωση πληρωμής για τα δεδομένα. Για παράδειγμα, τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων είναι δημοσίως διαθέσιμα σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας ανά κατηγορία οχήματος, αλλά δεν γίνεται διαχωρισμός ανά σύστημα μετάδοσης κίνησης - μια κρίσιμη μεταβλητή κατά την παρακολούθηση των μεταβολών σε επίπεδο στόλου οχημάτων. Γι' αυτά τα επιπλέον δεδομένα, παρότι είναι δυνατή η λήψη τους με τις πληροφορίες ταξινόμησης, απαιτείται ειδικό αίτημα. Ομοίως, τα πληθυσμιακά δεδομένα είναι δημοσίως διαθέσιμα σε επίπεδο δήμου, αλλά όχι σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου, κάτι που είναι σημαντικό για την κατανόηση της χωρικής προσβασιμότητας σταθμισμένης με βάση τον πληθυσμό. Αυτού του είδους η ανάλυση διασφαλίζει την ισορροπία, επιτρέποντας τη σύγκριση μεταξύ διαφορετικών πλαισίων και παρέχοντας ουσιαστικά αποτελέσματα για την αξιολόγηση, χωρίς να είναι υπερβολικά υπολογιστικά επαχθής (ITF, 2019). Τα δεδομένα τροχαίων ατυχημάτων είναι διαθέσιμα, αλλά λεπτομέρειες όπως το εάν εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες δεν είναι δημοσίως διαθέσιμες.

Συλλογή δεδομένων για τις εμπορευματικές μεταφορές

Η συλλογή δεδομένων για την ανάλυση και την καλύτερη διαχείριση των εμπορευματικών ροών αποτελεί μια πρόσφατα αναδυόμενη πρακτική για τις τοπικές αρχές. Από τις διαβουλεύσεις με τις τοπικές αρχές προκύπτει ότι ανέκαθεν θεωρούσαν τις δραστηριότητες εμπορευματικών μεταφορών ως καθοδηγούμενες από τον ιδιωτικό τομέα και, ως εκ τούτου, δεν ήταν απαραίτητο να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή από πλευράς πολιτικής για τη διαχείριση των ροών. Πολλές δημόσιες αρχές, πέρα από την Ελλάδα, δυσκολεύονται να διαχειριστούν τις εμπορευματικές δραστηριότητες, επειδή δεν διαθέτουν σχετικές ενδοεπιχειρησιακές ικανότητες ούτε γνώσεις για το πώς λειτουργούν οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές (ITF, 2022b). Εν μέρει λόγω αυτού, υπάρχει μικρή εμπειρία στην ανάπτυξη μηχανισμών αναφοράς ή διαμοιρασμού δεδομένων, ή πολιτικών όπως κανονισμοί και κίνητρα που απευθύνονται σε μεταφορείς και παραλήπτες εμπορευμάτων.

Δεδομένων των αλλαγών στα καταναλωτικά πρότυπα, της ανόδου του ηλεκτρονικού εμπορίου που επιταχύνθηκε κατά τη διάρκεια του Covid-19 και της εμφάνισης νέων τρόπων παράδοσης εμπορευμάτων, οι τοπικές αρχές παγκοσμίως έχουν ολοένα και μεγαλύτερη ανάγκη για καλύτερη κατανόηση και παρακολούθηση της εμπορευματικής δραστηριότητας (ITF, 2022b). Ωστόσο, λόγω του μικρού ενδιαφέροντος από άποψη πολιτικής στο παρελθόν, υπάρχει έλλειψη συστηματικής συλλογής δεδομένων για τις εμπορευματικές μεταφορές σε αστικές περιοχές στην Ελλάδα.

Προκλήσεις σχετικά με τους πόρους στις τοπικές αρχές

Όλες οι προαναφερθείσες προκλήσεις εντείνονται ακόμα περισσότερο από την έλλειψη ανθρώπινων πόρων σε εθνικό, περιφερειακό και δημοτικό επίπεδο. Κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους φορείς, οι ελληνικές αρχές επεσήμαναν ότι στερούνται ενός εσωτερικού μηχανισμού για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου της υλοποίησης των ΣΒΑΚ, εν μέρει λόγω των διάφορων κενών στα δεδομένα που διατίθενται σε τοπικό επίπεδο. Πολλές τοπικές αρχές απλώς δεν διαθέτουν τους ανθρώπινους πόρους για τη συλλογή και διαχείριση δεδομένων, κάτι που συχνά επεκτείνεται και σε άλλους τομείς πέραν των μεταφορών. Μία τοπική αρχή επεσήμανε ότι καμία από τις τρέχουσες περιγραφές καθηκόντων της δεν περιλαμβάνει στοιχεία σχετικά με τα δεδομένα, συνεπώς συχνά βασίζεται σε συμβούλους. Για παράδειγμα, ο Δήμος Σερρών αναθέτει τη διαχείριση της βάσης δεδομένων του ΣΒΑΚ σε τρίτους. Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή συνοδεύεται από προκλήσεις, καθώς ο ανάδοχος πρέπει να ανταποκρίνεται γρήγορα και να είναι ενήμερος για διάφορα δημοτικά έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη.

Ο νόμος για τα ΣΒΑΚ ζητά τη δημιουργία μιας Εθνικής Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας ΣΒΑΚ που φιλοξενεί ανοιχτά δεδομένα σχετικά με την υλοποίηση των ΣΒΑΚ, τα οποία πρέπει να επικαιροποιούνται ανά διετία από τις τοπικές

αρχές. Παρά το γεγονός ότι ο διαμοιρασμός δεδομένων αποτελεί προϋπόθεση, δεν υπάρχει ποινική ρήτρα για τους δήμους που δεν επικαιροποιούν τα δεδομένα τους. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν οι κόμβοι του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να συλλέγουν συγκεκριμένα δεδομένα παρακολούθησης βάσει της προτεινόμενης αναθεώρησης του Κανονισμού ΔΕΔ-Μ (COM/2021/812 final). Ο προτεινόμενος κανονισμός προσδιορίζει ότι τα κράτη μέλη αναμένεται να διασφαλίζουν τη συλλογή των εν λόγω δεδομένων σε τοπικό επίπεδο. Δεδομένης της έλλειψης τυποποιημένων μηχανισμών για τη συλλογή και τη διαχείριση δεδομένων, καθώς και της υποστελέχωσης των τεχνικών υπηρεσιών, η υποχρέωση επικαιροποίησης της πλατφόρμας ΣΒΑΚ ανά διετία χωρίς πρόσθετους πόρους θεωρήθηκε ανέφικτη από πολλούς δήμους που ερωτήθηκαν. Ο επερχόμενος κανονισμός ΔΕΔ-Μ επιβάλλει την παρακολούθηση των αστικών κόμβων σε ετήσια βάση, γεγονός που θα αποτελούσε ακόμη μεγαλύτερο βάρος για τους δήμους που δεν είναι ακόμη προετοιμασμένοι να συλλέγουν και να υποβάλλουν στοιχεία. Ακόμα και για όσους αναθέτουν την εργασία σε τρίτα μέρη, οι ερωτηθέντες απάντησαν ότι θα ήταν και πάλι υπερβολικά απαιτητικό από άποψη πόρων να συνάψουν συμβάσεις για τις υπηρεσίες προκειμένου να καλύψουν τις απαιτήσεις επικαιροποίησης, με βάση τους τρέχοντες προϋπολογισμούς.

Συστάσεις για τη διαχείριση των δεδομένων κινητικότητας

Δημιουργία και συντήρηση βάσεων χωρικών δεδομένων, ανεξάρτητων από μεμονωμένα έργα

Οι αρχές που ερωτήθηκαν πιστεύουν ότι διαθέτουν χωρικά δεδομένα από έργα βελτίωσης στην περιοχή, τουλάχιστον όσον αφορά τις κεντρικές περιοχές. Δεδομένων των πόρων εκκίνησης για τη συγκέντρωση και την ψηφιοποίηση των διαθέσιμων δεδομένων, θα μπορούσε να δημιουργηθεί μια σχετικά ολοκληρωμένη βάση δεδομένων για τις κεντρικές περιοχές στους δήμους που έχουν λάβει εντολή να καταρτίσουν ένα ΣΒΑΚ. Η κάλυψη θα πρέπει να επεκταθεί και στην υπόλοιπη εντός σχεδίου περιοχή του δήμου, προκειμένου να διασφαλιστεί η σαφής κατανόηση των αναγκών όλων των κατοίκων - όχι μόνο όσων έχουν πρόσβαση στις κεντρικές περιοχές. Η καλύτερη κάλυψη δεδομένων δεν είναι απλώς απαραίτητη για την ενημέρωση των δεικτών, αλλά επίσης και για την κατανόηση των αναγκών και τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να εφαρμοστούν προκειμένου να είναι δυνατή η βελτίωση των επιλογών μεταφοράς σε ολόκληρο τον δήμο. Οι επικαιροποιήσεις στο σύνολο των δεδομένων μπορούν να διευκολύνουν τον υπολογισμό των δεικτών για την παρακολούθηση της προόδου από αυτές τις συνθήκες εκκίνησης.

Ως πρώτο βήμα για να διασφαλιστεί η συλλογή χωρικών δεδομένων και δεδομένων υποδομών από διάφορα έργα, οι τοπικές αρχές σε όλες τις τεχνικές υπηρεσίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν συστηματικά στις συμβάσεις έργων ένα σημείο ελέγχου στο τέλος του εκάστοτε έργου, το οποίο να διασφαλίζει τη διαβίβαση των χωρικών δεδομένων σε τυποποιημένη μορφή, ώστε να διευκολύνεται η δημιουργία μιας βάσης δεδομένων. Η μείωση του φόρτου της συλλογής δεδομένων σε μεμονωμένα έργα θα μπορούσε να οδηγήσει σε περισσότερους πόρους για στοιχεία όπως η δημόσια διαβούλευση ή πρόσθετες βελτιώσεις δεδομένων. Πολλά από αυτά τα δεδομένα είναι κοινά για διάφορα σχέδια που απαιτούνται από πολλά υπουργεία.

Ανάπτυξη ή εξασφάλιση επαρκούς μακροπρόθεσμης τεχνικής ικανότητας

Απαιτούνται εξειδικευμένες ικανότητες, όπως δεξιότητες επεξεργασίας δεδομένων Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS), για τη συντήρηση βάσεων χωρικών δεδομένων, την κατάλληλη επεξεργασία των δεδομένων και τον υπολογισμό ορισμένων δεικτών. Οι δεξιότητες GIS είναι συναφείς και με τις προηγούμενες φάσεις της κατάρτισης ΣΒΑΚ. Πολλές τεχνικές υπηρεσίες δεν διαθέτουν τεχνογνωσία GIS, ή διαθέτουν ένα μόνο ένα μέλος προσωπικού το οποίο υποστηρίζει όλες τις υπηρεσίες. Παρότι είναι δυνατή η πρόσληψη συμβούλων ανάλογα με τις ανάγκες, απαιτείται συνεχής συντήρηση και ενημέρωση των βάσεων δεδομένων GIS προκειμένου να διασφαλιστεί μια αποτελεσματική διαδικασία παρακολούθησης. Οι εν λόγω απαιτήσεις μπορεί να χρειαστεί να συμπεριληφθούν σε μακροπρόθεσμες συμφωνίες παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών εάν ένας δήμος αδυνατεί να διαχειριστεί την εσωτερική διαδικασία κατάρτισης και επικαιροποίησης δεδομένων.

Εξορθολογισμός της παροχής δεδομένων από εθνικούς φορείς

Για να μπορούν να συμβαδίσουν με τον ρυθμό υποβολής αναφορών ανά διετία, θα είναι απαραίτητη η εφαρμογή μιας βελτιστοποιημένης διαδικασίας που (α) θα επιτρέπει στις τοπικές αρχές να έχουν έγκαιρη πρόσβαση στα δεδομένα των εθνικών φορέων και (β) θα συγκεντρώνει τα αιτήματα δεδομένων έτσι ώστε κάθε δήμος να μην υποβάλει ξεχωριστό αίτημα για κάθε σύνολο δεδομένων, μειώνοντας έτσι τον φόρτο της ΕΛΣΤΑΤ. Το ΥΠΟΜΕ μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο συνεργασίας με την ΕΛΣΤΑΤ για την ανάπτυξη μιας διαδικασίας που θα παρέχει ένα ενιαίο σημείο πρόσβασης για όλες τις τοπικές αρχές που απαιτούν δεδομένα σχετικά με τα ΣΒΑΚ. Η διαδικασία αυτή θα μπορούσε να έχει πολλές μορφές. Για παράδειγμα, το ΥΠΟΜΕ μπορεί να δημιουργήσει μια λίστα προδιαγραφών για τα δεδομένα που χρειάζονται σχεδόν όλες οι τοπικές αρχές (συμπεριλαμβανομένων των ονομάτων των συνόλων δεδομένων, του επιπέδου ανάλυσης, της χωρικής κάλυψης κ.λπ.) και να συλλέξει το ίδιο τα δεδομένα. Στη συνέχεια, τα δεδομένα θα μπορούσαν να καταστούν διαθέσιμα στις τοπικές αρχές. Αυτό θα απαιτούσε τη διαχείριση μεγάλου όγκου δεδομένων. Εναλλακτικά, η ΕΛΣΤΑΤ θα μπορούσε να καθιερώσει τη δική της διαδικασία που να επιτρέπει την ταχύτερη πρόσβαση στα ίδια δεδομένα, π.χ. με τη δημιουργία μιας πύλης δεδομένων ή την εισαγωγή των δεδομένων σε μια ήδη υπάρχουσα πύλη. Η πρόσβαση σε ορισμένα σύνολα δεδομένων μπορεί να περιοριστεί σε ενδιαφερόμενους φορείς που έχουν περάσει από έλεγχο, εάν υπάρχουν ανησυχίες για το απόρρητο. Αν δεν απλοποιηθεί και δεν επιταχυνθεί η τρέχουσα διαδικασία υποβολής αιτήσεων για την παροχή δεδομένων, ο φόρτος της συλλογής δεδομένων αναμένεται να εμποδίζει την ικανότητα των τοπικών αρχών να προβαίνουν σε παρακολούθηση σε διετή βάση.

Οι υφιστάμενες πλατφόρμες θα πρέπει να αξιοποιούνται, όπου είναι δυνατόν, για τη μείωση των πλεονασμών, και να καταστεί δυνατή η αποτελεσματικότερη ανταλλαγή δεδομένων και η απόκτηση δεδομένων από τις τοπικές αρχές. Μια τέτοια πλατφόρμα είναι η *e-rolodomia*, μια πύλη την οποία διαχειρίζεται το ΥΠΕΝ και που παρέχει ψηφιοποιημένα χωρικά σχέδια για όλους τους δήμους (ΜοΕΕ, 2023). Ο πόρος αυτός μπορεί να είναι χρήσιμος για τον προσδιορισμό των περιοχών αναφοράς και τον καθορισμό των ορίων των δομημένων περιοχών ή των κέντρων των πόλεων στο πλαίσιο ορισμένων δεικτών. Οι δήμοι θα μπορούσαν είτε να μοιραστούν τα δεδομένα του οδικού δικτύου, τα οποία περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα όρια ταχύτητας, τους οδηγούς όδευσης τυφλών και τα χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων, με το ΥΠΟΜΕ και το ΥΠΕΝ για να διευρύνουν τη λειτουργία μιας τέτοιας πλατφόρμας, είτε να συνεισφέρουν τα δεδομένα τους σε μια ανοιχτή πλατφόρμα όπως το OpenStreetMap. Το Εθνικό Σημείο Πρόσβασης (ΕΣΠ) είναι άλλο ένα παράδειγμα μιας υπάρχουσας πύλης δεδομένων μεταφορών που θα μπορούσε να παίξει ρόλο στην παροχή καλύτερης πρόσβασης σε δεδομένα μεταφορών στο μέλλον (ΜοΙΤ, 2024). Τα σύνολα δεδομένων που είναι διαθέσιμα αυτήν τη στιγμή στο ΕΣΠ δεν επαρκούν για τους δείκτες, ούτε υπάρχει αρκετή χωρική κάλυψη ώστε να συμπεριληφθούν όλες οι τοπικές αρχές, αλλά η πλατφόρμα θα μπορούσε να επεκταθεί για να εξυπηρετήσει αυτόν τον σκοπό.

Θέσπιση απαιτήσεων αναφοράς δεδομένων για τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 (ΕΚ, 2017) για τα συστήματα πληροφόρησης πολυτροπικών μεταφορών (Multi-Modal Travel Information Services - MMTIS) απαιτεί από τις αρμόδιες αρχές μεταφορών, τους φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα της κινητικότητας, τους διαχειριστές υποδομών και τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση να αναφέρουν δεδομένα σχετικά με τις υπηρεσίες τους στο ΕΣΠ. Η υποχρέωση αυτή αφορά επί του παρόντος στατικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας, καθώς και ιστορικά δεδομένα κυκλοφορίας. Στο πλαίσιο συμμόρφωσης με τον εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό, οι φορείς παροχής υπηρεσιών κινητικότητας που κατέχουν αυτά τα δεδομένα θα πρέπει να τα κοινοποιούν στο ΕΣΠ, γεγονός που θα επέτρεπε έναν ορισμένο βαθμό παρακολούθησης.

