

# ΔΗΜΟΣ ΘΗΒΑΙΩΝ

«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου  
Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θηβαίων»

## 3<sup>ο</sup> ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ



ΣΒΑΚ  
ΘΗΒΑΣ

Ανάδοχοι: 1. ΚΟΣΜΑΣ Σ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

2. ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2022

**«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΗΒΑΙΩΝ»  
ΣΤΑΔΙΟ Β' - 3<sup>ο</sup> Παραδοτέο**

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ: ISO CODE: 1903-00-10-ΠΥ-ΤΕ-ΣΒΑΚ-03-0

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2022

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ**

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΗ	ΕΛΕΓΧΟΣ	ΕΓΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
Έκδοση 0	ΑΠΡ. 2022	ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ	ΚΟΣΜΑΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ	3 <sup>ο</sup> Παραδοτέο

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	7
1.1	Συμβατικά	7
1.2	Αντικείμενο της υπηρεσίας	7
1.3	Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη	10
1.4	Ομάδα Έργου	11
2.	Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων	12
2.1	Διατύπωση Αρχικού (Γενικού) Οράματος	15
2.2	Διατύπωση Προτεραιοτήτων Σ.Β.Α.Κ.	19
2.3	Οριστικοποίηση Οράματος & Προτεραιοτήτων Σ.Β.Α.Κ.	22
2.4	«Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι και Δείκτες Παρακολούθησης	25
3.	Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων	30
3.1	Διεξαγωγή 3 <sup>ης</sup> διαβούλευσης (συνέργειες)	30
3.2	Τελικό Σενάριο - Επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης	35
3.2.1	Γενικά	35
3.2.2	Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης	36
3.2.2.1	Εισαγωγή	36
3.2.2.2	Εγκεκριμένο ΓΠΣ Δήμου	36
3.2.2.3	Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο	41
3.2.2.4	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Θηβαίων	41
3.2.2.5	Πληθυσμιακή εξέλιξη	42
3.2.2.6	Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)	43
3.2.2.7	Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ	46
3.2.2.8	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	49
3.2.2.9	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	51
3.2.2.10	Κατανάλωση Ενέργειας	52
3.2.2.11	Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα	56
3.2.3	Τελικό Σενάριο	67
3.2.3.1	Γενικές Αρχές	67
3.2.4	Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)	69

**«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΗΒΑΙΩΝ»  
ΣΤΑΔΙΟ Β' - 3<sup>ο</sup> Παραδοτέο**

3.2.5	Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων) .....	77
3.2.6	Διαχείριση Στάθμευσης .....	78
3.2.7	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς .....	83
3.2.8	Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων).....	86
3.2.9	Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι .....	93
3.2.10	Εμπορικές Μεταφορές .....	93
3.2.11	Κατανάλωση Ενέργειας.....	94
3.2.12	Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας – Πρόσθετα Μέτρα .....	94
3.2.13	Πίνακας Μέτρων Τελικού Σεναρίου .....	95
3.3	Καλές Πρακτικές - Παραδείγματα από Ελλάδα και Εξωτερικό.....	106
3.3.1	Εισαγωγή.....	106
3.3.1.1	Καλές Πρακτικές ως προς την Κυκλοφοριακή Οργάνωση .....	107
3.3.1.1.1	<i>Vitoria- Gasteiz, Ισπανία</i> .....	107
3.3.1.1.2	<i>Bolzano (Ιταλία)</i> .....	108
3.3.1.2	Καλές Πρακτικές ως προς την Οδική Ασφάλεια .....	108
3.3.1.2.1	<i>Ρούσε, Βουλγαρία</i> .....	108
3.3.1.2.2	<i>Λισαβόνα, Πορτογαλία</i> .....	109
3.3.1.3	Καλές Πρακτικές ως προς τη Διαχείριση Στάθμευσης .....	111
3.3.1.3.1	<i>Δήμος Αθηναίων, Ελλάδα</i> .....	111
3.3.1.3.2	<i>Δήμος Θεσσαλονίκης, Ελλάδα</i> .....	112
3.3.1.3.3	<i>Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης, Ελλάδα</i> .....	112
3.3.1.3.4	<i>Pittsburgh, Πανσουλβάνια (Η.Π.Α.)</i> .....	113
3.3.1.3.5	<i>Stockholm, Σουηδία</i> .....	113
3.3.1.3.6	<i>Treviso, Ιταλία</i> .....	114
3.3.1.3.7	<i>Μονζα, Ιταλία</i> .....	115
3.3.1.4	Καλές Πρακτικές ως προς τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς .....	115
3.3.1.4.1	<i>Winchester, Ηνωμένο Βασίλειο</i> .....	115
3.3.1.4.2	<i>Φλωρεντία, Ιταλία</i> .....	115
3.3.1.4.3	<i>La Rochelle (Γαλλία)</i> .....	115
3.3.1.5	Καλές Πρακτικές ως προς το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών .....	116
3.3.1.5.1	<i>Τορίνο, Ιταλία</i> .....	116
3.3.1.5.2	<i>Winchester, Ηνωμένο Βασίλειο</i> .....	117
3.3.1.5.3	<i>Agueda, Πορτογαλία</i> .....	117
3.3.1.5.4	<i>Ljutomer, Σλοβακία</i> .....	117
3.3.1.5.5	<i>Turda, Ρουμανίας</i> .....	118
3.3.1.6	Καλές Πρακτικές ως προς τις Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές .....	119
3.3.1.6.1	<i>Μπολόνια, Ιταλία</i> .....	119
3.3.1.6.2	<i>Ντονόστια - Σαν Σεμπασιάν, Ισπανία</i> .....	119
3.3.1.6.3	<i>Λα Ροσέλ, Γαλλία</i> .....	120
3.3.1.7	Καλές Πρακτικές ως προς την Κατανάλωση Ενέργειας .....	120
3.3.1.7.1	<i>Ρότερνταμ, Ολλανδία</i> .....	120
3.3.1.7.2	<i>Funchal, Μαντάνια (Πορτογαλία)</i> .....	121
3.3.1.8	Καλές Πρακτικές ως προς την Προώθηση και Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας 122	
3.3.1.8.1	<i>Μόναχο, Γερμανία</i> .....	122