Για να αξιολογηθεί επαρκώς η πρόοδος προς την επίτευξη των στόχων και για να εκτιμηθεί κατά πόσον τα μέτρα μεταφορών έχουν τον επιθυμητό αντίκτυπο, η τακτική πρόσβαση σε δεδομένα είναι ζωτικής σημασίας. Οι απαιτήσεις αναφοράς δεδομένων με παρόχους υπηρεσιών μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των ταξί, της κοινόχρηστης κινητικότητας κ.λπ.) πρέπει να επισημοποιηθούν, ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια και η ποιότητα των δεδομένων που διαμοιράζονται. Η απαίτηση αναφοράς δεδομένων θα πρέπει να ενσωματώνεται σε συμφωνίες αδειοδότησης, ώστε οι πληρωμές ή οι άδειες λειτουργίας να εξαρτώνται από τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αναφοράς δεδομένων. Αυτό μπορεί να προϋποθέσει την παρέμβαση του ΥΠΟΜΕ εάν συνεπάγεται αλλαγές στη νομοθεσία. Μαθαίνοντας από τις επιτυχίες των διμερών συμφωνιών ανταλλαγής δεδομένων στην Ελλάδα μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης, αφενός, και ερευνητικών ομάδων και τοπικών αρχών, αφετέρου (όπως αναφέρθηκε κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους φορείς), είναι σημαντικό να δημιουργηθεί μια σχέση εμπιστοσύνης και να υπάρχει διαφάνεια σχετικά με τη χρήση των δεδομένων. Η ανάδειξη των πλεονεκτημάτων που προσφέρει ο διαμοιρασμός τέτοιου είδους δεδομένων (συμπεριλαμβανομένου του τρόπου με τον οποίο βοηθά τις αρχές να λαμβάνουν καλύτερες αποφάσεις, ώστε να διασφαλίζουν την πρόσβαση των κατοίκων σε αυτές τις υπηρεσίες), έχει μεγάλη σημασία για την εξασφάλιση της αποδοχής του κοινού. Το ίδιο ισχύει και για τους φορείς εκμετάλλευσης χώρων στάθμευσης εκτός οδού, οι οποίοι μπορεί να μην είναι πρόθυμοι να μοιραστούν δεδομένα. Η υποχρεωτική αναφορά δεδομένων θα πρέπει να συνδέεται με σαφείς στόχους δημόσιας πολιτικής και οι αρχές θα πρέπει να εξηγούν γιατί η αναφορά είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων. Ο σκοπός για τον οποίο η τοπική αρχή συλλέγει τα δεδομένα θα πρέπει να περιγράφεται με σαφήνεια, δημόσια και με παραπομπή στη νομική βάση για τη συλλογή δεδομένων (ITF, 2022a).

Στην περίπτωση των δημόσιων συγκοινωνιών, η ενσωμάτωση αυτών των απαιτήσεων υπήρξε δύσκολη, αν όχι αδύνατη, λόγω του τρέχοντος μονοπωλίου που κατέχουν τα ΚΤΕΛ και της έλλειψης προσωπικού για την παρακολούθηση και επιβολή των συμφωνιών. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Ν. 4974/2022 (ΦΕΚ 185/Α/29-09-2022) που εγκρίθηκε το 2022, οι υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών αναμένεται να ανατίθενται σε εθνικό επίπεδο και να διαχειρίζονται σε περιφερειακό επίπεδο. Στο πλαίσιο της νέας διαγωνιστικής διαδικασίας θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται ρητές απαιτήσεις αναφοράς δεδομένων (που καθορίζουν τους τύπους δεδομένων, τον βαθμό ανάλυσης, τη χωρική κάλυψη και τη συχνότητα υποβολής αναφορών). Η ελληνική κυβέρνηση πρόκειται να είναι αρμόδια για τη σχετική ενσωμάτωση στις συμβατικές υποχρεώσεις, ενώ οι περιφερειακές κυβερνήσεις μπορεί να βρίσκονται στην καλύτερη θέση για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση, εάν διαχειρίζονται τις συμβάσεις για τις περιφέρειες. Τα δεδομένα από φορείς εκμετάλλευσης μπορεί να διατίθενται μέσω διαδικτυακών πλατφορμών όπως το ΕΣΠ, το οποίο επιτρέπει την προστατευμένη πρόσβαση στις τοπικές αρχές.

Παροχή καθοδήγησης σε εθνικό επίπεδο για τις έρευνες στα νοικοκυριά

Δεδομένης της σημασίας που έχει η παρακολούθηση της κατανομής των μετακινήσεων κατά μέσο στο πλαίσιο των κανονισμών για τα ΣΒΑΚ και το ΔΕΔ-Μ, θα ήταν σκόπιμο να καθιερωθεί η τακτική διεξαγωγή μιας έρευνας στα νοικοκυριά. Για λόγους συνέπειας, το ΥΠΟΜΕ θα πρέπει να αναλάβει τον σχεδιασμό την έρευνας, με την υποστήριξη ερευνητικών ιδρυμάτων. Στη συνέχεια, κάθε περιφερειακή αρχή θα πρέπει να συντονίσει την πραγματοποίηση της έρευνας (πράγμα που μπορεί να περιλαμβάνει δημόσιο διαγωνισμό για τη διαδικασία), να αναλύσει τα δεδομένα και να τα κοινοποιήσει στα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη (π.χ. στους δήμους και στους συμβούλους τους, στις αρμόδιες μητροπολιτικές αρχές μεταφορών). Οι περιφέρειες έχουν περισσότερους πόρους από τους δήμους και, διεξάγοντας την έρευνα σε αυτό το επίπεδο, μπορούν να αποτυπώσουν τις υπεραστικές μετακινήσεις και τα μοτίβα μετακίνησης από και προς τις ευρύτερες περιοχές περίξ των δήμων. Επιπλέον, οι περιφέρειες θα πρέπει να

μοιραστούν τα αποτελέσματα της έρευνας με τους δήμους, επιτρέποντάς τους να αναλύουν τα αποτελέσματα πέραν του μητροπολιτικού και δημοτικού επιπέδου σε μικρότερες ζώνες (π.χ. κυκλοφοριακές ζώνες), τις οποίες μπορούν να χρησιμοποιούν επίσης για την βαθμονόμηση των κυκλοφοριακών υποδειγμάτων, κατά περίπτωση, ή απλώς για την κατανόηση της συμπεριφοράς των μετακινουμένων σε πιο λεπτομερές επίπεδο.

Οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, συμπεριλαμβανομένων των αρμόδιων μητροπολιτικών αρχών μεταφορών, μπορούν να συμβάλλουν στη διαστρωμάτωση του πλαισίου δειγματοληψίας. Η γεωγραφική, δημογραφική ή στοχευμένη συμπεριφορική διαστρωμάτωση μπορεί να συμβάλει στη διασφάλιση ότι η έρευνα θα ολοκληρωθεί από ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του πληθυσμού. Για παράδειγμα, μια αρχή μπορεί να θέσει ως στόχο ένα συγκεκριμένο ποσοστό ολοκλήρωσης με βάση τον πληθυσμό των διοικητικών ορίων της, το εισοδηματικό επίπεδο ή ένα αναδυόμενο μέσο μεταφοράς, για την καλύτερη κατανόηση της συμπεριφοράς των μετακινουμένων (Statistics Canada, 2022).

Τυποποίηση συλλογής δεδομένων και δεικτών σε εθνικό επίπεδο

Προκειμένου η πλατφόρμα ΣΒΑΚ να παρέχει ουσιαστικές πληροφορίες στις τοπικές αρχές σχετικά με τα μέτρα κινητικότητας και να επιτρέπει τη συγκριτική αξιολόγηση, εναπόκειται στην ελληνική αρχή να τυποποιήσει τις πρακτικές συλλογής δεδομένων και τους δείκτες, λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες ΔΕΔ-Μ παράλληλα με τις εθνικές απαιτήσεις, όταν καταστούν διαθέσιμοι. Η προσέγγιση αυτή μπορεί επίσης να συμβάλει στην ενσωμάτωση της χρήσης δεικτών στη διαδικασία της δημόσιας διοίκησης και στην ομαλοποίηση της ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρχών και των ιδιωτικών φορέων που εμπλέκονται στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο του εν λόγω έργου, το ITF προτείνει ένα πλαίσιο δεικτών για την υποστήριξη της ελληνικής κυβέρνησης στην ανάπτυξη ενός συστήματος παρακολούθησης της προόδου των στόχων αστικής κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο. Στο τελευταίο κεφάλαιο περιγράφεται ένα πλαίσιο υποστήριξης τυποποιημένων πρακτικών παρακολούθησης. Το πλαίσιο συνοδεύεται από ένα εργαλείο με βάση το Excel, το «Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για την Ελλάδα», το οποίο προτείνει ένα σύνολο φύλλων υπολογισμού και υποδειγμάτων αναφοράς, για να καταστήσει τη διαδικασία πιο προσιτή και πιο εύκολη στην εφαρμογή για τους δήμους και τις περιφέρειες. Το εργαλείο αυτό μπορεί να χρησιμεύσει ως πρότυπο για μια μελλοντική διαδικτυακή έκδοση, ώστε να διευκολύνει την αναφορά των δεικτών. Η ελληνική κυβέρνηση μπορεί επίσης να συνδράμει στο να γίνει η διαδικασία πιο προσιτή και εύκολη στην εφαρμογή της, μέσω δραστηριοτήτων ανάπτυξης ικανοτήτων όπως η ανταλλαγή γνώσεων και η ανάπτυξη προτύπων, ή μέσω συνεργασιών με ερευνητικά ιδρύματα. Όλες οι προσδοκίες των τοπικών αρχών για συνεισφορά στους δείκτες της πλατφόρμας ΣΒΑΚ θα πρέπει να συνδυαστούν με επαρκείς πόρους και χρηματοδότηση, ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι σε θέση να συμμορφωθούν με τις προσδοκίες.

Συστάσεις για την κατανόηση και την παρακολούθηση της αστικής εμπορευματικής δραστηριότητας

Η παρακολούθηση του αντίκτυπου των μέτρων για πιο βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές θα απαιτήσει την απόκτηση δεδομένων σχετικά με τη ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές, την προσφορά των εμπορευματικών υπηρεσιών, τις υποδομές και τον στόλο οχημάτων. Τα δεδομένα για τη ζήτηση των εμπορευματικών μεταφορών περιλαμβάνουν πληροφορίες για τις ανάγκες παράδοσης των παραληπτών εμπορευμάτων, όπως τα φορτία που λαμβάνονται εβδομαδιαίως ανά τύπο εμπορεύματος. Τα δεδομένα για την παροχή των εμπορευματικών υπηρεσιών μπορεί να περιλαμβάνουν πληροφορίες για τις ροές οχημάτων των μεταφορέων, για παράδειγμα σχετικά με τις πρακτικές οδήγησης και παράδοσης, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου παράδοσης των εμπορευμάτων και του επιπέδου θορύβου που παρατηρείται. Οι πληροφορίες για τις υποδομές αναφέρονται σε δεδομένα σχετικά με τη διαθεσιμότητα των χώρων φορτοεκφόρτωσης και τα χαρακτηριστικά τους, καθώς και τις απαιτήσεις πρόσβασης στην οδό για διάφορους τύπους οχημάτων. Ο στόλος οχημάτων μπορεί να περιλαμβάνει δεδομένα για τα χαρακτηριστικά των οχημάτων (ITF, 2022b).

Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα δεδομένα που σχετίζονται με τα εμπορεύματα δεν παράγονται ούτε συλλέγονται συστηματικά από τις τοπικές αρχές. Οι τοπικές αρχές συχνά δεν διαθέτουν τους απαραίτητους εσωτερικούς πόρους για τη συλλογή και την ανάλυση δεδομένων, οι οποίες μπορεί να είναι χρονοβόρες ή δαπανηρές. Οι πιο εύποροι δήμοι θα μπορούσαν να παράγουν δεδομένα με τη χρήση αισθητήρων και άλλων εφαρμογών τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ), αλλά αυτό δεν αποτελεί κοινή πρακτική στην Ελλάδα. Ακόμα και όταν είναι διαθέσιμα, τα δεδομένα ΤΠΕ (για παράδειγμα σχετικά με τις ροές οχημάτων) δεν είναι αρκετά ώστε να παρέχουν πλήρη χαρακτηρισμό του τομέα, ούτε για τον αντίκτυπο των πολιτικών βιώσιμων εμπορευματικών μεταφορών.

Καθώς οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές επισημάνθηκαν ως ένας δύσκολος τομέας για τις τοπικές αρχές κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων, η ενότητα με τίτλο «Συστάσεις για την κατανόηση και την παρακολούθηση της αστικής εμπορευματικής δραστηριότητας» της λεπτομερούς έκθεσης εμβαθύνει στον τρόπο με τον οποίο μπορούν να ξεπεραστούν οι προκλήσεις συλλογής δεδομένων σε έναν κατακεραματισμένο τομέα, ο οποίος εξακολουθεί να καθοδηγείται από τον ιδιωτικό τομέα. Οι ακόλουθες ενότητες προσφέρουν μια περίληψη των βασικών συμπερασμάτων όπως αναλύονται στην λεπτομερή έκθεση.

Συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων συλλογής δεδομένων

Για την κατανόηση της εμπορευματικής δραστηριότητας, οι αρχές πρέπει να συνεργάζονται με τους διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς που παράγουν ή διαθέτουν σχετικά δεδομένα. Τα εν λόγω δεδομένα μπορεί να αφορούν τη ζήτηση μεταφορών, την παροχή υπηρεσιών, τη διαθεσιμότητα υποδομών και τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων (ITF, 2022b). Οι ενδιαφερόμενοι φορείς μπορεί να είναι μεταφορείς εμπορευμάτων, παραλήπτες, κέντρα εκπαίδευσης οδηγών και ερευνητικά ιδρύματα.

Καθώς επί του παρόντος δεν απαιτείται εκ του νόμου οι ενδιαφερόμενοι φορείς να κοινοποιούν τα δεδομένα στις αρχές, οι αρχές χρειάζεται να καταδείξουν με σαφήνεια τα οφέλη και παράλληλα να δημιουργήσουν εμπιστοσύνη, προκειμένου να πειστούν οι μεταφορείς και οι παραλήπτες να κοινοποιούν τα δεδομένα σε αυτές. Μελέτες ομάδων εστίασης με μεταφορείς εμπορευμάτων, έδειξαν ότι οι μεταφορείς είναι πρόθυμοι να κοινοποιούν δεδομένα εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις – που συμπεριλαμβάνουν την κατανόηση των προσωπικών οφελών, ένα σαφές πλαίσιο χρήσης δεδομένων, ασφάλεια δεδομένων, επαρκές επίπεδο συγκέντρωσης και ευκολία στην παροχή δεδομένων (Laegran et al., 2023).

Η διοργάνωση τακτικών διαλόγων με τα τοπικά εμπορικά επιμελητήρια μπορεί να διευκολύνει τις συζητήσεις σχετικά με τα οφέλη, τις συνθήκες και τις ανησυχίες του διαμοιρασμού δεδομένων. Οι χώροι διαλόγου με τους ενδιαφερόμενους για τις εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να δημιουργήσουν κλίμα εμπιστοσύνης και να επιτρέψουν στις αρχές να αναδείξουν οφέλη όπως η βελτίωση του χρόνου μετακίνησης και της διαθεσιμότητας υποδομών, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν κίνητρο για τον διαμοιρασμό δεδομένων.

Τέλος, οι αρχές χρειάζονται σαφείς συμφωνίες συνεργασίας για τον διαμοιρασμό δεδομένων με τους ιδιωτικούς φορείς στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών που να καθορίζουν τη χρήση δεδομένων, τους όρους διαμοιρασμού και τις προδιαγραφές μορφής των δεδομένων (Moschovou, Vlahogianni and Rentziou, 2019). Τα αιτήματα για δεδομένα θα πρέπει να έχουν νομική βάση και να αφορούν στόχους δημόσιας πολιτικής (ITF, 2022a).

Χρήση ερευνών για τη συλλογή εμπορευματικών δεδομένων για δείκτες

Δεδομένης της τρέχουσας έλλειψης δεδομένων, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών δεν είναι δυνατή χωρίς την παραγωγή νέων δεδομένων. Στο πλαίσιο αυτού του έργου δεν διενεργήθηκε συνολική επανεξέταση όλων των μεθοδολογιών συλλογής εμπορευματικών δεδομένων και της δυνατότητας εφαρμογής τους στην περίπτωση της Ελλάδας. Αντιθέτως, για την ελαχιστοποίηση του φόρτου συλλογής δεδομένων, οι σχετικοί με τις εμπορευματικές μεταφορές δείκτες που προτείνονται στο τελευταίο κεφάλαιο έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να βασίζονται πρωτίστως σε δεδομένα που θα μπορούσαν να συλλέγονται μέσω διετούς περιφερειακής έρευνας που θα απευθύνεται σε μεταφορείς εμπορευμάτων. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν χρησιμοποιηθεί έρευνες στους μεταφορείς για τη λήψη των εμπορευματικών δεδομένων που απαιτούνται γι' αυτούς τους δείκτες, αν και όχι πάντα σε σταθερή βάση (van den Bossche et al., 2017).

Η δομή των προτεινόμενων ερευνών είναι παρόμοια με αυτή των ερευνών για την καταγραφή των μετακινήσεων στα νοικοκυριά που συντονίζονται σε εθνικό επίπεδο. Και σε αυτή την περίπτωση, προτείνεται ο συντονισμός σε εθνικό επίπεδο με τη χρήση μίας τυποποιημένης μεθοδολογίας για την ελαχιστοποίηση των περιττών προσπαθειών από τις περιφέρειες. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω σύμπραξης με πανεπιστημιακά ιδρύματα ή έναν σχετικό ερευνητικό φορέα. Οι κύριες ερωτήσεις της έρευνας θα μπορούσαν να οριστούν σε εθνικό επίπεδο για λόγους συνέπειας, με πιθανές προσαρμογές σε περιφερειακό επίπεδο. Οι περιφερειακές αρχές θα πρέπει να προσδιορίσουν ένα δείγμα και να μεγιστοποιήσουν τα ποσοστά ανταπόκρισης από τους μεταφορείς (Sakai, Kawamura and Hyodo, 2015) με την υποστήριξη των εθνικών και δημοτικών μητρώων. Η σύμπραξη με τοπικά και εθνικά εμπορικά επιμελητήρια θα μπορούσε επίσης να αυξήσει τα ποσοστά ανταπόκρισης στην έρευνα.

Επιλογή μέτρων πολιτικής αστικών μεταφορών στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ

Για να υποστηρίξει την επιδίωξη της ελληνικής κυβέρνησης για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, το ITF ανέπτυξε ένα εργαλείο επιλογής μέτρων (το «Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα»), σχεδιασμένο ώστε να βοηθά τις τοπικές αρχές να επιλέγουν τα κατάλληλα μέτρα πολιτικής μεταφορών για συγκεκριμένα αστικά περιβάλλοντα. Το εργαλείο θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμο κατά τη φάση της *Ανάπτυξης* - ειδικά στο Στάδιο 4 κατά το οποίο πρόκειται να καθοριστούν και να αξιολογηθούν οι δέσμες μέτρων, σύμφωνα με τον νόμο για τα ΣΒΑΚ (βλ. Σχήμα 1). Μπορεί να αποτελέσει χρήσιμο σημείο εκκίνησης για τους συμβούλους που παρέχουν συμβουλευτικές υπηρεσίες στις τοπικές αρχές, αλλά οι πρωταρχικοί χρήστες του εργαλείου είναι οι ίδιες οι τοπικές αρχές. Πρόκειται για ένα εκπαιδευτικό βοήθημα που βοηθά τις τοπικές αρχές (1) να κατανοήσουν τη μορφή που θα μπορούσε να έχει ένας κατάλογος μέτρων κατάλληλων για το δικό τους πλαίσιο και (2) να συμμετάσχουν αποτελεσματικά στον καθορισμό των μέτρων παράλληλα με άλλους εμπειρογνώμονες. Το περιεχόμενο του εργαλείου μπορεί επίσης να είναι χρήσιμο κατά τη διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων ή τον καθορισμό στόχων σε προηγούμενα στάδια εάν η τοπική αρχή επιθυμεί να κατανοήσει το είδος των δράσεων που ενδέχεται να χρειαστούν για την επίτευξη ενός επιθυμητού μελλοντικού σεναρίου κατά την ιεράρχηση των στόχων. Το εργαλείο αναπτύχθηκε με βάση διεθνείς καλές πρακτικές, προσαρμοσμένες στο ελληνικό πλαίσιο με βάση μία λεπτομερή έρευνα ερωτηματολογίου και διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους φορείς, με αντιπροσώπους από κάθε κατηγορία αστικής περιοχής βάσει «Κλεισθόνη», καθώς και από περιφέρειες, ενδιαφερομένους φορείς από τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, ακαδημαϊκούς, επαγγελματίες του τομέα των μεταφορών και την ελληνική κυβέρνηση. Η διοικητική μεταρρύθμιση «Κλεισθόνης» (Ν. 4555/2018) στην Ελλάδα εισήγαγε έξι κατηγορίες αστικών περιοχών που κυμαίνονται από μητροπολιτικές περιοχές (Κατηγορία 1) έως μικρούς νησιωτικούς δήμους (Κατηγορία 6).

Το εργαλείο, το οποίο είναι σχεδιασμένο με βάση το Microsoft Excel, παρέχει ενημερωτικά δελτία για 24 μέτρα κινητικότητας που περιλαμβάνουν 78 επιμέρους μέτρα, σχεδιασμένα για την επίτευξη των στόχων του νόμου για τα ΣΒΑΚ και άλλες προδιαγραφές για την κινητικότητα. Η συνάφεια των μέτρων ή των επιμέρους μέτρων σε ορισμένες περιοχές βασίζεται σε μια παραλλαγή των κατηγοριών δήμων βάσει «Κλεισθόνη», όπως εξηγείται παρακάτω. Το παρόν κεφάλαιο περιγράφει το εργαλείο, τον τρόπο με τον οποίο οργανώνεται και τον τρόπο χρήσης του. Μια ηλεκτρονική έκδοση του εργαλείου θα μπορούσε να είναι προσβάσιμη μέσω της Εθνικής Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας ΣΒΑΚ, ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα ενημέρωσης/επικαιροποίησης σε κεντρικό επίπεδο και να διευκολύνεται η πρόσβαση για τις αρχές. Για την πλατφόρμα έχει εκδοθεί υπουργική απόφαση (FEK 1735/Β/19-3-2024) και θα τελεί υπό τη διαχείριση του ΥΠΟΜΕ. Τα δεδομένα πρόκειται να είναι διαθέσιμα στο διαδίκτυο για πρόσβαση από όλες τις τοπικές αρχές.

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται γενικότερα τα μέτρα με βάση την κατηγορία πολιτικής, τον τομέα, το σχετικό κόστος, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και το επίπεδο συμμετοχής της ελληνικής κυβέρνησης. Πιθανές πηγές χρηματοδότησης που μπορούν να υποστηρίξουν την υλοποίηση των μέτρων περιλαμβάνονται στη λεπτομερή έκθεση στην ενότητα με τίτλο «Χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων ΣΒΑΚ».

Οι στόχοι των ΣΒΑΚ και τα μέτρα κινητικότητας

Οι τοπικές αρχές καταρτίζουν ΣΒΑΚ για την επίτευξη των στόχων κινητικότητας, με σκοπό τη βελτίωση της συνολικής περιβαλλοντικής, κοινωνικής και οικονομικής βιωσιμότητας. Το εργαλείο επιλογής μέτρων προτείνει μέτρα που βοηθούν στην επίτευξη των στόχων οι οποίοι παρατίθενται στον νόμο για τα ΣΒΑΚ και σε άλλα έγγραφα πολιτικής της ΕΕ, καθώς και στην πρόταση για τον αναθεωρημένο κανονισμό του ΔΕΔ-Μ (COM/2021/812 final) (βλ.

Πίνακας 2).

Πίνακας 2. Στόχοι για την κινητικότητα σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο για τα ΣΒΑΚ και το Πλαίσιο Αστικής Κινητικότητας της ΕΕ

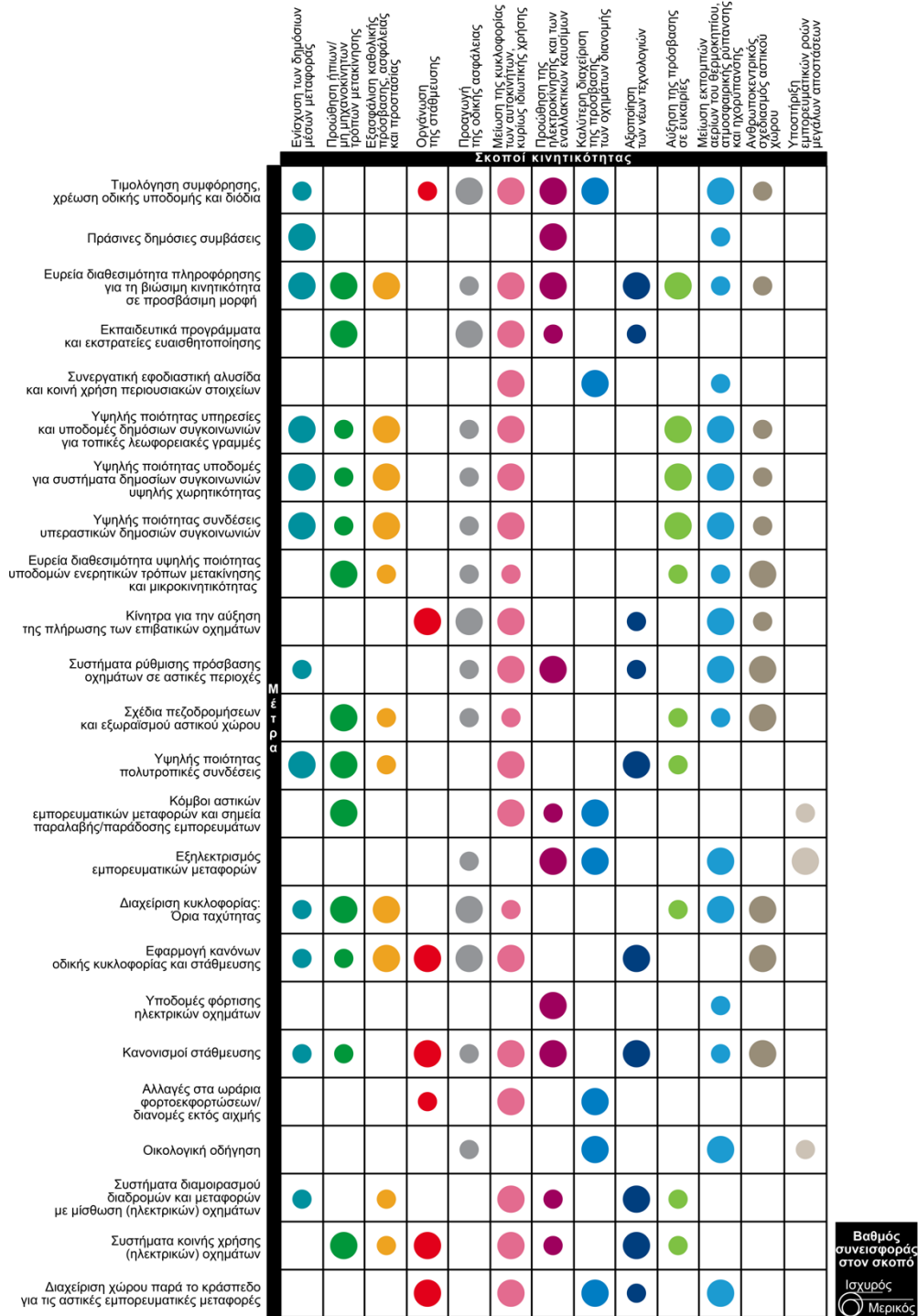
| Στόχοι του νόμου για τα ΣΒΑΚ (4784/2021) | Στόχοι του Πλαισίου Αστικής Κινητικότητας της ΕΕ (πρόσθετα στον νόμο για τα ΣΒΑΚ) |
|---|--|
| <p>Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς</p> <p>Προώθηση ήπιων/μη μηχανοκίνητων τρόπων μετακίνησης</p> <p>Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα</p> <p>Προαγωγή της οδικής ασφάλειας</p> <p>Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης</p> <p>Οργάνωση της στάθμευσης</p> <p>Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων</p> <p>Καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής</p> <p>Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών</p> | <p>Αύξηση της πρόσβασης σε ευκαιρίες</p> <p>Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης</p> <p>Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός αστικού χώρου</p> <p>Υποστήριξη εμπορευματικών ροών μεγάλων αποστάσεων</p> |

Πηγές: Νόμος για τα ΣΒΑΚ 4784/2021 (FEK 40/A/16-03-2021), πρόταση για τον αναθεωρημένο κανονισμό του ΔΕΔ-Μ (COM/2021/812 final).

Η καταλληλότητα κάθε μέτρου σε ότι αφορά την εκπλήρωση των στόχων για την κινητικότητα απεικονίζεται στο Σχήμα 3. Η μείωση της χρήσης των Ι.Χ. αυτοκινήτων αντιμετωπίζεται άμεσα με 17 από τα 24 μέτρα, αλλά και μερικώς με τρία επιπλέον μέτρα. Ο στόχος αυτός έχει ζωτική σημασία για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και, συνεπώς, περιλαμβάνει πολλά σχετικά μέτρα. Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης ακολουθεί τη μείωση της χρήσης των Ι.Χ. αυτοκινήτων ως βασικός στόχος που στοχεύει τις επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον και στην υγεία. Άλλοι στόχοι μπορεί να είναι πιο συγκεκριμένοι και, ως εκ τούτου, να έχουν λιγότερα μέτρα που τους επηρεάζουν, αλλά καθένας από αυτούς αποτελεί άμεσο στόχο τουλάχιστον ενός μέτρου.

Το εργαλείο καταδεικνύει με σαφήνεια ότι η βιώσιμη κινητικότητα χρειάζεται μια «δέσμη μέτρων» (δηλ. μια ενοποιημένη προσέγγιση) για την επίτευξη όλων των στόχων για την κινητικότητα. Δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί ένα μεμονωμένο μέτρο για όλους τους στόχους. Επιπλέον, ορισμένα μέτρα έχουν ισχυρή επίδραση σε ορισμένους στόχους, ενώ έχουν δευτερεύουσα ή μερική επίδραση σε άλλους. Εάν οι τοπικές αρχές έχουν συγκεκριμένους στόχους προτεραιότητας, μπορούν να εφαρμόσουν τα φίλτρα του εργαλείου προκειμένου να εντοπίσουν τα μέτρα που συμβάλλουν σημαντικά στον επιθυμητό στόχο τους. Με αυτόν τον τρόπο, οι τοπικές αρχές μπορούν να προσαρμόσουν το υποσύνολο των μέτρων που προτείνονται από το εργαλείο, ώστε να αντανakλά τις προτεραιότητές τους.

Σχήμα 3. Μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οι στόχοι στους οποίους συμβάλλουν

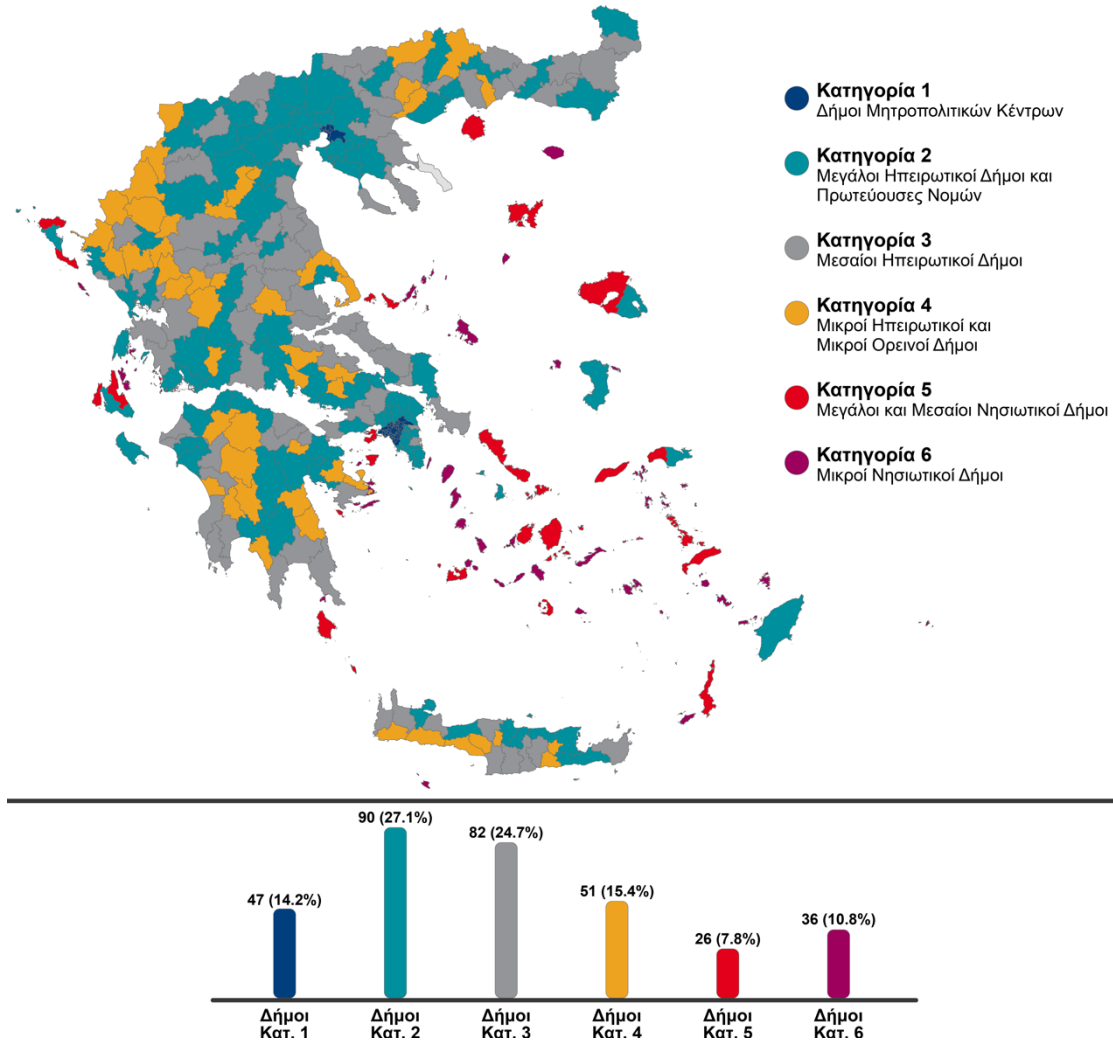


Ταξινόμηση μέτρων ανά κατηγορία περιοχής

Η διοικητική μεταρρύθμιση «Κλεισθένης» θέσπισε μια ταξινόμηση των δήμων με σκοπό την ενίσχυση της εσωτερικής οργάνωσής τους, διασφαλίζοντας παράλληλα τη δίκαιη κατανομή των κεντρικών αυτοτελών κονδυλίων (ήτοι των κονδυλίων που χορηγούνται ετησίως στους δήμους από την κρατική διοίκηση) και των κονδυλίων που προέρχονται από άλλες εθνικές ή ευρωπαϊκές πηγές χρηματοδότησης (FEK 133/A/19-07-2018). Στο Σχήμα 4 παρουσιάζεται ο χάρτης των ελληνικών δήμων με βάση την εν λόγω ταξινόμηση. Οι δήμοι της Ελλάδας διαφέρουν σημαντικά όχι μόνο ως προς τον πληθυσμό αλλά και ως προς το φυσικό και δομημένο περιβάλλον τους (KEDE and EETAA, 2022). Ως εκ τούτου, προσδιορίστηκαν έξι κατηγορίες δήμων (FEK 133/A/19-07-2018):

- Η **Κατηγορία 1 (Δήμοι Μητροπολιτικών Κέντρων)** περιλαμβάνει τους δήμους που βρίσκονται στις μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης
- Η **Κατηγορία 2 (Μεγάλοι Ηπειρωτικοί Δήμοι και Δήμοι Πρωτευουσών Νομών)** περιλαμβάνει α) όλους τους ηπειρωτικούς δήμους με πληθυσμό άνω των 25 000 κατοίκων και β) όλους τους δήμους (ηπειρωτικούς ή νησιωτικούς) που ήταν πρωτεύουσες νομών. Παρότι η Κρήτη και η Εύβοια είναι τα δύο μεγαλύτερα νησιά της Ελλάδας, θεωρούνται μέρος της ηπειρωτικής Ελλάδας (EETAA and University of the Aegean, 2023).
- Η **Κατηγορία 3 (Μεσαίοι Ηπειρωτικοί Δήμοι)** περιλαμβάνει όλους τους ηπειρωτικούς δήμους με πληθυσμό μεταξύ 10 000 και 25 000 κατοίκων.
- Η **Κατηγορία 4 (Μικροί Ηπειρωτικοί και Μικροί Ορεινοί Δήμοι)** περιλαμβάνει όλους τους ηπειρωτικούς δήμους με λιγότερους από 10 000 κατοίκους.
- Η **Κατηγορία 5 (Μεγάλοι και Μεσαίοι Νησιωτικοί Δήμοι)** περιλαμβάνει όλους τους νησιωτικούς δήμους με περισσότερους από 3 500 κατοίκους.
- Η **Κατηγορία 6 (Μικροί Νησιωτικοί Δήμοι)** περιλαμβάνει όλους τους νησιωτικούς δήμους με λιγότερους από 3 500 κατοίκους.