**«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΗΒΑΙΩΝ»  
ΣΤΑΔΙΟ Β' - 3<sup>ο</sup> Παραδοτέο**

---

3.3.1.8.2	<i>Ηνωμένο Βασίλειο</i>	123
3.3.1.8.3	<i>Potenza, Ιταλία</i>	123
3.4	Τεχνικοοικονομική Προσέγγιση	124
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ		142
Παράρτημα I: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟΥ		143
α)	Παρουσίαση κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου	143
β)	Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη	143
Παράρτημα II: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ		144
α)	Παρουσίαση κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου	144
β)	Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη	144

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 2-1: Προτεινόμενες Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Θηβαίων (προς Διαβούλευση).....	20
Πίνακας 2-2: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Θηβαίων .....	23
Πίνακας 2-3: Δείκτες, τιμές βάσης, ποσοτικοί στόχοι και αντιστοίχιση με τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ της Θήβας.....	27
Πίνακας 3-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη - (%) Μεταβολή Πληθυσμού.....	42
Πίνακας 3-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και τη Βοιωτία (2018).....	45
Πίνακας 3-3: Στόλος οχημάτων στην Ελλάδα και τη Βοιωτία (2018).....	46
Πίνακας 3-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα .....	46
Πίνακας 3-5: Οχήματα που κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα: Ιανουάριος - Οκτώβριος ετών 2019 έως 2021 .....	47
Πίνακας 3-6: Δρομολόγια Αστικής Συγκοινωνίας .....	49
Πίνακας 3-7: Δρομολόγια Υπεραστικής Συγκοινωνίας.....	50
Πίνακας 3-8: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα Υλοποίησης (5ετία – 10ετία – 15+ετία).....	96
Πίνακας 3-9: Πίνακας πακέτων μέτρων και ενδεικτικός προϋπολογισμός.....	125

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ**

Εικόνα 1-1: Ο νέος κύκλος εκπόνησης του ΣΒΑΚ .....	9
Εικόνα 2-2-1: Η διαδικασία μετάβασης από τα Σενάρια στους Μετρήσιμους Στόχους .....	13
Εικόνα 2-2-2: Παράδειγμα εξειδίκευσης του οράματος σε προτεραιότητες, δείκτες και στόχους ..	14
Εικόνα 2-2-3: Το Όραμα των ΣΒΑΚ όπως ορίζεται από τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες Εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS .....	15
Εικόνα 2-2-4: Κρίσεις και αξίες για τη διατύπωση του Οράματος του ΣΒΑΚ .....	17
Εικόνα 2-2-5: Η πρόταση για το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Θηβαίων.....	18
Εικόνα 2-2-6: Ο ορισμός της «προτεραιότητας» σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες Εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS .....	19
Εικόνα 2-7: Όραμα ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ .....	22
Εικόνα 2-2-8: Το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Θηβαίων.....	23
Εικόνα 2-9: Ο ορισμός του «δείκτη» σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες Εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS.....	25
Εικόνα 3-1: Πολεοδομική Οργάνωση - Οικισμός Θήβας βάσει ΓΠΣ (ΦΕΚ 247/ΑΠΠ/25.07.2012)	37
Εικόνα 3-2: Πολεοδομική Οργάνωση - Οικισμός Θήβας βάσει ΓΠΣ (ΦΕΚ 247/ΑΠΠ/25.07.2012)	38
Εικόνα 3-3: Οδικός Δακτύλιος Καδμείας/ Χώροι Στάθμευσης/ Πεζοδρομήσεις βάσει ΓΠΣ (ΦΕΚ 247/ΑΠΠ/25.07.2012) .....	39
Εικόνα 3-4: Ποδηλατόδρομος και Πεζόδρομος Πάρκου Χρυσορρόα .....	51
Εικόνα 3-5: Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στη στροφή της οδού .....	69
Εικόνα 3-6: Ενδεικτική διαμόρφωση εγκιβωτισμού θέσεων στάθμευσης .....	70
Εικόνα 3-7: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks» .....	73
Εικόνα 3-8: Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη.....	74
Εικόνα 3-9: Ενδεικτικές τυπικές διατομές .....	88
Εικόνα 3-10: Ενδεικτικές τυπικές διατομές με ποδηλατόδρομο.....	89
Εικόνα 3-11: Δρόμοι της Vitoria – Gasteiz πριν και μετά την εφαρμογή του μέτρου των Superblocks .....	107
Εικόνα 3-12: Η πρωτοβουλία «School Streets» στο Bolzano της Ιταλίας.....	108
Εικόνα 3-13: Διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων στην οδό Alexander Herculano.....	109

Εικόνα 3-14: Παράδειγμα επέμβασης για την αύξηση της ασφάλειας και τη μείωση της απόστασης που πρέπει να διασχίσουν οι πεζοί στις διαβάσεις .....	110
Εικόνα 3-15: Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης στη πόλη Treviso .....	114
Εικόνα 3-16: Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων στο Τορίνο .....	116
Εικόνα 3-17: Low - cost παρέμβαση για θεσμοθέτηση περιοχής ήπιας κυκλοφορίας με υπερυψωμένη διάβαση σε γειτονιά της Ljutomer.....	118
Εικόνα 3-18: Παράδειγμα συλλογικής μετακίνησης προς το σχολείο στο Μόναχο, (walking school bus).....	122
Εικόνα 3-19: Πρόγραμμα πιστοποίησης ασφαλούς και ενεργειακά αποδοτικής οδήγησης SAFED .....	123

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

Διάγραμμα 3-1: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ σε σχέση με το προηγούμενο έτος για την Ελλάδα, εκτίμηση έως το 2026.....	43
Διάγραμμα 3-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για την Ελλάδα, εκτίμηση έως το 2026 .....	44
Διάγραμμα 3-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018 .....	45
Διάγραμμα 3-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2020).....	46
Διάγραμμα 3-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος – Οκτώβριος ετών 2019-2021).....	47
Διάγραμμα 3-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019 .....	59
Διάγραμμα 3-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2021 .....	59
Διάγραμμα 3-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019.....	62
Διάγραμμα 3-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019 .....	62
Διάγραμμα 3-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα .....	63
Διάγραμμα 3-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία.....	63
Διάγραμμα 3-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία .....	63
Διάγραμμα 3-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα .....	64
Διάγραμμα 3-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία.....	64
Διάγραμμα 3-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία .....	64

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ**

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Ενδεικτική διαμόρφωση superblocκ γύρω από τα Δικαστήρια .....	76
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 2: Διαχείριση στάθμευσης στην πόλη της Θήβας .....	81
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 3: Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης στην πόλη της Θήβας.....	82
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 4: Προτεινόμενη νέα λεωφορειακή γραμμή .....	85
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 5: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών .....	92

## **1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

### **1.1 Συμβατικά**

Σύμφωνα με την από 6/11/2019 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 23109) ανατέθηκε από το Δήμαρχο Θηβαίων κ. **Γεώργιο Δ. Αναστασίου** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ΑΝΑΓΝΟΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ του ΣΙΜΟΥ», η «**Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θηβαίων**».

Το παρόν τεύχος αποτελεί το **3<sup>ο</sup> Παραδοτέο** (ένα εκ των τεσσάρων παραδοτέων) **τμήμα της εν λόγω παροχής υπηρεσιών και αφορά στο Στάδιο Β'.**

### **1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας**

Η υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Θηβαίων προσδιορίζεται - με βάση τις "ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ", που έχει εκδώσει η European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - από τα ακόλουθα βήματα:

1. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της πόλης, τα προβλήματα, που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες, που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλευτες.
2. Ανάλυση των πλεονεκτημάτων, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των κινδύνων
3. Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα
4. Ιεράρχηση προτεραιοτήτων
5. Καθορισμός μετρήσιμων στόχων
6. Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας/επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
7. Προσδιορισμός κατάλληλων ενεργειών και μέτρων. Σύνταξη χρονοδιαγράμματος υλοποίησης και προϋπολογισμού βέλτιστου σεναρίου.
8. Σύνταξη ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
9. Καθορισμός συστήματος παρακολούθησης και εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Η ενεργός συμμετοχή εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, συμβούλων ειδικών σε θέματα κινητικότητας, πολιτών, δημοσίων και ιδιωτικών φορέων, κλπ. στον σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση και αναθεώρηση ενός ΣΒΑΚ, είναι απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχία του.

Η διαδικασία της διαβούλευσης γίνεται σε τρία επίπεδα:

- α) Διαβούλευση με το κοινό μέσω ανακοινώσεων, ειδικής διαδραστικής ιστοσελίδας, δημοσίων παρουσιάσεων, social media, κλπ,
- β) Διαβούλευση με επιστημονικούς φορείς (ΤΕΕ, σύλλογος Αρχιτεκτόνων, κλπ.), φορείς διαχείρισης κυκλοφορίας (Διεύθυνση Τροχαίας, ταξί), συλλογικά όργανα (ποδηλάτες, σύλλογοι ΑΜΕΑ, κλπ.), επαγγελματικά σωματεία (π.χ. Εμπορικός Σύλλογος), κλπ. και
- γ) Συζήτηση, αναδιαμόρφωση και τελική έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο της Θήβας.

Στόχος του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Θηβαίων είναι ο σχεδιασμός ενός πλαισίου στρατηγικών στόχων και μέτρων, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Θηβαίων. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Θηβαίων βασίζεται στην εναρμόνιση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης με τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου.

Η παρούσα υπηρεσία για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ αφορά σε τέσσερα (4) παραδοτέα:

Στο Στάδιο Πρόδρομων Εργασιών, αντικείμενο της εργασίας του Συμβούλου, είναι:

- Να μελετήσει τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ, να τις κωδικοποιήσει και να μεταφράσει το επεξεργασμένο κείμενο στα ελληνικά, κάνοντας τις απαραίτητες προσαρμογές στο ελληνικό νομικό πλαίσιο και τα δεδομένα της περιοχής του Δήμου
- Να διασφαλίσει την ενεργό συμμετοχή του Δήμου στο ευρωπαϊκό δίκτυο για τη βιώσιμη κινητικότητα «CIVITAS» και να τον βοηθήσει να παράσχει στη γραμματεία του το απαιτούμενο πληροφοριακό και οπτικό υλικό

Το **2<sup>ο</sup> Παραδοτέο (Στάδιο Α)** αφορά στην υποβοήθηση του Δήμου στην εκτέλεση όλων των βημάτων του κεφαλαίου Α (τα κεφάλαια των βημάτων Α.1 – Α.3) του Γενικού Διαγράμματος του ΣΒΑΚ (ELTIS 2014) και θα υποβληθεί με τη μορφή Έκθεσης Αναφοράς.