Σχήμα 4. Ταξινόμηση ελληνικών δήμων βάσει της μεταρρύθμισης του προγράμματος «Κλεισθένης».

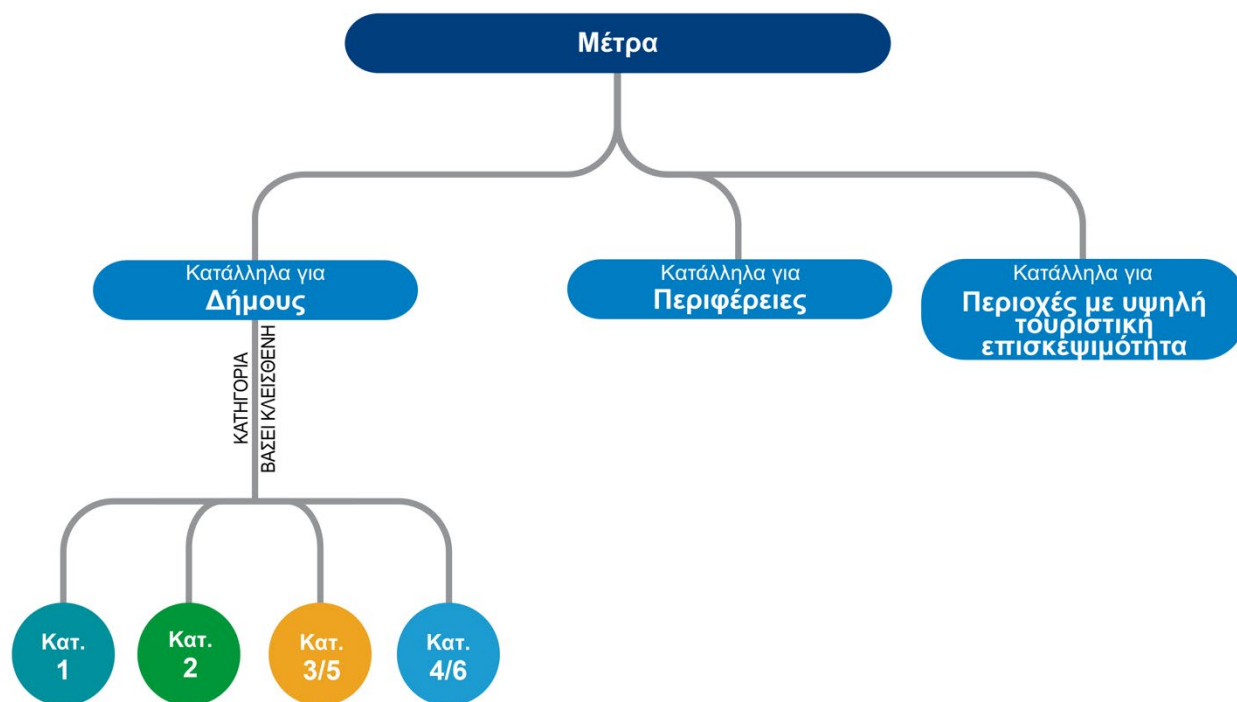


Η ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στη λεπτομερή έκθεση υπογραμμίζει ότι η ταξινόμηση των ελληνικών δήμων που εισήγαγε η μεταρρύθμιση του «Κλεισθένη» αποτελεί μια σταθερή βάση. Η ταξινόμηση αυτή αντιμετωπίζει αποτελεσματικά την πολυπλοκότητα και την ποικιλομορφία μεταξύ των ελληνικών δήμων, με αποτέλεσμα την ομαδοποίηση σε έξι κατηγορίες δήμων με παρόμοια χαρακτηριστικά και ανάγκες. Αν και κάθε κατηγορία δήμου είναι μοναδική, κάποιες συνδέονται πιο στενά, αντιμετωπίζουν παρόμοιες προκλήσεις και αναζητούν κοινές λύσεις, ιδίως σε ό,τι αφορά την κινητικότητα. Η ανάλυση της κατάρτισης ΣΒΑΚ ανά κατηγορία δήμου, όπως παρουσιάζεται στο δεύτερο κεφάλαιο της λεπτομερούς έκθεσης, υποστηρίζει περαιτέρω αυτό το συμπέρασμα.

Για να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να επιλέξουν τα πιο κατάλληλα μέτρα για την περιοχή τους, το εργαλείο εισάγει μια μικρή τροποποίηση στην υφιστάμενη ταξινόμηση βάσει «Κλεισθένη». Τα μέτρα ταξινομούνται ως σχετικά για περιφέρειες ή/και δήμους Κατηγορίας 1, Κατηγορίας 2, Κατηγοριών 3 και 5 και Κατηγοριών 4 και 6. Υπάρχει επίσης μια επιπρόσθετη κατηγορία, η οποία υποδηλώνει εάν τα μέτρα είναι πιο συναφή σε δήμους υψηλής τουριστικής επισκεψιμότητας (ανεξαρτήτως κατηγορίας) ή όχι (Σχήμα 5). Ο τουρισμός αποτελεί βασική κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας, έχοντας αντίκτυπο τόσο στις νησιωτικές όσο και στις ηπειρωτικές περιοχές. Ο δείκτης τουριστικής εποχικότητας στους δήμους (δηλ. ο λόγος του αριθμού τουριστών τον μήνα αιχμής προς τον μηνιαίο μέσο όρο), ο οποίος κυμαίνεται από 1.2 έως 2.8 (Hellenic Statistical Authority, 2022), περιτλέκει τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της κινητικότητας. Για παράδειγμα, ο μεγάλος όγκος τουριστών και η εποχιακή ζήτηση θέτουν προκλήσεις για τον σχεδιασμό των υπηρεσιών και των υποδομών. Οι υπηρεσίες κινητικότητας αντιμετωπίζουν

ταχεία κλιμάκωση και μείωση των υπηρεσιών, καθώς και σημαντικούς περιορισμούς δυναμικότητας. Οι εποχιακοί περιορισμοί δυναμικότητας απαιτούν ευέλικτες προσεγγίσεις για τη διαχείριση της ζήτησης εξασφαλίζοντας παράλληλα βασική κινητικότητα για τους κατοίκους. Αυτό μπορεί να αποτελέσει πρόκληση όταν οι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης δίνουν προτεραιότητα σε πιο κερδοφόρες τουριστικές υπηρεσίες έναντι εκείνων που εξυπηρετούν τους κατοίκους.

Σχήμα 5. Σύστημα ταξινόμησης μέτρων με βάση τις κατηγορίες περιοχών



Τα μέτρα που είναι κατάλληλα για περιφέρειες συνήθως εφαρμόζονται σε περιφερειακό επίπεδο. Αυτό περιλαμβάνει μέτρα όπως τις υπεραστικές δημόσιες συγκοινωνίες, όπου η ευθύνη για τη λήψη αποφάσεων και την εφαρμογή εναπόκειται σε μεγάλο βαθμό στις περιφερειακές αρχές. Για άλλα μέτρα, όπως τις τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες, μπορεί επίσης να απαιτείται υποστήριξη από τις περιφέρειες σε ό,τι αφορά τη λήψη αποφάσεων, τη χρηματοδότηση κ.λπ., ενώ η εφαρμογή τους εναπόκειται σε επίπεδο δήμου. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα μέτρα δεν ταξινομούνται ως περιφερειακά μέτρα. Πολλά μέτρα αφορούν συγκεκριμένες κατηγορίες δήμων καθώς και περιφερειών: για παράδειγμα, η πολυτροπική συνδεσιμότητα που θα πρέπει να συντονίζεται μεταξύ των δημοτικών και των περιφερειακών αρχών σε ολόκληρη την περιφέρεια.

Τα μέτρα που ενδείκνυνται για το δημοτικό επίπεδο ταξινομούνται πρώτα σύμφωνα με τις κατηγορίες δήμων βάσει «Κλεισθόνη». Οι Κατηγορίες 3 και 5 ομαδοποιούνται μαζί, όπως και οι Κατηγορίες 4 και 6. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι Δήμοι Κατηγοριών 3 και 5 έχουν παρόμοια δημογραφικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, ενώ αμφότεροι έχουν μέτρια τεχνική ικανότητα. Επιπλέον, αντιμετωπίζουν λιγότερα προβλήματα κινητικότητας που σχετίζονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση και έχουν χαμηλότερη πληθυσμιακή πυκνότητα από τις Κατηγορίες 1 και 2. Ομοίως, οι Κατηγορίες 4 και 6 έχουν συγκρίσιμα χαρακτηριστικά όσον αφορά τον πληθυσμό και το δομημένο περιβάλλον, αντιμετωπίζουν τις σημαντικότερες προκλήσεις προσβασιμότητας λόγω της απομακρυσμένης θέσης/χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας, ενώ έχουν πολύ περιορισμένη δυνατότητα αντιμετώπισης ακόμη και βασικών προβλημάτων που σχετίζονται με την κινητικότητα. Δεδομένου ότι η νομοθεσία δεν απαιτεί την κατάρτιση ΣΒΑΚ για τους Δήμους Κατηγοριών 4 και 6, οι οποίοι είναι συνήθως αγροτικοί οικισμοί, οι περιφέρειες που περιλαμβάνουν πολλούς δήμους Κατηγοριών 4 και 6 μπορούν να εξετάσουν το ενδεχόμενο υποστήριξης της εφαρμογής αυτών των μέτρων μέσω των περιφερειακών ΣΒΑΚ τους.

Το εργαλείο περιλαμβάνει επίσης μία δυαδική ταξινόμηση σχετικά με τον τουρισμό, η οποία εφαρμόζεται οριζόντια για όλες τις κατηγορίες αστικών περιοχών. Ορισμένα μέτρα είναι ιδιαίτερα σημαντικά για δήμους με υψηλή τουριστική επισκεψιμότητα, ανεξαρτήτως μεγέθους. Για παράδειγμα, η διαχείριση χώρου παρά το κράσπεδο για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές είναι σημαντική σε δήμους Κατηγορίας 1 και Κατηγορίας 2, για την αποτελεσματική διαχείριση των θέσεων φορτοεκφόρτωσης. Αυτό μπορεί να μην είναι σημαντικό για μικρότερους δήμους, εκτός εάν πρόκειται για περιοχές με μεγάλη προσέλευση τουριστών. Κατά τη διάρκεια των περιόδων αιχμής, ίσως είναι συνετή η εφαρμογή μέτρων διαχείρισης χώρου παρά το κράσπεδο, ειδικά σε ιστορικές κεντρικές περιοχές με έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τα μέτρα για τα οποία πιθανόν να μην απαιτείται διαφοροποίηση ανάλογα με το επίπεδο τουρισμού δεν ταξινομούνται ως σημαντικά για τις περιοχές με υψηλής τουριστικής επισκεψιμότητας.

Πέρα από τον τουρισμό, η νησιωτική γεωγραφία επηρεάζει τις συνθήκες κινητικότητας και, συνεπώς, τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται τα μέτρα κινητικότητας. Η ανάλυση που παρουσιάζεται στο δεύτερο κεφάλαιο της λεπτομερούς έκθεσης καταδεικνύει ότι δήμοι κάθε κατηγορίας προσελκύουν τουριστικές ροές, ενώ οι νησιωτικοί δήμοι συγκαταλέγονται στις Κατηγορίες 2, 5 και 6. Οι τουριστικές ροές επηρεάζουν την επιλογή των μέτρων, καθώς και τον χρόνο ή τον τρόπο εφαρμογής τους, όπως εξηγείται στο παράδειγμα διαχείρισης χώρου παρά το κράσπεδο για την εφοδιαστική αλυσίδα. Η νησιωτική γεωγραφία δεν διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην επιλογή των κατάλληλων μέτρων και όλα τα μέτρα αφορούν τα νησιά. Ωστόσο, η εφαρμογή ορισμένων μέτρων σε νησιωτικά περιβάλλοντα εισάγει ιδιαιτερότητες ή προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Για παράδειγμα, η πολυτροπική συνδεσιμότητα στα νησιά (και στους παράκτιους δήμους) θα πρέπει να λαμβάνει πολύ σοβαρά υπόψη τις συνδέσεις με τους λιμένες, εάν αυτοί αποτελούν τον κύριο τρόπο πρόσβασης στο νησί.

Ποια είναι τα μέτρα της πολιτικής μεταφορών;

Το εργαλείο περιλαμβάνει 24 μέτρα πολιτικής. Μερικά από αυτά είναι πιο απλά και εμφανίζουν περιορισμένη ποικιλομορφία στην εφαρμογή τους. Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, στην περίπτωση διαχείρισης της κυκλοφορίας με τη χρήση ορίων ταχύτητας. Άλλα περιλαμβάνουν διάφορους παράγοντες και θα μπορούσαν να έχουν διαφορετικές μορφές, όπως η προώθηση κόμβων αστικών εμπορευματικών μεταφορών. Στις περιπτώσεις όπου τα μέτρα περιλαμβάνουν πολλαπλές πιθανές παρεμβάσεις, έχουν χωριστεί σε επιμέρους μέτρα, συνολικά 78 στον αριθμό. Τα μέτρα μπορούν να αφορούν μόνο τον τομέα των επιβατικών μεταφορών, τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών ή και τους δύο, και ταξινομούνται με βάση την κατηγορία πολιτικής, το σχετικό κόστος, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και το επίπεδο της εθνικής συμμετοχής. Συνοπτικά, στο Σχήμα 6, τα μέτρα ομαδοποιούνται σε πέντε κατηγορίες που αναφέρονται στον τρόπο με τον οποίο οι πολιτικές υποστηρίζουν μια πιο επιθυμητή συμπεριφορά, όπως αυτές που βελτιώνουν τη βιωσιμότητα, την ασφάλεια ή την ευημερία:

1. Τα **οικονομικά μέτρα** περιλαμβάνουν οικονομικά κίνητρα ή αντικίνητρα, για την επιλογή πιο επιθυμητών μέσων μεταφοράς (π.χ. τιμολόγηση συμφόρησης, χρέωση οδικής υποδομής και διόδια). Τα αντικίνητρα, ειδικότερα, μπορεί να είναι πιο αμφιλεγόμενη η εφαρμογή τους, αλλά συνήθως είναι πολύ αποτελεσματικά. Κατά την εφαρμογή οικονομικών μέτρων, οι αρχές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις συνέπειες της ανισοκατανομής και να διασφαλίζουν ότι τα οικονομικά βάρη δεν επιβαρύνουν άδικα συγκεκριμένες ομάδες.
2. Τα **ρυθμιστικά μέτρα** περιορίζουν ή επιβάλλουν όρια σε λιγότερο επιθυμητές ενέργειες δια νόμου (π.χ. κανονισμοί στάθμευσης, ρυθμίσεις πρόσβασης οχημάτων σε αστικές περιοχές). Τα ρυθμιστικά μέτρα μπορεί επίσης να είναι αμφιλεγόμενα, καθώς μπορούν να περιορίσουν συμπεριφορές που αυτήν τη στιγμή είναι κοινότητες. Μπορούν επίσης να συνδυαστούν με οικονομικά μέτρα, με την επιβολή προστίμων ή επιβαρύνσεων για συμπεριφορές που δεν συμμορφώνονται με τη ρύθμιση (π.χ. ενδέχεται να απαιτείται η πληρωμή ενός ποσού για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα που εισέρχονται σε μια ζώνη χαμηλών εκπομπών). Τα ρυθμιστικά μέτρα πρέπει να συνδυάζονται με μέτρα επιβολής για να είναι αποτελεσματικά.
3. Τα **μέτρα εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης** βελτιώνουν την ενημέρωση του κοινού σχετικά με τις επιθυμητές επιλογές μεταφορών ή αυξάνουν την εμπιστοσύνη σε αυτές (π.χ. ενίσχυση της ενημέρωσης για τη βιωσιμότητα και την προσβασιμότητα). Η υλοποίηση των περισσότερων μέτρων κινητικότητας θα

πρέπει να συνδυάζεται με μέτρα εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης, ώστε να ενημερώνεται το κοινό για το πώς ενδέχεται να επηρεαστεί και πώς μπορεί να συμμορφωθεί. Η εκπαίδευση και η ευαισθητοποίηση από μόνες τους δεν αποτελούν αποτελεσματικό τρόπο για την προώθηση πιο βιώσιμων επιλογών όσον αφορά τα μέσα μεταφοράς. Θα πρέπει επίσης να υπάρχουν επαρκείς υπηρεσίες και υποδομές.

4. Τα **μέτρα υποδομών** περιλαμβάνουν την κατασκευή ή τη μετατροπή υποδομών με βάση έναν σκοπό που βελτιώνει τις συνθήκες για τις επιθυμητές συμπεριφορές μεταφοράς (π.χ. αύξηση και βελτίωση των οδικών και των συναφών υποδομών για ενεργητική μετακίνηση και μικροκινητικότητα). Η μετατροπή των υποδομών που προορίζονται για λιγότερο βιώσιμα μέσα μεταφοράς και η διάθεσή τους σε πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς μπορεί να αποτελέσει έναν αποδοτικό τρόπο παροχής κινήτρων για την αλλαγή του τρόπου μετακίνησης.
5. Τα **μέτρα ΤΠΕ/καινοτομίας/ έρευνας και ανάπτυξης** εξαρτώνται συνήθως από νέες τεχνολογίες, τις οποίες προσπαθούν να αξιοποιήσουν ή να αναπτύξουν ώστε να υποστηρίξουν πιο επιθυμητές επιλογές μεταφορών ή να βελτιώσουν τις υπηρεσίες/λειτουργίες (π.χ. συνεργατική εφοδιαστική αλυσίδα και κοινή χρήση περιουσιακών στοιχείων στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές). Σε αυτήν την κατηγορία μέτρων περιλαμβάνονται οι τεχνολογικές βελτιώσεις οχημάτων που έχουν άμεση επίδραση στη βιωσιμότητα, στην ασφάλεια κ.λπ. Περιλαμβάνονται επίσης ψηφιακά εργαλεία τα οποία ενθαρρύνουν, για παράδειγμα, την αποδοτικότερη χρήση των υφιστάμενων οχημάτων.