Συγκεκριμένα, το **2<sup>ο</sup> Παραδοτέο (Στάδιο Α)** αφορά στα ακόλουθα πακέτα εργασίας:

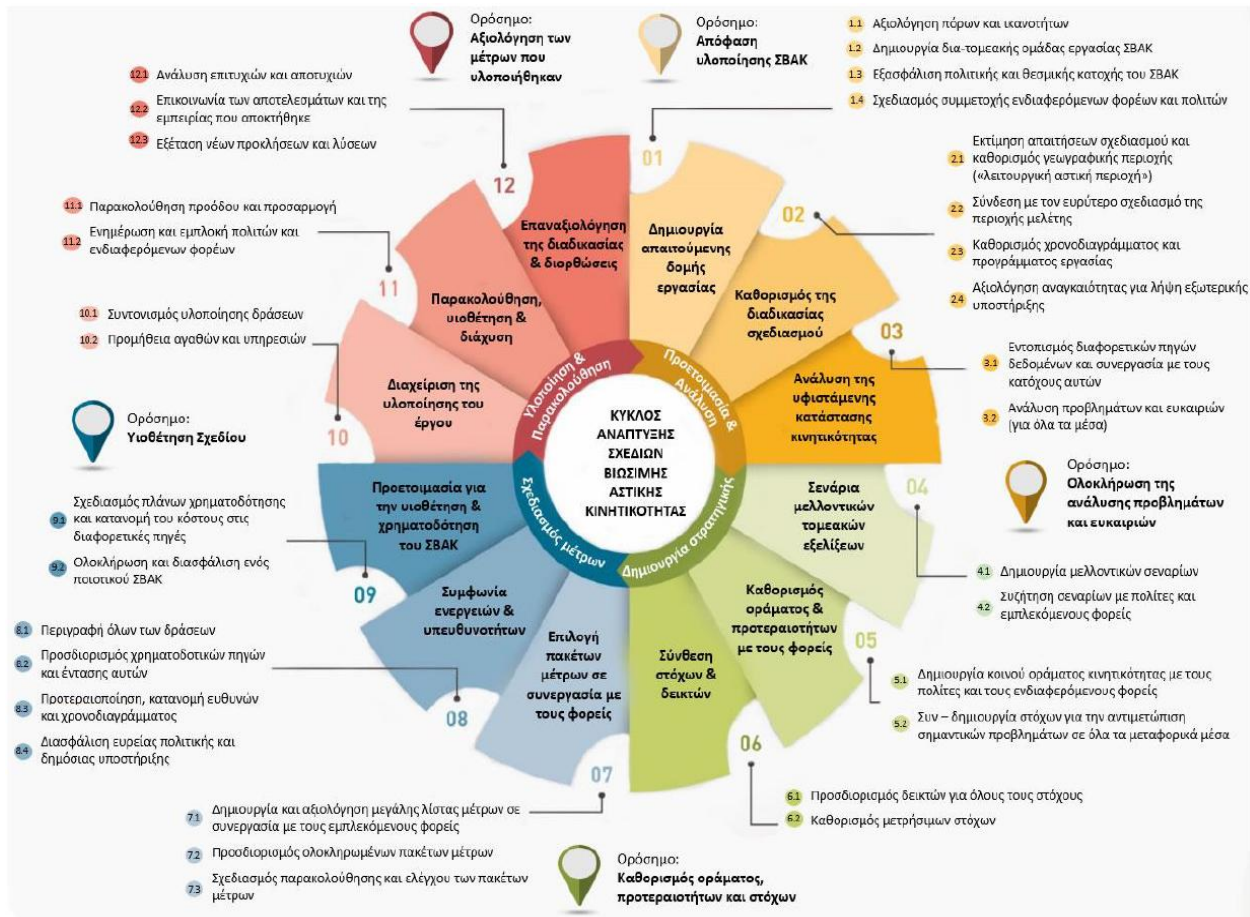
- ΠΕ1: Συντονισμός και Επιστημονική Επιμέλεια του ΣΒΑΚ
- ΠΕ2: Συλλογή, Ανάλυση και Χαρτογράφηση Χωρικών και Συγκοινωνιακών Δεδομένων
- ΠΕ3: Κοινωνικοοικονομική προσέγγιση και αποτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- ΠΕ6: Συμμετοχικός Σχεδιασμός και Διαβούλευση
- ΠΕ7: Εκπαίδευση του προσωπικού του Δήμου

Το **παρόν 3<sup>ο</sup> Παραδοτέο (Στάδιο Β)** θα αφορά στην υποβοήθηση του Δήμου στην εκτέλεση όλων των βημάτων του κεφαλαίου Β (τα κεφάλαια των βημάτων Β.1 - Β.3) του Γενικού Διαγράμματος του ΣΒΑΚ (ELTIS 2014) και θα υποβληθεί με τη μορφή Έκθεσης Αναφοράς.