Το εργαλείο παρέχει επίσης ποιοτική ένδειξη του σχετικού κόστους, του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης και του επιπέδου συμμετοχής της ελληνικής κυβέρνησης για την παροχή μιας συνοπτικής εικόνας αναφορικά με τις προκλήσεις της υλοποίησης. Ωστόσο, αυτές οι ταξινομήσεις θα πρέπει να θεωρούνται εξαιρετικά γενικές και σημαντικά μεταβλητές, ανάλογα με τον ακριβή τρόπο εφαρμογής ενός μέτρου. Υπάρχουν πολλές ενέργειες που μπορούν να κάνουν οι τοπικές αρχές ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τις ανάγκες και τους πόρους τους. Το πλήρες ενημερωτικό δελτίο των μέτρων, το οποίο περιλαμβάνεται στο εργαλείο, προσφέρει μια λεπτομερή ανάλυση των στοιχείων που πρέπει να ληφθούν υπόψη.

Το «Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα»

Το συνοδευτικό εργαλείο σχεδιασμένο με βάση το Excel, το «Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα» αποσκοπεί να βοηθήσει τις τοπικές αρχές στην επιλογή κατάλληλων μέτρων πολιτικής μεταφορών με βάση το συγκεκριμένο αστικό τους περιβάλλον κατά τη διάρκεια της διαδικασίας κατάρτισης του δικού τους ΣΒΑΚ. Επιτρέπει στους χρήστες να εφαρμόσουν φίλτρα με βάση τα επιθυμητά κριτήρια για τον καθορισμό ενός περιορισμένου καταλόγου πιθανών κατάλληλων μέτρων για την κατηγορία της αστικής περιοχής τους, τα οποία καλύπτουν τους στόχους κινητικότητάς τους.

Η ταξινόμηση των μέτρων ανά κατηγορία αστικής περιοχής επιχειρεί τον εντοπισμό πιθανών λύσεων σε κοινές προκλήσεις κινητικότητας οι οποίες χαρακτηρίζουν μια κατηγορία αστικής περιοχής. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι κάθε δήμος έχει μοναδικές συνθήκες και περιορισμούς και καμία ταξινόμηση δεν μπορεί να αντιμετωπίσει διεξοδικά την πολυπλοκότητα και την πολυμορφία των ελληνικών δήμων. Το εργαλείο παρουσιάζει διάφορα εναλλακτικά μέτρα κινητικότητας, αλλά ο τρόπος με τον οποίο θα υλοποιηθούν τελικά θα πρέπει να προσαρμοστεί από τις τοπικές αρχές. Η ταξινόμηση ενός μέτρου ως σχετικού για μια κατηγορία αστικής περιοχής δεν σημαίνει ότι θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε όλους τους δήμους αυτής της κατηγορίας.

Κανένα μέτρο δεν εξυπηρετεί όλους τους στόχους κινητικότητας, ούτε όλα τα μέτρα ταιριάζουν σε κάθε περίπτωση. Το εργαλείο καταδεικνύει ότι για τις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας απαιτείται μια προσέγγιση δέσμης μέτρων. Οι τοπικές αρχές ενθαρρύνονται να χρησιμοποιήσουν αυτό το εργαλείο μετά από ενδελεχή αξιολόγηση των αναγκών τους, με βάση την οποία διαμορφώνονται οι τομείς προτεραιότητάς τους και προσδιορίζεται η καταλληλότητα ορισμένων μέτρων έναντι άλλων. Το εργαλείο αυτό έχει εκπαιδευτικό και όχι κανονιστικό χαρακτήρα. Δεν υποκαθιστά τη σε βάθος ανάλυση των μοναδικών τοπικών συνθηκών.

Επισκόπηση του εργαλείου

Κατά την είσοδο του χρήστη στο εργαλείο, παρουσιάζεται αρχικά ένα φύλλο με τον τίτλο «Αρχική Σελίδα» που περιέχει την εισαγωγή και περιγραφή των φύλλων που περιλαμβάνονται στο εργαλείο, καθώς και μια σύντομη περιγραφή του έργου. Περιλαμβάνει επίσης την ταξινόμηση των αστικών περιοχών που χρησιμοποιείται για την κατάταξη της συνάφειας των μέτρων για συγκεκριμένες αστικές περιοχές.

Το φύλλο «Μέτρα» παραθέτει όλα τα μέτρα και επιμέρους μέτρα (και τους κωδικούς τους) και περιλαμβάνει συνδέσμους προς τα αντίστοιχα ενημερωτικά δελτία.

Στο φύλλο «Σύνοψη Μέτρων» συνοψίζονται όλα τα χαρακτηριστικά των μέτρων και επιμέρους μέτρων με βάση τη συνάφειά τους για συγκεκριμένη κατηγορία αστικής περιοχής, κατηγορία μέτρων, σχετικό κόστος, χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, επίπεδο εθνικής συμμετοχής και δυνατότητα εφαρμογής για την εκπλήρωση συγκεκριμένων στόχων κινητικότητας. Το φύλλο «Φίλτρο Επιλογής Μέτρων» επιτρέπει στους χρήστες να εφαρμόζουν φίλτρα στον πλήρη κατάλογο των μέτρων με βάση τα ίδια κριτήρια.

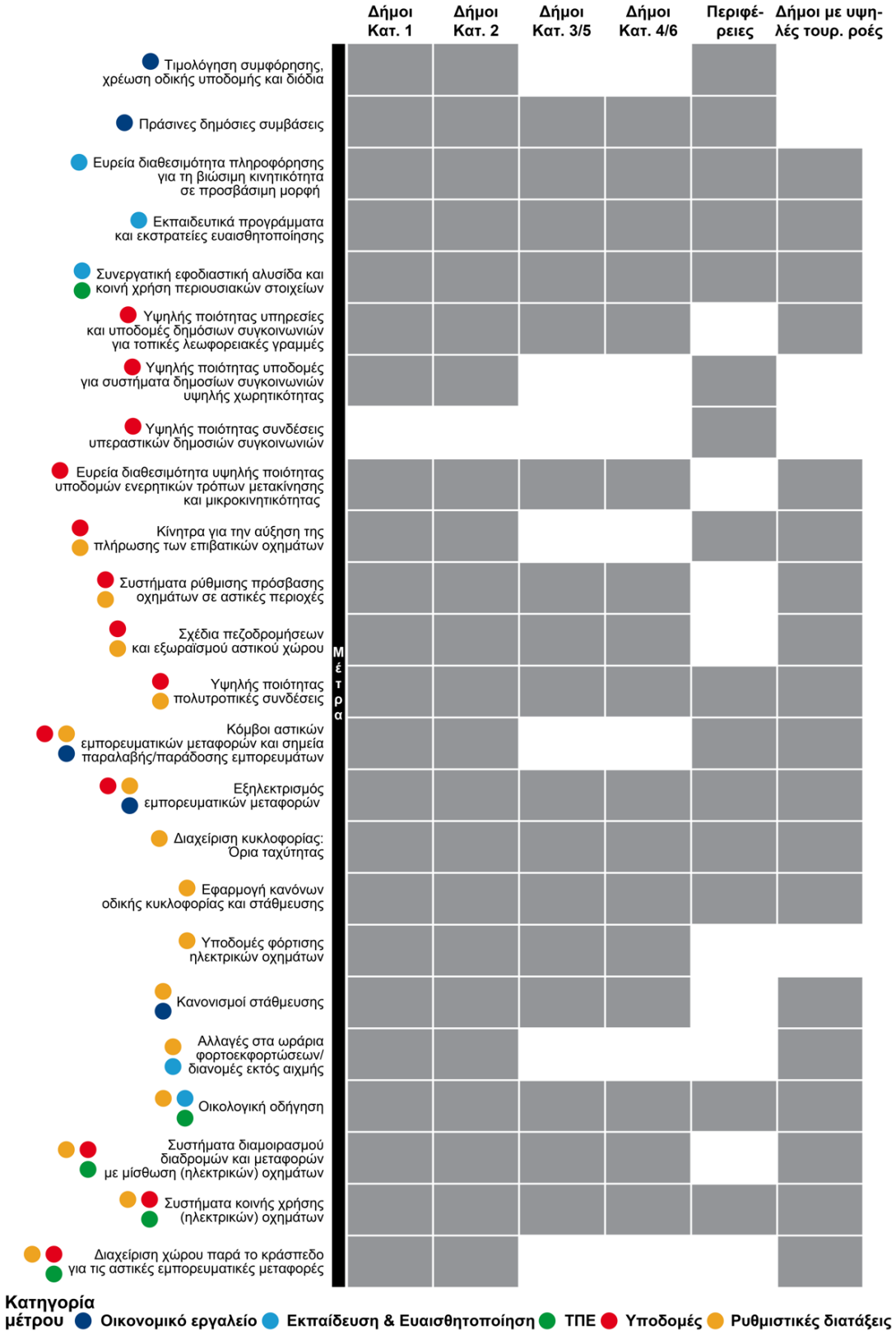
Τα φύλλα που ακολουθούν, τα οποία φέρουν τους κωδικούς μέτρων με τρία γράμματα, περιέχουν τα ενημερωτικά δελτία για κάθε μέτρο. Κάθε ενημερωτικό δελτίο περιλαμβάνει έναν οδηγό για τον αναγνώστη στο επάνω μέρος, που υποδηλώνει τη δυνατότητα εφαρμογής των επιμέρους μέτρων ανά κατηγορία αστικής περιοχής. Ακολουθείται από μια σύνοψη με περιγραφή του μέτρου και των επιμέρους μέτρων του, καθώς και μια μη εξαντλητική επισκόπηση των τύπων δαπανών που μπορεί να προκύψουν και που θα πρέπει να προγραμματιστούν κατά την υλοποίηση, τη λειτουργία και πέραν αυτών, καθώς και των τρόπων με τους οποίους μπορούν να χρηματοδοτηθούν το μέτρο οι τοπικές αρχές. Στη συνέχεια ακολουθεί μια αξιολόγηση των μη οικονομικών προκλήσεων ως προς την υλοποίηση. Η σύνοψη ολοκληρώνεται με τις πιθανές άμεσες ή έμμεσες επιδράσεις και μια λίστα συμπληρωματικών μέτρων που μπορεί να είναι σκόπιμο να υλοποιηθούν μαζί, ή τουλάχιστον να ληφθούν υπόψη για μεγαλύτερο αντίκτυπο.

Η δεύτερη ενότητα κάθε ενημερωτικού δελτίου περιγράφει το μέτρο με περισσότερες λεπτομέρειες. Η ενότητα ενδεικτικών δαπανών αντλεί στοιχεία από μελέτες περιπτώσεων, όπου είναι διαθέσιμες, για να παρέχει ένα ενδεικτικό παράδειγμα κόστους από προηγούμενα έργα. Η ποιοτική αξιολόγηση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης αποτυπώνει τη διάρκεια της διαδικασίας υλοποίησης λόγω της ευρύτερης συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών, των ρυθμιστικών απαιτήσεων, των τεχνικών δυσκολιών κ.λπ. Το επίπεδο της εθνικής συμμετοχής καθορίζεται επίσης ποιοτικά, ώστε να υποδείξει σε ποιες περιπτώσεις είναι επιτακτική η εθνική υποστήριξη για την επιτυχία ενός μέτρου. Οι τοπικές αρχές θα πρέπει έχουν υπόψη τους ότι οι τοπικές συνθήκες και οι παράγοντες της αγοράς επηρεάζουν τα πραγματικά έξοδα και χρονοδιαγράμματα, επομένως θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη μόνο ως ενδεικτικές κατευθυντήριες γραμμές.

Πρόσβαση στο «Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα»

Πρόσβαση μέσω του ιστότοπου της ITF: <https://www.itf-oecd.org/repository/advancing-sustainable-mobility-greece-supporting-sumps-uptake>

Σχήμα 6. Μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας που περιλαμβάνονται στο εργαλείο επιλογής μέτρων και η συνάφειά τους με διαφορετικές κατηγορίες αστικών περιοχών και τις κατηγορίες πολιτικής



Πώς μπορούν οι τοπικοί και εθνικοί φορείς διακυβέρνησης να αξιολογήσουν την πρόοδο προς την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας;

Ο ελληνικός Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021) για τα ΣΒΑΚ ορίζει τη σημασία της παρακολούθησης των ΣΒΑΚ από την αρχή. Σύμφωνα με τον νόμο, μετά την Προετοιμασία (Φάση 1) και την Ανάπτυξη (Φάση 2) του ΣΒΑΚ, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση αποτελούν την τρίτη και τελευταία φάση της διαδικασίας κατάρτισης του ΣΒΑΚ. Οι τοπικές αρχές που είναι υποχρεωμένες να καταρτίσουν ΣΒΑΚ πρέπει επίσης να υποβάλλουν ανά διετία εκθέσεις προόδου με επικαιροποιήσεις των δεικτών που περιλαμβάνονται στα ΣΒΑΚ τους. Τα αποτελέσματα αυτά υποβάλλονται και είναι προσβάσιμα μέσω μιας εθνικής πλατφόρμας ΣΒΑΚ η οποία βρίσκεται υπό ανάπτυξη και διαχειρίζεται από το ΥΠΟΜΕ. Τα δεδομένα προορίζονται για διάθεση στο διαδίκτυο, ώστε να έχουν πρόσβαση όλες οι τοπικές αρχές.

Κύριος στόχος του ΥΠΟΜΕ με τη συμπερίληψη της εντολής παρακολούθησης και αξιολόγησης είναι η καθιέρωση μιας κουλτούρας χάραξης πολιτικών, αξιολόγησης και συνεχούς βελτίωσης με βάση τα δεδομένα σε τοπικό επίπεδο. Σε εθνικό επίπεδο, η συγκριτική αξιολόγηση και οι συγκρίσεις μεταξύ της προόδου των επιμέρους φορέων θα πραγματοποιείται μέσω ενός τυποποιημένου συστήματος δεικτών, ούτως ώστε να εντοπίζονται τα σημεία για τα οποία απαιτείται στήριξη. Η εντολή παρακολούθησης δεν συνδέεται ακόμα με τη χρηματοδότηση των μέτρων ΣΒΑΚ λόγω της πολύπλοκης φύσης των χρηματοδοτικών ροών, καθώς συχνά εμπλέκονται περισσότερα υπουργεία ούτε υπάρχουν σαφείς συνέπειες σε περίπτωση παράλειψης υποβολής εκθέσεων.

Εκτός από τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων ανά διετία για τα ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την τροποποιημένη πρόταση για τον κανονισμό του ΔΕΔ-Μ (COM/2022/384 final), οι δήμοι που αποτελούν αστικούς κόμβους του ΔΕΔ-Μ θα έχουν επίσης απαιτήσεις υποβολής ετήσιων εκθέσεων. Οι δείκτες θα είναι ένα αναθεωρημένο σύνολο Δεικτών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility Indicators - SUMI). Οι τελικοί δείκτες και η μεθοδολογία δεν είναι ακόμα διαθέσιμοι αλλά θα δημοσιευθούν σε μια Εκτελεστική Πράξη που θα εκδοθεί μετά τη δημοσίευση του αναθεωρημένου κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ (EC, n.d.).

Το ITF, στο πλαίσιο του χρηματοδοτούμενου από την ΕΕ έργου «Επαναφόρτιση και ανεφοδιασμός: Καθαρή, έξυπνη και δίκαιη αστική κινητικότητα», ανέπτυξε ένα πλαίσιο παρακολούθησης αποτελούμενο από δύο συστήματα δεικτών που υποστηρίζει το ΥΠΟΜΕ στην ανάπτυξη τυποποιημένων πρακτικών παρακολούθησης. Οι δείκτες είναι μεμονωμένες αριθμητικές τιμές που υπολογίζονται με τη χρήση συνδυασμού πηγών δεδομένων και χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της προόδου προς έναν ορισμένο σκοπό/στόχο. Το πλαίσιο λαμβάνει υπόψη τους SUMI που χρησιμοποιούνται στην πρώτη δέσμη προδιαγραφών της ΕΕ για τα ΣΒΑΚ (Rupprecht Consult et al., 2020), παραδείγματα από τα τρέχοντα ελληνικά ΣΒΑΚ, δείκτες που επικρατούν στη σχετική βιβλιογραφία και τους τομείς προτεραιότητας (σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή) οι οποίοι αναμένεται να αντικατοπτρίζονται στις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων για τα ΔΕΔ-Μ. Αναφέρονται, μεταξύ άλλων, δείκτες σχετικά με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα αέρια του θερμοκηπίου και τη ρύπανση, την οδική ασφάλεια, το μερίδιο των τρόπων μετακίνησης και την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας (EC, n.d.). Το πλαίσιο βασίζεται στην έρευνα ερωτηματολογίου και στις διαδικτυακές διαβουλεύσεις που διεξήγαγε το ITF για το έργο, καθώς και σε μια σειρά προσωπικών διαβουλεύσεων με διάφορες αρχές από ποικίλες αστικές περιοχές και το ΥΠΟΜΕ, με έμφαση στην παρακολούθηση και την αξιολόγηση. Οι διαβουλεύσεις αυτές ήταν ιδιαίτερα χρήσιμες για την κατανόηση των ρόλων που μπορούν να διαδραματίσουν οι διάφοροι φορείς, των προκλήσεων κατά την εφαρμογή της διαδικασίας και των προτεραιοτήτων των τοπικών αρχών. Οι τοπικές αρχές εξέφρασαν οι ίδιες την επιθυμία να υπάρχει ένα τυποποιημένο πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο για τα ΣΒΑΚ, ούτως ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα βασικό σύνολο δεικτών για όλα τα ΣΒΑΚ.

Από τα δύο συστήματα δεικτών, το ένα παρακολουθεί την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων κινητικότητας (Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα (ΣΔΑΣ)) και το άλλο αποτιμά τον αντίκτυπο των επιμέρους μέτρων μεταφορών (το Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου

εφαρμογής των μέτρων κινητικότητας (ΣΔΑΜ)). Για την ευχερέστερη χρήση και διασφάλιση της αποδοτικής χρήσης των πόρων, τα δύο συστήματα χρησιμοποιούν όσο το δυνατόν περισσότερους κοινούς δείκτες. Τα συστήματα παρουσιάζονται στο υπόλοιπο του παρόντος κεφαλαίου και στο συνοδευτικό εργαλείο Excel (το «Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για την Ελλάδα»), όπου περιλαμβάνονται ενημερωτικά δελτία για κάθε δείκτη, καθώς και πρότυπα για την αυτοματοποίηση της διαδικασίας υπολογισμού και της υποβολής εκθέσεων αναφοράς. Μακροπρόθεσμα, η αναφορά των δεικτών αναμένεται να γίνεται ηλεκτρονικά, μέσω της εθνικής ηλεκτρονικής πλατφόρμας ΣΒΑΚ, ούτως ώστε να διευκολύνεται η συνολική επικαιροποίηση και η πρόσβαση των αρχών. Η πλατφόρμα έχει εκδοθεί μέσω υπουργικής απόφασης (FEK 1735/Β/19-3-2024) και θα τελεί υπό τη διαχείριση του ΥΠΟΜΕ. Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται οι προτάσεις για το πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης και περιγράφονται τα δύο συστήματα δεικτών που συνθέτουν το πλαίσιο, ενώ ολοκληρώνεται με μια επισκόπηση του συνοδευτικού εργαλείου.

Στο αντίστοιχο κεφάλαιο (με το ίδιο όνομα) της λεπτομερούς έκθεσης αναλύεται λεπτομερέστερα το πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης. Οι αναγνώστες από το ελληνικό περιβάλλον – και όσοι επιθυμούν να κατανοήσουν σε βάθος πώς να θέτουν στόχους, να μοιράζουν ρόλους και αρμοδιότητες, καθώς και πώς να προσαρμόζουν τον υπολογισμό των κοινών δεικτών μεταξύ ΣΔΑΣ και ΣΔΑΜ – θα ωφεληθούν αν ανατρέξουν στην εν λόγω έκδοση του παρόντος κεφαλαίου.

Ανάπτυξη ενός ρεαλιστικού και ισχυρού πλαισίου παρακολούθησης και αξιολόγησης

Οι δείκτες που περιλαμβάνονται στο ΣΔΑΣ και στο ΣΔΑΜ δίνουν προτεραιότητα στην απλότητα όσον αφορά τη συλλογή και τον υπολογισμό των δεδομένων, ενώ παράλληλα παρέχουν πληροφορίες για την παρακολούθηση της προόδου ούτως ώστε να διευκολύνονται όλοι οι αρμόδιοι φορείς να θεσπίσουν πρακτικές παρακολούθησης. Ιδανικά, ένα σύστημα δεικτών θα είχε όσο το δυνατόν λιγότερους δείκτες, οι δείκτες θα ήταν όσο το δυνατόν πιο ισχυροί και τα δεδομένα που απαιτούνται για τη συλλογή των δεικτών θα ήταν κατά το δυνατόν απλούστερα. Είναι δύσκολη η βελτιστοποίηση και στους τρεις τομείς, καθώς η αξιοπιστία που παρέχουν οι λίγοι δείκτες συνεπάγεται συνήθως συλλογή δεδομένων από περισσότερους πόρους. Στο προτεινόμενο πλαίσιο, οι απαιτήσεις για δεδομένα είναι κατά το δυνατόν απλουστευμένες και, όπου είναι εφικτό, αξιοποιούνται οι υφιστάμενες πρακτικές, ενώ παράλληλα προτείνονται νέες μέθοδοι, όπου χρειάζεται. Αποτέλεσμα είναι η αύξηση του αριθμού των δεικτών προς διασφάλιση της αξιοπιστίας. Όσο μεγαλύτερος ο αριθμός των δεικτών που παρακολουθούνται τόσο πληρέστερη η εικόνα των επιδόσεων του συστήματος κινητικότητας. Για να ελαχιστοποιηθεί η επιβάρυνση των αρχών που έχουν περιορισμένους πόρους, το ΣΔΑΣ και το ΣΔΑΜ προσδιορίζουν τους δείκτες που παρέχουν την υψηλότερη αξία, απλοποιώντας παράλληλα τη συλλογή δεδομένων. Μόλις το αρχικό σύστημα τεθεί σε εφαρμογή και διατεθούν επαρκείς πόροι για την παρακολούθηση, οι δείκτες θα γίνουν πιο αξιόπιστοι, ενδεικτικά μέσω της συχνότερης συλλογής δεδομένων, της ένταξης περισσότερων ειδών δεδομένων και τον λεπτομερέστερο υπολογισμό των δεικτών. Προτάσεις για την πορεία αυτή περιλαμβάνονται στην ενότητα «Περαιτέρω Ανάλυση» που συνοδεύει κάθε ενημερωτικό δελτίο.

Από τις έρευνες και τις διαβουλεύσεις προέκυψε ότι το σημαντικότερο κώλυμα στην παρακολούθηση και την αξιολόγηση είναι η έλλειψη προσωπικού. Ενώ το πλαίσιο παρακολούθησης προσπαθεί να μειώσει όσο το δυνατόν περισσότερο την επιβάρυνση αυτή, θα απαιτηθεί ένα ελάχιστο επίπεδο συλλογής, επεξεργασίας, υπολογισμού και τακτικής ενημέρωσης των βάσεων δεδομένων. Οι ανησυχίες σχετικά με τις ανάγκες σε προσωπικό είναι υψηλές ιδίως για τις τοπικές αρχές. Η θέσπιση βασικών συνόλων δεδομένων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή των εν λόγω συστημάτων παρακολούθησης καθώς αυτό το πρώτο βήμα απαιτεί τη διάθεση ανθρώπινων πόρων από τις τοπικές αρχές. Οι τοπικές αρχές έχουν εκφράσει επίσης την ανάγκη για ειδική κατάρτιση σε θέματα παρακολούθησης και αξιολόγησης, ούτε ώστε να παρουσιαστούν οι μεθοδολογίες και να γίνουν πλήρως κατανοητές οι αντίστοιχες ευθύνες. Στις επόμενες ενότητες αναλύονται διεξοδικά οι τρέχουσες προσεγγίσεις και προκλήσεις όσον αφορά τη συλλογή δεδομένων και γίνονται οι ανάλογες συστάσεις.

Για την αποτελεσματικότερη χρήση των διαθέσιμων πόρων, οι δείκτες πρέπει να συντονίζονται σε όλα τα σχέδια που απαιτούν την παρακολούθηση παρόμοιων προσπαθειών στον τομέα των μεταφορών. Οι τοπικές αρχές εξέφρασαν την ανησυχία τους για τη διπλή χρήση πόρων κατά την ανάπτυξη σχεδίων, τη συλλογή δεδομένων και την υποβολή εκθέσεων για διαφορετικούς δείκτες, εάν υπάρχει αλληλοεπικάλυψη στον τελικό στόχο. Ιδανικά, οι δείκτες που χρησιμοποιούνται για τα ΣΒΑΚ πρέπει να είναι εφαρμόσιμοι και για συναφή σχέδια. Θα ήταν επωφελής ο πρόσθετος συντονισμός και η συμμετοχή των υπουργείων που εμπλέκονται σε θέματα που σχετίζονται με το αστικό περιβάλλον και την αειφορία.

Παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων: το Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα

Το Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα (ΣΔΑΣ) επιτρέπει την παρακολούθηση της πορείας προς την επίτευξη των 13 στόχων κινητικότητας, όπως περιγράφονται στον νόμο για τα ΣΒΑΚ και στις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ, με στόχο την υποστήριξη του ΥΠΟΜΕ να αξιολογήσει τον τρόπο με τον οποίο προωθείται η βιώσιμη κινητικότητα σε δήμους και περιφέρειες. Η κατανόηση των επιδόσεων των τοπικών αρχών σε εθνικό επίπεδο θα βοηθήσει το ΥΠΟΜΕ να θέσει ως προτεραιότητα τις επενδύσεις και να διαθέσει πόρους ανάλογα με τις ανάγκες. Οι δήμοι και οι περιφέρειες θα χρησιμοποιούν τους δείκτες που υπολογίζουν, ούτως ώστε να κατανοήσουν τη δική τους τοπική πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων. Για κάποιους δείκτες αναμένεται μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των δήμων και των περιφερειών.

Το συγκεκριμένο σύστημα δεικτών προορίζεται να υποστηρίξει τις τοπικές αρχές που υποχρεούνται να καταρτίσουν ΣΒΑΚ (δηλ. κυρίως περιφέρειες και δήμοι Κατηγοριών 1 και 2 με λίγες εξαιρέσεις). Οι εν λόγω δήμοι ενδέχεται να διαθέτουν επαρκές τεχνικό προσωπικό για τη συλλογή και την επεξεργασία δεδομένων και τον υπολογισμό δεικτών ανά διετία. Οι μικρότεροι δήμοι που έχουν επιλέξει να καταρτίσουν ΣΒΑΚ θα χρησιμοποιούν καθοδηγητικά το σύστημα δεικτών αλλά, με βάση τα συμπεράσματα των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους φορείς, ίσως δεν θα μπορούν να υπολογίσουν όλους τους δείκτες λόγω έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού. Εάν ζητούμενο είναι η ολοκληρωμένη πανελλαδική εικόνα των επιδόσεων των ΣΒΑΚ, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο μικρότερων δήμων, η ελληνική κυβέρνηση οφείλει να εξετάσει πώς μπορούν να υποβοηθηθούν οι εν λόγω φορείς στην υποχρέωση για υποβολή εκθέσεων αναφοράς προόδου. Περισσότερες συστάσεις παρουσιάζονται στις επόμενες ενότητες όσον αφορά τις προκλήσεις που σχετίζονται με τη συλλογή και την επεξεργασία δεδομένων και τον υπολογισμό δεικτών.

Παρακολούθηση του αντίκτυπου των μέτρων: το Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου εφαρμογής των μέτρων κινητικότητας

Με το Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου εφαρμογής των μέτρων κινητικότητας (ΣΔΑΜ), κάθε δείκτης επιτρέπει την αξιολόγηση ενός συγκεκριμένου μέτρου πολιτικής μεταφορών για να διασφαλιστεί ότι έχει τον επιθυμητό αντίκτυπο. Κάθε τοπική αρχή που επιθυμεί να θέσει σε εφαρμογή οποιαδήποτε μέτρο θα πρέπει να προσπαθήσει επίσης να κατανοήσει κατά πόσον αυτό το μέτρο αποδίδει. Οι δείκτες αυτού του συστήματος ισχύουν για τις τοπικές αρχές που υλοποιούν το μέτρο (ανεξαρτήτως κατηγορίας) και θα υποστηρίξουν τις προσπάθειές τους για παρακολούθηση. Ο υπολογισμός των δεικτών μπορεί να γίνεται συχνότερα από τη διετία που προβλέπεται για τους δείκτες ανά στόχο, ανάλογα με τον δείκτη και τις δυνατότητες των αρχών. Πολλοί από τους δείκτες ανά στόχο παρατίθεται και σε αυτόν τον κατάλογο, ωστόσο περιλαμβάνονται και πρόσθετοι δείκτες για να διασφαλιστεί ότι παρέχεται τουλάχιστον ένας δείκτης για κάθε μέτρο που προτείνεται στο Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα, όπως δημιουργήθηκε στο πλαίσιο του ίδιου έργου. Το εύρος δεικτών που παρέχεται με το ΣΔΑΜ ιεραρχείται από τις αρχές με βάση τα μέτρα που υλοποιούν.

Καθορισμός στόχων που αντικατοπτρίζουν τις προτεραιότητες και τις τοπικές συνθήκες

Παρότι οι δείκτες επιτρέπουν τη σύγκριση και τη συγκριτική αξιολόγηση μεταξύ των τοπικών αρχών σε εθνικό επίπεδο, είναι πιο χρήσιμοι όταν αντιπαραβάλλονται με μια τιμή βάσης και μια τιμή στόχο για την αποτίμηση της

προόδου προς έναν σκοπό, θέτοντας έναν ποσοτικό στόχο. Ως πρώτο βήμα, πρέπει να υπολογίζονται οι τιμές βάσης για τους δείκτες, ούτως ώστε να τεκμηριώνεται το σημείο εκκίνησης της τοπικής αρχής. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται στο πλαίσιο της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Οι 13 στόχοι κινητικότητας καθορίζουν την κατεύθυνση της αλλαγής και είναι ποιοτικοί. Ως στόχος μπορεί να οριστεί η τελική τιμή του δείκτη που επιδιώκει η τοπική αρχή να φτάσει (δηλαδή αυτή που θα καταδεικνύει την επιτυχία). Ζητούμενο είναι να μειωθεί ή να αυξηθεί η τιμή του δείκτη, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι τοπικές αρχές θα πρέπει να ασχοληθούν εντατικά με τον καθορισμό στόχων στο πλαίσιο της διαδικασίας του ΣΒΑΚ. Οι τιμές-στόχοι που θέτει η αρχή καθορίζονται από το τοπικό πλαίσιο και τις προτεραιότητες. Ο καθορισμός στόχων από τις τοπικές αρχές δεν λαμβάνει υπόψη μόνο τους ανά περίπτωση περιορισμούς, αλλά αντανακλά επίσης τις προτεραιότητες του δήμου. Ένας δήμος που επιθυμεί να αναδείξει ενεργητικούς τρόπους μεταφοράς λόγω της ανάλυσης των αναγκών του, θα θέσει αναγκαστικά πιο φιλόδοξους στόχους για τους δείκτες σε αυτόν τον τομέα πολιτικής και θα υλοποιήσει περισσότερα σχετικά μέτρα από έναν δήμο που αναγνωρίζει τον εξηλεκτρισμό του στόλου ως σημαντική προτεραιότητα.

Η ελληνική κυβέρνηση έχει την ευχέρεια να θέσει ορισμένους στόχους για δείκτες που θεωρεί καίριας σημασίας ή να εναρμονιστεί με τους στόχους της ΕΕ. Για παράδειγμα, όσον αφορά την οδική ασφάλεια, το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030 θέτει ως στόχο τη μείωση κατά 50% των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών από τροχαία ατυχήματα, σύμφωνα με τη Διακήρυξη της Βαλέτας (2017), για τη δεκαετία 2021-2030 (Ministry of Infrastructure and Transport, 2022).

Σε μια μειοψηφία περιπτώσεων, οι τιμές της βιβλιογραφίας μπορούν να χρησιμεύσουν ως κατάλληλοι στόχοι, όταν πολλαπλές μελέτες έχουν καταδείξει τη βέλτιστη τιμή. Ένα παράδειγμα είναι ο λόγος ζήτησης προς την προσφορά στάθμευσης στην οδό. Πολυάριθμες μελέτες καταδεικνύουν ότι η ιδανική αναλογία είναι 0.85 για την αποφυγή πρόκλησης επιπλέον κυκλοφορίας κατά την αναζήτηση χώρου στάθμευσης (λόγω της οποίας προκαλούνται υπερβολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρικοί ρύποι και άλλες εξωτερικές επιδράσεις), διατηρώντας παράλληλα επαρκή προσφορά. Στόχος των τοπικών αρχών είναι να επιτύχουν αυτή τη βέλτιστη τιμή.

Αν και ο καθορισμός κατάλληλων στόχων μπορεί να διασαφηνίσει τις προτεραιότητες μιας τοπικής αρχής, η αντιπαραβολή των στόχων και των τρεχουσών τιμών των δεικτών θα βοηθήσει την αρχή να παρακολουθεί την όποια πρόοδο. Ο εντοπισμός ορισμένων τομέων που υστερούν θα σηματοδοτήσει την ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα για επενδύσεις στους τομείς αυτούς. Ομοίως, σε εθνικό επίπεδο, οι τάσεις που καταδεικνύουν ότι επιβραδύνεται η πρόοδος προς έναν συγκεκριμένο στόχο ίσως υποδηλώνουν την ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα σε αυτόν μέσω μελλοντικής τεχνικής ή οικονομικής υποστήριξης.

Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα

Το Σύστημα Δεικτών για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα (ΣΔΑΣ) περιλαμβάνει 32 δείκτες. Από αυτούς, πέντε δείκτες αναλύονται σε δύο έως τέσσερις υποδείκτες, σε ένα σύνολο 40 δεικτών/υποδεικτών. Το ΣΔΑΣ αριθμεί έναν έως έξι δείκτες για καθέναν από τους εννέα στόχους, όπως καθορίζονται στον νόμο για τα ΣΒΑΚ, και τους τέσσερις στόχους που προκύπτουν από τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ. Ορισμένοι από αυτούς τους δείκτες χρησιμοποιούνται και για την παρακολούθηση της προόδου των επιμέρους μέτρων και ως εκ τούτου περιλαμβάνονται στο ΣΔΑΜ. Στον Πίνακα 3 παρατίθενται όλοι οι δείκτες και οι υποδείκτες, είτε ανήκουν στο ΣΔΑΣ είτε στο ΣΔΑΜ είτε και στα δύο.

Οι δείκτες μπορεί να αφορούν πολλαπλούς στόχους. Στο εργαλείο Excel («Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για την Ελλάδα»), κάθε δείκτης διαρθρώνεται με βάση τον στόχο στον οποίο αντιστοιχεί περισσότερο. Οι δευτερεύοντες στόχοι παρατίθενται στα ενημερωτικά δελτία. Επίσης, κάθε ενημερωτικό δελτίο προσδιορίζει κατά πόσον οι δείκτες θα πρέπει να εξετάζονται παράλληλα με άλλους, ούτως ώστε να σχηματιστεί μια καθολική άποψη της προόδου προς την επίτευξη ενός στόχου. Σκοπός

είναι η βελτιστοποίηση και η παροχή όσο το δυνατόν λιγότερων δεικτών, ενώ παράλληλα δίνεται μια επαρκής άποψη της προόδου προς την επίτευξη των στόχων κινητικότητας.

Τα ενημερωτικά δελτία δεικτών στο εργαλείο παρέχουν όλες τις λεπτομέρειες. Στη λεπτομερή έκθεση, οι ενότητες με τίτλο «Δείκτες για την παρακολούθηση των στόχων του ελληνικού νόμου για τα ΣΒΑΚ» και «Δείκτες για την παρακολούθηση των πρόσθετων στόχων κινητικότητας της ΕΕ» παρέχουν μια σύντομη επισκόπηση των προτεινόμενων δεικτών για κάθε στόχο.