Ωστόσο, το ELTIS, βασιζόμενο στην εμπειρία από την εκπόνηση ΣΒΑΚ σε Ευρωπαϊκές πόλεις, προχώρησε στην επανεξέταση και ενημέρωση των οδηγιών με **νέες προδιαγραφές που παρουσιάστηκαν τον Οκτώβριο του 2019**. Παρακάτω παρουσιάζεται ο νέος «Κύκλος ΣΒΑΚ»

**«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΗΒΑΙΩΝ»  
ΣΤΑΔΙΟ Β' - 3<sup>ο</sup> Παραδοτέο**

που βασίζεται στις πρόσφατες αυτές προδιαγραφές. Ο νέος κύκλος ΣΒΑΚ διαχωρίζεται σε 4 φάσεις, 12 βήματα και 32 δραστηριότητες. Επίσης υπάρχουν και 5 ορόσημα, εκ των οποίων τα 4 βρίσκονται στο τέλος στη κάθε φάση και το 1 στην αρχή της εκπόνησης.



**Εικόνα 1-1: Ο νέος κύκλος εκπόνησης του ΣΒΑΚ**  
(Πηγή: [www.eltis.org](http://www.eltis.org), ELTIS 2019)

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

Τα περιεχόμενα του παρόντος 3<sup>ου</sup> Παραδοτέου έχουν διαμορφωθεί λαμβάνοντας υπόψη τα συμβατικά τεύχη, τον νέο κύκλο του ELTIS (2019) καθώς και τον Νόμο 4784/16.3.2021.

Το 4<sup>ο</sup> Παραδοτέο (Στάδιο Γ) θα αφορά στην υποβοήθηση του Δήμου στην εκτέλεση όλων των βημάτων του κεφαλαίου Γ (τα κεφάλαια των βημάτων Γ.1 - Γ.4) του Γενικού Διαγράμματος του ΣΒΑΚ (ELTIS 2014) και θα υποβληθεί με τη μορφή Έκθεσης Αναφοράς.

### **1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη**

Για την εκπόνηση της παρούσας υπηρεσίας ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Φ.Ε.Κ. 299/ΑΑΠ/14.12.2018)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Θηβαίων 2013-2014 - Στρατηγικός Σχεδιασμός, Δήμος Θηβαίων, Αύγουστος 2012
- Εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) (Φ.Ε.Κ. 247/ΑΠΠ/25.07.2012) και Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Φ.Ε.Κ. 102/ΑΠΠ/15.05.2017)
- Έγκριση Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας Δήμου Θηβαίων (Φ.Ε.Κ. 1369B/27.04.2012)
- Τροποποίηση Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας Δήμου Θηβαίων (Φ.Ε.Κ. 3161B/12.09.2017 και Φ.Ε.Κ. 493B/19.02.2019)
- Στατιστικά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ
- Στοιχεία τροχαίων συμβάντων για την περιοχή παρέμβασης από την ΕΛΣΤΑΤ (2012-2018)
- Λοιπές σχετικές με το ΣΒΑΚ κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες
- Υπάρχουσα ελληνική και ξένη βιβλιογραφία

#### 1.4 Ομάδα Έργου

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας υπηρεσίας συγκροτείται από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

Κοσμάς Αναγνωστόπουλος,	Πολιτικός Μηχανικός Παν. Πατρών, Συγκοινωνιολόγος, Πολεοδομία-Χωροταξία MSc στο ΕΜΠ, <b>Συντονιστής/ Επιστημονικός Υπεύθυνος, Ειδικός σε Ευρωπαϊκές Πολιτικές, Δικτύωση &amp; Προγράμματα, Ειδικός Συμμετοχικού Σχεδιασμού</b>
Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin), <b>Ειδικός Οικονομικών, Κοινωνικών και Περιβαλλοντικών Αναλύσεων</b>
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός City Uni. of London, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαΐλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Βασίλειος Μαραγκουδάκης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Λυμπεράκη,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, MSc (Eng)
Μαρία Καλαντζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ, Πολεοδόμος – Χωροτάκτρια ΜΔΕ ΕΜΠ, MSc LSE
Ευστρατία Μακρυκώστα,	Περιβαλλοντολόγος Παν. Αιγαίου, MSc (Eng)
Γαρυφαλλιά Λιάπη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng)
Νίκος Ανανιάδης,	Κοινωνικός Επιστήμονας, MSc Βιώσιμη Ανάπτυξη - Διαχείριση Περιβάλλοντος, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Αθηνών
Κατερίνα Νικολοπούλου,	Πολιτική Επιστήμων, Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ματίνα Μελά,	Απόφοιτη Τμήματος Δημοσιογραφίας & Μ.Μ.Ε., ΑΠΘ
Εύα Φιλανθρωποπούλου	Ψυχοθεραπεύτρια, Πιστοποιημένη Εκπαιδεύτρια Ενηλίκων
Ελένη Καραπάνου	Μηχανικός Πληροφορικής

## **2. Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων**

Η διαμόρφωση ενός κοινού οράματος και προτεραιοτήτων είναι οι ακρογωνιαίοι λίθοι κάθε ΣΒΑΚ. Το όραμα είναι μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος για την πόλη και την κινητικότητα σε αυτήν, το οποίο στη συνέχεια εξειδικεύεται σε συγκεκριμένες προτεραιότητες που λειτουργούν ως άξονες κατεύθυνσης για τις προτεινόμενες αλλαγές και μέτρα του ΣΒΑΚ. Τα δύο αυτά (όραμα και προτεραιότητες) αποτελούν τη βάση για όλα τα επόμενα βήματα, δηλαδή για τον καθορισμό δεικτών, μετρήσιμων στόχων και πακέτων μέτρων.