Πίνακας 3. Προτεινόμενοι δείκτες χρησιμοποιούμενοι στο ΣΔΑΣ και στο ΣΔΑΜ

| Κωδικός | Δείκτης | ΣΔΑΣ | ΣΔΑΜ |
|------------------|---|------|------|
| i ₁ | Πυκνότητα δικτύου ποδηλατοδρόμων | ✓ | ✓ |
| i ₂ | Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς με πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους | ✓ | ✓ |
| i _{3a} | Μερίδιο ενεργητικών και μη-μηχανοκίνητων μέσων στην κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο | ✓ | |
| i _{3b} | Μερίδιο δημοσίων συγκοινωνιών στην κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο | ✓ | |
| i _{3c} | Μερίδιο Ι.Χ. αυτοκινήτων στην κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο | ✓ | |
| i _{3d} | Μερίδιο κοινόχρηστων υπηρεσιών κινητικότητας στην κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο | ✓ | ✓ |
| i ₄ | Ποσοστό διαβάσεων πεζών και γωνιών διασταυρώσεων στις οποίες υφίστανται κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) | ✓ | ✓ |
| i ₅ | Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών | ✓ | ✓ |
| i ₆ | Ποσοστό σηματοδοτούμενων διαβάσεων πεζών στις οποίες υπάρχουν εγκατεστημένες ηχητικές διατάξεις για την καθοδήγηση τυφλών ατόμων | ✓ | ✓ |
| i _{7a} | Ποσοστό στάσεων δημοσίων συγκοινωνιών με προσβάσιμη πληροφόρηση | | ✓ |
| i _{7b} | Ποσοστό σταθμών δημοσίων συγκοινωνιών με προσβάσιμη πληροφόρηση | | ✓ |
| i ₈ | Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100 000 κατοίκους | ✓ | |
| i ₉ | Ετήσιος αριθμός σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100 000 κατοίκους | ✓ | |
| i ₁₀ | Ποσοστό νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα που αντιστοιχεί σε εύαλτους χρήστες της οδού | ✓ | ✓ |
| i ₁₁ | Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με όριο ταχύτητας 30χλμ./ώρα ή χαμηλότερο | | ✓ |
| i ₁₂ | Ετήσιος αριθμός παραβάσεων κανόνων κυκλοφορίας ανά 100 000 κατοίκους | | ✓ |
| i ₁₃ | Ετήσιος αριθμός παραβάσεων κανόνων στάθμευσης ανά 100 000 κατοίκους | | ✓ |
| i _{14a} | Μέση απόσταση περπατήματος προς την κοντινότερη στάση του συστήματος των τοπικών λεωφορειακών γραμμών, σταθμισμένη με τον πληθυσμό κάθε ΟΤ | ✓ | ✓ |
| i _{14b} | Μέση απόσταση περπατήματος προς την κοντινότερη στάση/σταθμό συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών υψηλής χωρητικότητας, σταθμισμένη με τον πληθυσμό κάθε ΟΤ | ✓ | ✓ |
| i ₁₅ | Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών και συστημάτων δημοσίων συγκοινωνιών υψηλής χωρητικότητας που παρέχουν πρόσβαση σε υπεραστικούς σταθμούς | ✓ | ✓ |
| i _{16a} | Αριθμός επιβιβάσεων κατά κεφαλήν σε συστήματα τοπικών λεωφορειακών γραμμών | ✓ | ✓ |
| i _{16b} | Αριθμός επιβιβάσεων κατά κεφαλήν σε συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών υψηλής χωρητικότητας | ✓ | ✓ |
| i _{16c} | Αριθμός επιβιβάσεων κατά κεφαλήν σε υπηρεσίες υπεραστικών μεταφορών | ✓ | ✓ |
| i ₁₇ | Ακρίβεια τήρησης του χρονοπρογραμματισμού | | ✓ |
| i ₁₈ | Ποσοστό σταθμών δημοσίων συγκοινωνιών που λειτουργούν ως κόμβοι πολυτροπικών μεταφορών | | ✓ |
| i ₁₉ | Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτων ανά 1 000 κατοίκους | ✓ | ✓ |
| i ₂₀ | Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που διέπεται από κανονισμούς πρόσβασης οχημάτων σε αστικές περιοχές | | ✓ |
| i ₂₁ | Σύνθετος δείκτης χρόνου μετακίνησης (Travel time index) | | ✓ |
| i ₂₂ | Αριθμός εγκατεστημένων δημοσίων προσβάσιμων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανά 100 000 κατοίκους | ✓ | ✓ |
| i ₂₃ | Ποσοστό των ετήσιων διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων του στόλου του οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης που πραγματοποιείται με καθαρά οχήματα | ✓ | ✓ |

| Κωδικός | Δείκτης | ΣΔΑΣ | ΣΔΑΜ |
|---------|--|------|------|
| ί24a | Ποσοστό του στόλου αστικών δημοσίων συγκοινωνιών που αποτελείται από καθαρά οχήματα | ✓ | ✓ |
| ί24b | Ποσοστό του στόλου υπεραστικών δημοσίων συγκοινωνιών που αποτελείται από καθαρά οχήματα | ✓ | ✓ |
| ί25 | Ποσοστό του στόλου ταξί που αποτελείται από καθαρά οχήματα | ✓ | |
| ί26 | Ποσοστό του στόλου αστικών εμπορευματικών μεταφορών που αποτελείται από καθαρά οχήματα | ✓ | ✓ |
| ί27 | Ποσοστό χώρων εφοδιαστικής αλυσίδας που διαθέτουν υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων | ✓ | ✓ |
| ί28 | Μέσοι χρόνοι αναμονής και ταξιδιού εντός του οχήματος για συστήματα μεταφορών ανταποκρινόμενα στη ζήτηση | | ✓ |
| ί29 | Μετακινήσεις επιβατών ανά ώρα λειτουργίας για συστήματα μεταφορών ανταποκρινόμενα στη ζήτηση | | ✓ |
| ί30 | Λόγος της ζήτησης προς την προσφορά στάθμευσης στην οδό | ✓ | ✓ |
| ί31 | Λόγος της ζήτησης προς την προσφορά στάθμευσης σε χώρους στάθμευσης δημοσίας χρήσης εκτός οδού | ✓ | ✓ |
| ί32 | Ποσοστό παραδόσεων και παραλαβών του τελευταίου μιλίου που πραγματοποιούνται σε θέσεις φορτοεκφόρτωσης | ✓ | ✓ |
| ί33 | Έλλειμμα υποδομών/θέσεων φορτοεκφόρτωσης | ✓ | ✓ |
| ί34 | Ποσοστό οδηγών φορτηγών που έχουν λάβει κατάρτιση σε ζητήματα οικολογικής οδήγησης | ✓ | ✓ |
| ί35 | Ποσοστό φορτηγών εξοπλισμένων με εργαλεία εντός του οχήματος για τη μέτρηση του βαθμού αποδοτικότητας κατά την οδήγησή τους | | ✓ |
| ί36 | Ποσοστό παραληπτών εμπορευμάτων που είναι πρόθυμοι να δέχονται παραδόσεις και παραλαβές εκτός των ωρών αιχμής | | ✓ |
| ί37 | Ποσοστό διανομών και παραλαβών εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται σε ώρες εκτός αιχμής | | ✓ |
| ί38 | Ποσοστό μεταφορέων εμπορευμάτων που έχουν υπογράψει ιδιωτικό συμφωνητικό για κοινή χρήση περιουσιακών στοιχείων και συνεργασία | | ✓ |
| ί39a | Μέση πλήρωση ΙΧ οχημάτων | ✓ | ✓ |
| ί39b | Μέση πλήρωση ταξί | ✓ | ✓ |
| ί40 | Αριθμός κοινόχρηστων ΕΠΗΟ (Ελαφρύ Προσωπικό Ηλεκτρικό Όχημα) ανά 100 000 κατοίκους | ✓ | ✓ |
| ί41 | Αριθμός αυτοκινήτων κοινής χρήσης ανά 100 000 κατοίκους | ✓ | ✓ |
| ί42 | Μέση απόσταση περπατήματος προς τις κοντινότερες υπηρεσίες για την κάλυψη των βασικών καθημερινών αναγκών, σταθμισμένη με τον πληθυσμό κάθε ΟΤ | ✓ | |
| ί43 | Αντιληπτή ποιότητα δημοσίων χώρων | ✓ | ✓ |
| ί44 | Ετήσιος αριθμός συμμετεχόντων σε εκπαιδευτικά προγράμματα και σε δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας | | ✓ |
| ί45 | Αριθμός ημερών ανά έτος κατά τις οποίες η μέση ημερήσια συγκέντρωση σωματιδίων PM ₁₀ υπερβαίνει τα 50 μg/m ³ | ✓ | |
| ί46 | Ετήσιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατ' άτομο | ✓ | |
| ί47 | Ποσοστό παραδόσεων και παραλαβών που προήλθαν από κόμβο μεταφόρτωσης ή κέντρο ενοποίησης εμπορευμάτων | ✓ | ✓ |

Σημείωση: PM10 = αιωρούμενα σωματίδια (PM) με διάμετρο 10 μικρόμετρα ή μικρότερη.

Ρόλοι και αρμοδιότητες κάθε επιπέδου διακυβέρνησης

Η υποβολή εκθέσεων σχετικά με τους Δείκτες για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα ξεκινά από την εκάστοτε τοπική αρχή. Οι δήμοι είναι υπεύθυνοι για τον υπολογισμό ποσοστού σχεδόν 70% των δεικτών και των υποδεικτών, ενώ οι περιφέρειες είναι πιο αρμόδιες για την παρακολούθηση του 30% των δεικτών και των υποδεικτών. Για τις μητροπολιτικές περιοχές (δηλαδή τους δήμους της Κατηγορίας 1) ορισμένοι δείκτες θα πρέπει να υπολογίζονται για ολόκληρη τη μητροπολιτική περιοχή και όχι σε επίπεδο μεμονωμένου δήμου. Στην περίπτωση αυτή, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ακόμη διοικητικός φορέας σε μητροπολιτικό επίπεδο, η περιφέρεια είναι πιθανότερα η καταλληλότερη για να επιληφθεί της διαδικασίας και να υπολογίσει τον δείκτη χρησιμοποιώντας δεδομένα από ολόκληρη τη μητροπολιτική περιοχή.

Οι δείκτες που υπολογίζονται από τους δήμους και οι υποκείμενες τιμές εισόδου πρέπει να κοινοποιούνται στην αρμόδια περιφέρεια και στην ελληνική κυβέρνηση, στο πλαίσιο της υποβολής εκθέσεων αναφοράς προόδου, για τη διευκόλυνση της αντιπαραβολής και της συγκέντρωσης δεδομένων σε υψηλότερα διοικητικά επίπεδα. Οι αρμόδιες περιφέρειες οφείλουν ομοίως να αναφέρουν τους δείκτες και τις τιμές εισόδου στην κυβέρνηση. Το συνοδευτικό εργαλείο Excel παρέχει ένα υπόδειγμα προτύπου αναφοράς και πρόσθετα εργαλεία. Στο μέλλον αναμένεται να διατίθεται με τη μορφή ηλεκτρονικού εντύπου στην Εθνική Ηλεκτρονική Πλατφόρμα ΣΒΑΚ.

Η ελληνική κυβέρνηση θα μπορεί να παρακολουθεί τη συνολική πρόοδο των δήμων. Οι περιφέρειες θα συγκεντρώνουν δεδομένα από τους δήμους εντός της επικράτειάς τους. Τόσο οι εθνικές όσο και οι περιφερειακές αρχές θα είναι σε θέση να καταρτίζουν συνοπτικές στατιστικές για να παρακολουθούν τη συνολική πρόοδο επίτευξης των δεικτών, καθώς και τις επιδόσεις σε δημοτικό επίπεδο. Οι πληροφορίες θα χρησιμοποιούνται για την καλύτερη κατανομή πόρων και την κατάρτιση διαδικασιών ανταλλαγής γνώσεων, ώστε οι δήμοι να μπορούν να μαθαίνουν ο ένας από τον άλλο και να αποκομίζουν την υποστήριξη που χρειάζονται για την επίτευξη των στόχων τους. Παρόλο που οι δήμοι και οι περιφέρειες δεν έχουν ιεραρχική σχέση, η συνεργασία μέσω της ανταλλαγής δεικτών και δεδομένων εισόδου θα βοηθήσει τις περιφέρειες να υποστηρίξουν και τους δήμους τους.

Η ελληνική κυβέρνηση έχει τον πρόσθετο ρόλο να διευκολύνει τις προσπάθειες συλλογής δεδομένων που επί του παρόντος παρακλύονται λόγω έλλειψης πόρων, γραφειοκρατικών διαδικασιών για την πρόσβαση σε λεπτομερή δεδομένα και έλλειψης κανονισμών σε σχέση με τις επίσημες συμφωνίες αναφοράς δεδομένων, καθώς και να συνδράμει τις έρευνες μετακινήσεων στα νοικοκυριά και καταγραφής εμπορευματικών ροών, όπως αναλύθηκε προηγουμένως. Οι περιφέρειες, όπως αναφέρθηκε, μπορεί να συμμετάσχουν στην επιβολή ή τη διαχείριση των συμφωνιών αναφοράς δεδομένων. Εάν οι δείκτες βασίζονται σε δεδομένα ερευνών, η κυβέρνηση αναμένεται να καθορίσει ένα βασικό σύνολο ερωτήσεων το οποίο στη συνέχεια θα επεξεργάζονται τοπικά οι τοπικές αρχές, προσθέτοντας ερωτήσεις κατά την κρίση τους.

Για να διασφαλιστεί ότι οι δείκτες συγκρίνονται επί ίσοις όροις, η ελληνική κυβέρνηση οφείλει επίσης να θεσπίσει συγκεκριμένους ορισμούς σε εθνικό επίπεδο. Στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για τον ορισμό της περιοχής αναφοράς ορισμένων δεικτών (π.χ. η κεντρική περιοχή, η δομημένη περιοχή ή ολόκληρος ο δήμος). Στις λίγες περιπτώσεις όπου μπορούν να χρησιμοποιηθούν περισσότερες μέθοδοι υπολογισμού, αυτό σημαίνει τον καθορισμό της μεθόδου που πρέπει να υιοθετηθεί κατά την αναφορά των τιμών των δεικτών.

Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τους ρόλους και τις αρμοδιότητες που αφορούν συγκεκριμένα κάθε δείκτη είναι διαθέσιμες στα ενημερωτικά δελτία.

Το Σύστημα δεικτών για την αποτίμηση της προόδου εφαρμογής των μέτρων κινητικότητας

Το Σύστημα δεικτών για την αποτίμηση της προόδου εφαρμογής των μέτρων κινητικότητας (ΣΔΑΜ) περιλαμβάνει 41 δείκτες - έναν έως τρεις δείκτες για καθένα από τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο Εργαλείο Επιλογής Μέτρων για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Ελλάδα. Ορισμένοι από τους δείκτες χωρίζονται σε υποδείκτες, αυξάνοντας το σύνολο σε 47 δείκτες/υποδείκτες που σχετίζονται με το ΣΔΑΜ. Περίπου το 85% των δεικτών και των υποδεικτών χρησιμοποιούνται και στο Σύστημα δεικτών για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα (ΣΔΑΣ) (βλ. Πίνακα 3). Κάθε φορά που τίθεται σε εφαρμογή ένα μέτρο, οι δείκτες θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της προόδου επίτευξης ενός στόχου από το σημείο εκκίνησης/βάσης. Σκοπός είναι η βελτιστοποίηση και η χρήση όσο το δυνατόν λιγότερων δεικτών, ενώ παράλληλα σκιαγραφείται μια αρκετά σαφής άποψη της προόδου των μέτρων κινητικότητας. Κάθε ενημερωτικό δελτίο δείκτη που περιλαμβάνεται στο εργαλείο Excel συνοδεύεται από αναλυτικές πληροφορίες. Στις επόμενες ενότητες εκτίθενται απλώς τα κύρια σημεία που εξετάζονται σε αυτά.

Το ΣΔΑΜ είναι ευέλικτο και μπορεί να προσαρμοστεί στις ανάγκες και τις δυνατότητες των δήμων. Σε αντίθεση με το ΣΔΑΣ, το οποίο αφορά κυρίως συγκρίσεις μεταξύ τοπικών αρχών, το ΣΔΑΜ τελεί υπό την πλήρη διακριτική ευχέρεια των τοπικών αρχών. Παρότι υπάρχουν κοινói δείκτες μεταξύ ΣΔΑΣ και ΣΔΑΜ, οι δείκτες μπορούν να υπολογιστούν διαφορετικά, εάν μια τοπική αρχή το επιθυμεί. Κατά τον υπολογισμό των δεικτών για την

παρακολούθηση του αντίκτυπου των μέτρων, οι δήμοι θα πρέπει να επιδιώκουν τον υπολογισμό της πιο αξιόπιστης εκδοχής του δείκτη, ήτοι μεγαλύτερη περιοχή αναφοράς από την ειδική εκδοχή ανά στόχο ή χρήση λεπτομερέστερης μεθόδου υπολογισμού ή ακόμα και διαχωρισμός του δείκτη για την παροχή λεπτομερέστερων πληροφοριών, όπως προτείνεται στην ενότητα «Περαιτέρω ανάλυση» στα ενημερωτικά δελτία. Για την καλύτερη σύγκριση μεταξύ των αρχών για το ΣΔΑΣ, η ελληνική κυβέρνηση πρέπει να τυποποιήσει τις περιοχές αναφοράς που καλύπτει ο δείκτης (κεντρική περιοχή, δομημένη εποχή, ολόκληρος ο δήμος κ.λπ.) και, κατά περίπτωση, τη μέθοδο υπολογισμού. Τυπικά, αυτό θα καθορίζεται από τους δήμους με το χαμηλότερο δυναμικό που η ελληνική κυβέρνηση επιθυμεί να συμπεριλάβει στις συγκρίσεις σε εθνικό επίπεδο.

Επιπλέον, ο υπολογισμός των δεικτών ανά μέτρο μπορεί να γίνεται συχνότερα από τη διετία που προβλέπεται για τους δείκτες για την αποτίμηση της προόδου επίτευξης των στόχων για την κινητικότητα. Ορισμένοι δείκτες θα μπορούσαν να υπολογίζονται ετησίως ή και συχνότερα, ανάλογα με τον δείκτη και τις δυνατότητες των αρχών. Για παράδειγμα, οι αλλαγές στις υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών μπορούν να υλοποιηθούν ταχύτερα και οι επιπτώσεις μπορεί να είναι πιο άμεσες από ό,τι οι μεγάλες ρυθμιστικές αλλαγές ή τα σχέδια υποδομών.

Τα ενημερωτικά δελτία των δεικτών στο εργαλείο παρέχουν όλες τις λεπτομέρειες. Η ενότητα «Δείκτες για την παρακολούθηση των μέτρων» της λεπτομερούς έκθεσης παρέχει μια σύντομη επισκόπηση των προτεινόμενων δεικτών για κάθε μέτρο.

Το εργαλείο Excel: Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Το συνοδευτικό εργαλείο Excel, «Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για την Ελλάδα», παρέχει στις τοπικές αρχές και την ελληνική κυβέρνηση μια επισκόπηση του πλαισίου παρακολούθησης και αξιολόγησης και μια περιγραφή των δύο συστημάτων δεικτών (ΣΔΑΜ και ΣΔΑΣ) που απαρτίζουν το πλαίσιο. Οι τοπικές αρχές μπορούν να χρησιμοποιούν το εργαλείο για τον καθορισμό δεικτών στα ΣΒΑΚ τους με σκοπό την παρακολούθηση της πορείας της επίτευξης των στόχων ή/και των μέτρων. Μπορούν να λαμβάνουν πληροφορίες για τους δείκτες από τα ενημερωτικά δελτία και στη συνέχεια να χρησιμοποιούν τους παρεχόμενους μηχανισμούς για να υπολογίσουν τον εκάστοτε δείκτη, να καταρτίσουν αυτόματα μια συνοπτική έκθεση (είτε σε δημοτικό είτε σε περιφερειακό επίπεδο) και, τέλος, με την χρήση του μηχανισμού παρακολούθησης προόδου, να κατανοήσουν πώς οι ενδιάμεσες τιμές του δείκτη αποδίδουν σε σχέση με την τιμή βάσης και τον στόχο. Ενώ το εργαλείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και αυτόνομα, οι χρήστες θα αποκομίσουν πολλά οφέλη από το υπόβαθρο που παρουσιάζεται στο παρόν κεφάλαιο.

Μακροπρόθεσμα, η αναφορά των δεικτών αναμένεται να γίνεται ηλεκτρονικά, μέσω της εθνικής πύλης ΣΒΑΚ. Μέχρι τότε, οι τοπικές αρχές θα χρησιμοποιούν ένα πρότυπο Excel για την υποβολή εκθέσεων, όπως αυτό που περιλαμβάνεται στο εργαλείο. Συνιστάται να αποθηκεύεται ένα νέο αντίγραφο για κάθε έτος αναφοράς και όχι να αντικαθίσταται η έκθεση του προηγούμενου έτους.

Επισκόπηση του εργαλείου

Στον χρήστη παρουσιάζεται αρχικά ένα φύλλο με τον τίτλο «Αρχική Σελίδα» που περιέχει την εισαγωγή και περιγραφή των φύλλων που περιλαμβάνονται στο εργαλείο, καθώς και μια σύντομη περιγραφή του έργου.

Στο φύλλο «Όλοι οι Δείκτες» παρατίθενται όλοι οι δείκτες και οι αναγνωριστικοί κωδικοί τους που αποτελούν μέρος του πλαισίου και καθορίζουν αν ο δείκτης αφορά το ΣΔΑΣ, το ΣΔΑΜ ή αμφότερα.

Στο φύλλο «ΣΔΑΣ» παρατίθεται το υποσύνολο δεικτών που αποτελούν μέρος του ΣΔΑΣ. Εκτός από την ονομασία και τον αναγνωριστικό αριθμό, για κάθε δείκτη, το φύλλο περιλαμβάνει τον κύριο στόχο και τον πυλώνα βιωσιμότητας που παρακολουθείται (περιβάλλον, κοινωνία ή οικονομία). Εμφανίζονται επίσης λεπτομέρειες όπως η μονάδα, η κλίμακα, πληροφορίες σχετικά με τον σκοπό/στόχο και ο αρμόδιος φορέας. Στην τελευταία στήλη υπάρχει ένας σύνδεσμος προς το ενημερωτικό δελτίο του δείκτη.

Στο φύλλο «ΣΔΑΜ» παρατίθεται το υποσύνολο δεικτών που αποτελούν μέρος του ΣΔΑΜ. Εκτός από την ονομασία και τον αναγνωριστικό αριθμό, για κάθε δείκτη το φύλλο περιλαμβάνει το αντίστοιχο μέτρο που παρακολουθείται. Και πάλι, περιλαμβάνονται λεπτομέρειες όπως η μονάδα, η κλίμακα, οι πληροφορίες για τον σκοπό/στόχο, καθώς και η αρμόδια αρχή, ενώ στην τελευταία στήλη υπάρχει ένας σύνδεσμος προς το ενημερωτικό δελτίο του δείκτη.

Τα Δελτία περιγραφής δεικτών διακρίνονται με βάση έναν αναγνωριστικό δείκτη και τα αρχικά «ΔΠ». Στην πρώτη ενότητα κάθε ενημερωτικού δελτίου επαναλαμβάνονται οι πληροφορίες των φύλλων «Δείκτες ανά Στόχο» και «Δείκτες ανά Μέτρο», καθώς και λεπτομέρειες σχετικά με την περιοχή αναφοράς και τη συχνότητα παρακολούθησης κατά τον υπολογισμό του δείκτη για κάθε σύστημα δεικτών. Περιλαμβάνονται επίσης λεπτομέρειες σχετικά με το απαιτούμενο λογισμικό. Στη συνέχεια παρέχεται με μια σειρά συνδέσμων γρήγορης πρόσβασης στο περιεχόμενο του ενημερωτικού δελτίου, σε περίπτωση που ο χρήστης επιθυμεί να μεταβεί σε συγκεκριμένη ενότητα. Στις ακόλουθες ενότητες διατίθεται μια περιγραφή του δείκτη, συμπεριλαμβανομένης της αιτιολογίας για τη συμπερίληψή του, τα απαιτούμενα δεδομένα εισόδου, τον τύπο υπολογισμού και ανάλυση στοιχείων, όπως η περιοχή αναφοράς που πρέπει να καλύπτει ο δείκτης και συμπληρωματικοί δείκτες που μπορούν να αξιολογηθούν καλύτερα σε συνδυασμό. Οι επόμενες ενότητες αφορούν τους σκοπούς/στόχους και τον τρόπο καθορισμού τους, τους ρόλους και τις αρμοδιότητες των διαφόρων μερών που συμβάλλουν στη συλλογή δεδομένων και στον υπολογισμό του δείκτη, τον τρόπο συλλογής και επεξεργασίας των δεδομένων, τον υπολογισμό του δείκτη και τις σχετικές προκλήσεις, καθώς και προτάσεις για περαιτέρω ανάλυση για τις τοπικές αρχές που επιθυμούν να βελτιώσουν τις εφαρμοζόμενες πρακτικές παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Η επόμενη ομάδα φύλλων είναι τα Φύλλα υπολογισμού δεικτών, τα οποία συμβολίζονται με τον αναγνωριστικό αριθμό του δείκτη και τα αρχικά «ΦΥ». Σε κάθε φύλλο, η τοπική αρχή έχει την ευχέρεια να επιλέξει το όνομά της και το έτος αναφοράς, καθώς και να προσδιορίσει την περιοχή αναφοράς. Στα αριστερά βρίσκεται μια ενότητα όπου οι χρήστες καθορίζουν τις τιμές εισόδου ανάλογα με τον τύπο που παρέχεται στο ενημερωτικό δελτίο. Στα δεξιά υπολογίζεται αυτόματα η τιμή του δείκτη. Τα φύλλα περιέχουν εικονικές τιμές, απλώς για να καταδείξουν τον τρόπο χρήσης του εργαλείου. Αυτές δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται ως προεπιλεγμένες τιμές και δεν βασίζονται σε πραγματικές συνθήκες.

Στα φύλλα «Σύνοψη αναφοράς δεικτών (δήμοι)» και «Σύνοψη αναφοράς δεικτών (περιφέρειες)» παρέχονται δύο συνοπτικές αναφορές. Αυτές είναι κωδικοποιημένες, ούτως ώστε να συμπληρώνονται αυτόματα όλες οι τιμές των δεικτών, τα δεδομένα εισόδου και οι περαιτέρω προδιαγραφές που συμπληρώνει ο χρήστης σε κάθε υπολογιστικό φύλλο. Το μόνο που πρέπει να συμπληρώσει ο χρήστης είναι το όνομα της τοπικής αρχής και το έτος αναφοράς. Οι δύο συνοπτικές αναφορές περιέχουν μόνο τους δείκτες που υπολογίζουν οι δήμοι και οι περιφέρειες, αντίστοιχα. Παρόμοια υποδείγματα ενδέχεται να είναι διαθέσιμα διαδικτυακά στην Εθνική Ηλεκτρονική Πλατφόρμα ΣΒΑΚ, ώστε οι τοπικές αρχές να μπορούν να υποβάλλουν τις τιμές στο ΥΠΟΜΕ για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παρακολούθησης σύμφωνα με τον νόμο ΣΒΑΚ ανά διετία, καθώς και να ανταλλάσσουν δεδομένα μεταξύ των δύο βαθμών των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

Το τελευταίο φύλλο «Φύλλο καταγραφής της εξέλιξης των τιμών των δεικτών» είναι ένας προαιρετικός εσωτερικός πόρος για την τοπική αυτοδιοίκηση. Για κάθε δείκτη, οι αρμόδιοι φορείς καθορίζουν μια τιμή βάσης και μια τιμή-στόχο που πρέπει να επιτευχθεί έως ένα έτος-στόχο. Συμπληρώνοντας τις τιμές για τα ενδιάμεσα έτη, μπορούν να παρακολουθούν τη συνολική τους πρόοδο προς την επίτευξη του στόχου.

Πρόσβαση στο «Εργαλείο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Προόδου προς τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για την Ελλάδα»

Πρόσβαση στο εργαλείο μέσω του ιστότοπου της ITF: <https://www.itf-oecd.org/repository/advancing-sustainable-mobility-greece-supporting-sumps-uptake>

Παραπομπές

EETAA and University of the Aegean (2023), “Islands: Development directions and funding for the 2021-2027 programming period”, <https://www.eetaa.gr/wp-content/uploads/2023/06/177.pdf>.

EC (2023), “Commission Recommendation 2023/550 on National Support Programmes for Sustainable Urban Mobility Planning”, *Official Journal of the European Union*, L 73/23, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023H0550>.

EC (2022a), “Greece,” EU Urban Mobility Observatory, https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/member-state-profiles/greece_en?prefLang=sy (accessed 20 October 2023).

EC (2022b), “Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52022PC0384>.

EC (2021a), “Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN>.

EC (2021b), “The New EU Urban Mobility Framework”, Commission Staff Working Document, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021SC0470>.

EC (2017), “Commission Delegated Regulation (EU) 2017/ 1926 - of 31 May 2017 - supplementing Directive 2010/40/ EU of the European Parliament and of the Council with regard to the provision of EU-wide multimodal travel information services”, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.

EC (2013), “Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Together towards Competitive and Resource-Efficient Urban Mobility”, Pub. L. No. COM/2013/0913 final (2013), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52013DC0913>.

EC (n.d.), “Sustainable urban mobility planning and monitoring,” European Commission, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en (accessed 25 January 2024).

Hellenic Parliament (2024), Joint Ministerial Decision 69559/2024 Creation, development, operation and maintenance of the e-platform for Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs).

Hellenic Parliament (2022), Law 4974/2022 Provisions for public interurban and urban regular road passenger transport, Reorganization of the companies OSE S.A. and ERGOSE S.A. and other provisions.

Hellenic Parliament (2021), Law 4784/2021 Greece on the move: Sustainable Urban Mobility - Micromobility - Arrangements for modernization, simplification and digitalization of the urban mobility simplification and digitalisation of procedures of the Ministry of Infrastructure and Transport and other provisions.

Hellenic Parliament (2019), Law 4599/2019 Test of qualifications and behaviour of the candidate drivers and drivers for the purpose of issuing driving licences for vehicles, other provisions for driving licences and other provisions.

Hellenic Parliament (2018), Law 4555/2018 Reform of the institutional framework of Local Government - Deepening of Democracy - Strengthening of Participation - Improvement of the economic and developmental functioning of Local Authorities (Cleishtenes I Programme).

Hellenic Statistical Authority (2022), “Hotels, rooms for rent and tourist campsites 2022,” <https://www.statistics.gr/en/statistics/-/publication/STO12> (accessed 2 August 2023).

ITF (2024), “Advancing Sustainable Mobility in Greece: Supporting the Uptake of Sustainable Urban Mobility Plans”, Final report for European Commission Directorate General for Structural Reform Support (forthcoming).

ITF (2022a), “Reporting Mobility Data: Good Governance Principles and Practices”, International Transport Forum Policy Papers, No. 101, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/b988f411-en>.

ITF (2022b), “The Freight Space Race: Curbing the Impact of Freight Deliveries in Cities”, International Transport Forum Policy Papers, No. 109, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/61fdaaee-en>.

ITF (2019), “Benchmarking Accessibility in Cities: Measuring the Impact of Proximity and Transport Performance”, International Transport Forum Policy Papers, No. 68, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/4b1f722b-en>.

KEDE and EETAA (2022), New System of Distribution of Central Autonomous Funds to Local Authorities, <https://www.eetaa.gr/wp-content/uploads/2023/06/179.pdf>.

Lægran, J. K. Pitera and T. Tørset (2023), “Carrier-provided freight data for improved sustainable urban mobility planning”, *Research in Transportation Economics*, Vol. 102, 101352, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2023.101352>.

MoDG (2024a), “Diavgeia”, Hellenic Ministry of Digital Governance, <https://diavgeia.gov.gr> (accessed 21 October 2023).

MoDG (2024b), “Promitheus”, Hellenic Ministry of Digital Governance, <https://portal.eprocurement.gov.gr/webcenter/portal/TestPortal> (accessed 21 October 2023).

MoEE (2024), “e-poleodomia”, Hellenic Ministry of the Environment and Energy, <https://www.e-poleodomia.com> (accessed 10 June 2024).

MoIT (2024), “National Access Point”, Hellenic Ministry of Infrastructure and Transport and Hellenic Institute of Transport, <https://nap.imet.gr> (accessed 10 June 2024).

MoIT (2022), “National Road Safety Strategic Plan-Greece 2030”, Hellenic Ministry of Infrastructure and Transport, <https://www.nrso.ntua.gr/nrss2030/wp-content/uploads/2022/10/NationalRoadSafetyStrategicPlan-eng.pdf>.

Moschovou, T, E.I. Vlahogianni and A. Rentziou (2019), “Challenges for data sharing in freight transport”, *Advances in Transportation Studies, Section B*, Vol. 48, pp. 141–52, <https://trid.trb.org/view/1663157>.

Rupprecht Consult et al. (2020), Technical support related to sustainable urban mobility indicators (SUMI) - Harmonisation Guideline Final (web) version, https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-09/sumi_wp1_harmonisation_guidelines.pdf.

Rupprecht Consult (2019), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition., https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en.

Rupprecht Consult (2013), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, https://city2030.org.ua/sites/default/files/documents/sump_guidelines_en.pdf.

Sakai, T, K. Kawamura and T. Hyodo (2015), “Locational dynamics of logistics facilities: Evidence from Tokyo,” *Journal of Transport Geography*, Vol. 46, pp. 10–19, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.05.003>.

Statistics Canada (2022), “Surveys and statistical programs: National Travel Survey”, <https://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV.pl?Function=getSurvey&Id=1404735#a2>.

Van den Bossche, M. et al. (2017), “Final Report: Indicators and data collection methods on urban freight distribution”, Non-binding guidance documents on urban logistics N 6/6”, European Commission, <https://repository.uantwerpen.be/docman/irua/9916c9/165607.pdf>.

Πρώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στην Ελλάδα

Υποστηρίζοντας την υιοθέτηση των ΣΒΑΚ

Το έργο αυτό υποστηρίζει την Ελλάδα στην ανάπτυξη ενός βιώσιμου τομέα μεταφορών και καθαρότερης κινητικότητας. Συγκεκριμένα, στοχεύει στην επιτάχυνση της υιοθέτησης ηλεκτρικών οχημάτων και της υιοθέτησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Μέχρι το 2030, τουλάχιστον 100 ευρωπαϊκές πόλεις θα πρέπει να είναι κλιματικά ουδέτερες. Το έργο αυτό θα βοηθήσει την Ελλάδα να επιτύχει αυτόν τον στόχο, όπως ορίζεται στη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Υποστηρίζει την ελληνική κυβέρνηση στην προώθηση της υιοθέτησης των ΣΒΑΚ: η εθνική κυβέρνηση επιθυμεί να υποστηρίξει τις τοπικές αρχές στον καθορισμό μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας που αντικατοπτρίζουν τα γεωγραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά τους. Το ITF υλοποίησε μια άσκηση συγκριτικής αξιολόγησης και διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς για τη δημιουργία δύο εργαλείων λήψης αποφάσεων που θα βοηθήσουν τις τοπικές αρχές να επιλέξουν τα μέτρα ΣΒΑΚ που τους ταιριάζουν καλύτερα και θα τις βοηθήσουν να αξιολογήσουν τα αποτελέσματα των ΣΒΑΚ τους. Η έρευνα του ιστορικού και οι συστάσεις παρουσιάζονται στις εκθέσεις, ενώ τα εργαλεία είναι διαθέσιμα σε μορφή Excel. Η παρούσα έκθεση εκπονήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος «Recharge and Refuel : Clean, Smart and Fair Urban Mobility».

International Transport Forum

2 rue André Pascal
F-75775 Paris Cedex 16
+33 (0)1 73 31 25 00
contact@itf-oecd.org
www.itf-oecd.org