Το όραμα έχει ως κύριο στόχο να απαντήσει με συνοπτικό, αλλά ελκυστικό, τρόπο, σε δύο κύρια ερωτήματα: *Σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε; Πώς η πόλη μας θα διαφέρει από άλλες πόλεις;*

Το όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος αναφορικά με την αστική κινητικότητα (και όχι μόνο) για αυτό απαιτείται να επαναφέρει τις μεταφορές στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής, οικονομικής και κοινωνικής ζωής και ανάπτυξης της πόλης. Με άλλα λόγια, πρέπει να αποδίδει με εύγλωττο τρόπο το πώς μπορούν οι μεταφορές να συμβάλουν σε ένα θετικό μέλλον συνολικότερα για την πόλη. Το όραμα θα πρέπει να αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη όλους τους άξονες πολιτικής τους οποίους επιδιώκει να συγκεράσει, ιδίως εκείνους που αφορούν τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό, την οικονομία, το περιβάλλον, την ενέργεια, την κοινωνία, την υγεία, την ασφάλεια και την ποιότητα ζωής συνολικότερα.

Για να επιτευχθεί η ευαισθητοποίηση των πολιτών και η ευρεία αποδοχή του οράματος, οι πολίτες και οι φορείς θα πρέπει να συμμετέχουν ενεργά στη διαδικασία διαμόρφωσης του οράματος και των προτεραιοτήτων. Για αυτό και στο πλαίσιο της εκδήλωσης διαβούλευσης του συγκεκριμένου σταδίου του ΣΒΑΚ προβλέφθηκε ένα εργαστήριο ειδικά για το σκοπό αυτό.

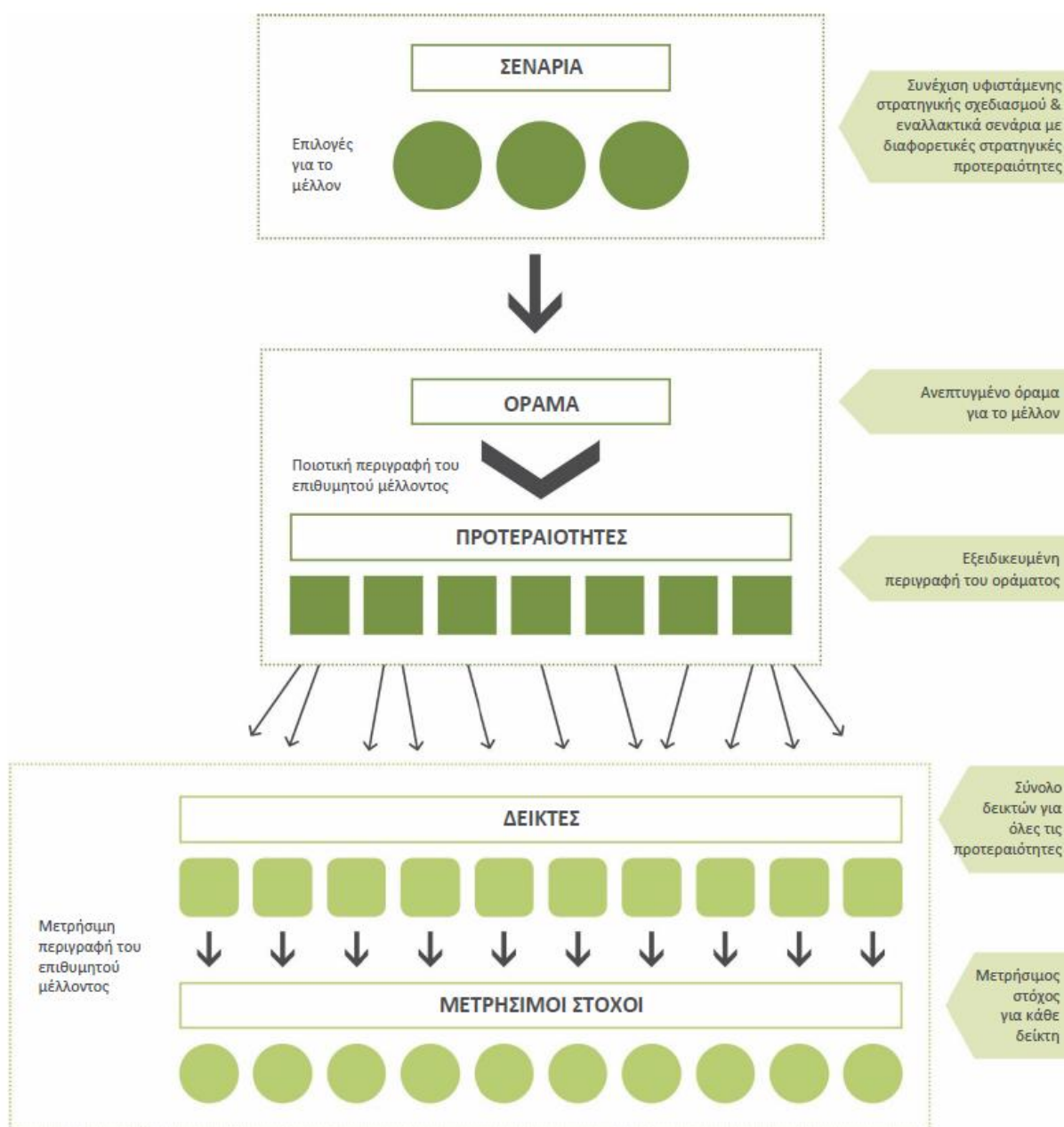
Για την ανάπτυξη του Οράματος και την εξειδίκευσή του:

- ⇒ σε Προτεραιότητες (αλλιώς «Ποιοτικοί» ή «Γενικοί» Στόχοι)
- ⇒ σε Μετρήσιμους Στόχους (αλλιώς «Ποσοτικοί» ή «Επιμέρους» ή «Ειδικοί» Στόχοι)
- ⇒ σε Μέτρα (αλλιώς «Προτάσεις»)

ακολουθείται μια σταδιακή διαδικασία παράλληλων (αλλά με αλληλεπίδραση μεταξύ τους) τεχνικών επεξεργασιών, κοινωνικών διαβουλεύσεων και πολιτικών αποφάσεων, προκειμένου να επιτευχθεί η αναγκαία κατανόηση από όλους σχετικά με τη μεθοδολογία και τις αρχές με τις οποίες καταστρώνεται η Στρατηγική του ΣΒΑΚ. Δεν είναι υποχρεωτικό όλες οι πλευρές να έχουν λόγο σε όλα τα στάδια της συγκεκριμένης διαδικασίας, αλλά είναι σημαντικό τουλάχιστον να γνωρίζουν τη διαδικασία και σε ποια στάδια αυτής μπορούν να τοποθετηθούν.

Στο παρακάτω σχήμα των Ευρωπαϊκών Οδηγιών Εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS, όλη αυτή η διαδρομή, από τα Σενάρια και το Όραμα μέχρι τους μετρήσιμους Στόχους, παρουσιάζεται ανάγλυφα.

«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΗΒΑΙΩΝ»  
ΣΤΑΔΙΟ Β' - 3<sup>ο</sup> Παραδοτέο



Εικόνα 2-2-1: Η διαδικασία μετάβασης από τα Σενάρια στους Μετρήσιμους Στόχους<sup>1</sup>

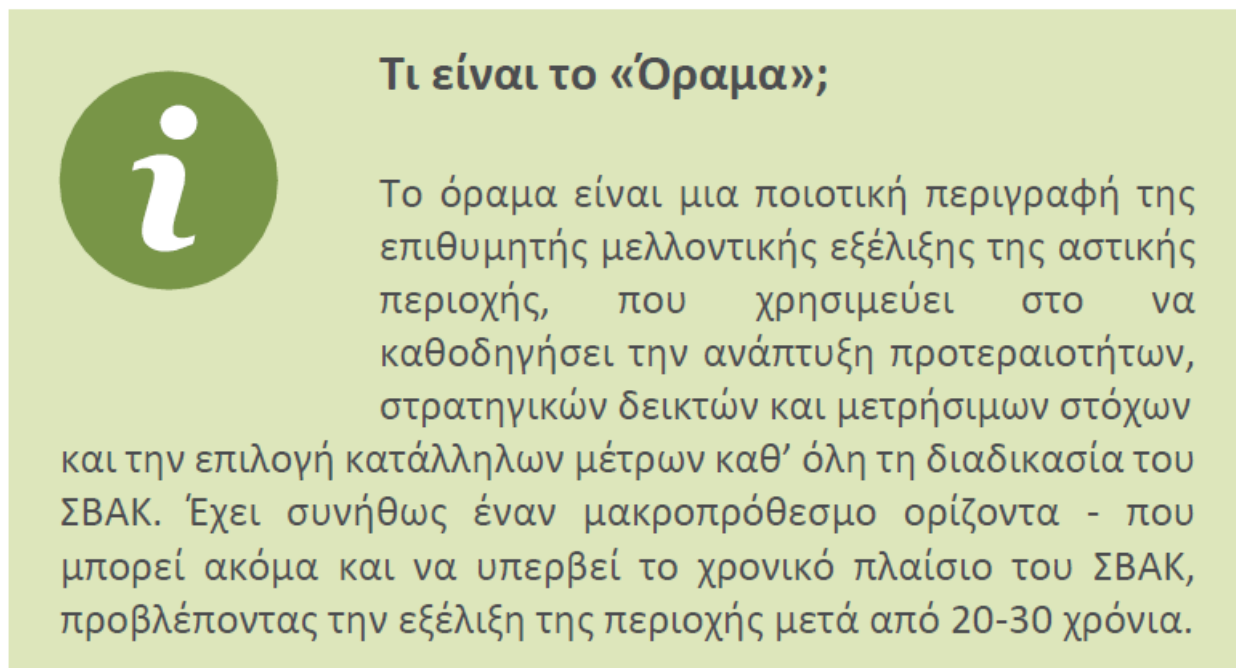
Δίνοντας ένα απλοϊκό αλλά χαρακτηριστικό παράδειγμα θα μπορούσαμε να πούμε ότι εάν το Όραμα μιας πόλης είναι «Θέλουμε μια πόλη με καθαρό αέρα, χωρίς θόρυβο, και με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας», τότε οπωσδήποτε ακολουθεί η αντίστοιχη προτεραιότητα, ο σχετικός δείκτης και ένας ενδεικτικός μετρήσιμος στόχος ως εξής:

<sup>1</sup> Πηγή: ELTIS, Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση, υπεύθυνος έκδοσης: Rupprecht Consult, έτος έκδοσης: 2019, υπεύθυνος μετάφρασης στα ελληνικά: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έτος μετάφρασης: 2021

Παράδειγμα	
ΟΡΑΜΑ	Θέλουμε μια πόλη με καθαρό αέρα, χωρίς θόρυβο, και με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου
ΔΕΙΚΤΗΣ	Ποσοστό μετακινούμενων με ποδήλατο
ΜΕΤΡΗΣΙΜΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	Αύξηση κατά 10% των μετακινούμενων με ποδήλατο σε 10 έτη

Εικόνα 2-2-2: Παράδειγμα εξειδίκευσης του οράματος σε προτεραιότητες, δείκτες και στόχους  
Πηγή: CIVINET Greece-Cyprus, 2022

## 2.1 Διατύπωση Αρχικού (Γενικού) Οράματος



**Εικόνα 2-2-3: Το Όραμα των ΣΒΑΚ όπως ορίζεται από τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες Εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS<sup>2</sup>**

Για τη διατύπωση του Οράματος του ΣΒΑΚ του Δήμου Θηβαίων εξετάστηκαν αντίστοιχα «οράματα» επιτυχημένων ΣΒΑΚ ευρωπαϊκών πόλεων, όπως επίσης και «οράματα» από τις τομεακές πολιτικές του Δήμου.

### ΟΡΑΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ:

**BRISTOL:** «*The vision of the SUMP is to promote sustainable travel to and through the BTQEZ, ensuring that the area is an attractive place to live, work and enjoy.*»

**BUDAPEST** urban development concept: «*Budapest is a liveable attractive capital city with a unique character and is a respected member of the European network of cities as the innovative economic and cultural centre of the country and the city region.*». General goal of transport: «*The transport system of Budapest should improve the competitiveness of Budapest and its region and contribute to a sustainable, liveable, attractive and healthy urban environment.*»

**MALMO:** *Walking, cycling and public transport are the first choice for all who work, live or visit in Malmö. These travel choices, together with efficient and environmentally friendly freight and car traffic, are the basis of the transport system in our dense and sustainable city - a transport system designed for the city, and for its people.*

**THESSALONIKI:** *The metropolitan area of Thessaloniki deserves a modern and sustainable transport system that connects people to the city. The connection to the city is not limited to providing convenient, fast, secure and affordable travel, but extends to ensuring quality in natural, built and social environment. Urban transport is a product of collaboration between all*

<sup>2</sup> Πηγή: ELTIS, Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση, υπεύθυνος έκδοσης: Rupprecht Consult, έτος έκδοσης: 2019, υπεύθυνος μετάφρασης στα ελληνικά: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έτος μετάφρασης: 2021

*stakeholders associated with the city towards a single system of urban and suburban transport & travel linking citizens and regions in ways that support the economy, environment and quality of life.*

**YORK:** *To enable everyone to undertake their activities in the most sustainable way and to have a transport system that:*

- *Has people walking, cycling and using public transport more;*
- *Makes York easier to get around with reliable and sustainable links within its own area, to adjacent areas and cities and the rest of the UK;*
- *Enables people to travel in safety, comfort and security, whatever form of transport they use;*
- *Provides equal access to opportunities for employment, education, training, good health and leisure for all, and*
- *Addresses the transport-related climate change and local air quality issues in York.*

**VIENNA:** *Mobility in Vienna should be fair, healthy, compact, eco-friendly, robust and efficient.*

Για να γίνει προσέγγιση του Οράματος του ΣΒΑΚ του Δήμου Θηβαίων, δεδομένου ότι πρόκειται για μια στρατηγικού και αξιακού περιεχομένου διατύπωση, αρχικά έγινε καταγραφή των προκλήσεων που καλείται ο Δήμος να αντιμετωπίσει την περίοδο αναφοράς του ΣΒΑΚ (2022-2032). Οι προκλήσεις αυτές σε ένα επίπεδο προσέγγισης που ξεπερνά τα όρια του Δήμου συνδέονται άμεσα με τις «κρίσεις» που αντιμετωπίζει ο Δήμος σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Οι κρίσεις αυτές είναι, κατά κύριο λόγο η κλιματική, η πολιτική, η υγειονομική, η οικονομική, η κοινωνική και προσφάτως η ενεργειακή.

Η κλιματική κρίση είναι μια παγκόσμια κρίση που στην παρούσα φάση έχει αρχίσει να εμφανίζει τις πρώτες ορατές και μετρήσιμες επιπτώσεις της, προκαλώντας στις πόλεις καιρικά φαινόμενα, που σε προηγούμενες δεκαετίες, δεν εμφανίζονταν καθόλου ή εμφανίζονταν με πολύ πιο ήπιο τρόπο.

Η πολιτική κρίση δεν αφορά τοπικά μόνο τον Δήμο, αλλά προέρχεται από το εθνικό επίπεδο, ενδεχομένως και από την παγκόσμια περιρρέουσα κατάσταση. Δεν σχετίζεται, τόσο με τις πολιτικές δεξιότητες και τα επιτεύγματα της παρούσας Δημοτικής Αρχής, όσο κυρίως με δομικά στοιχεία του πολιτεύματος, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα, και με το επίπεδο εμπάθυνας της δημοκρατίας, όταν αυτό αφορά πολιτικές και έργα που σχετίζονται με το τοπικό επίπεδο.

Η υγειονομική κρίση στην παρούσα συγκυρία της πανδημίας, είναι επίσης μια παγκόσμια κρίση με πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που επηρεάζουν κατά κύριο λόγο τις μεταφορές. Πριν την πανδημία (COVID-19), ωστόσο, μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι η δημόσια υγεία βαλλόταν εξίσου από τις επιπτώσεις των μεταφορών στον ατμοσφαιρικό αέρα, στο περιβάλλον, τη ψυχική υγεία, την καθιστική ζωή, τα τροχαία ατυχήματα, κτλ. Επομένως, η υγειονομική κρίση που σχετίζεται με τις μεταφορές έχει πολλαπλές διαστάσεις και δεν συνδέεται αποκλειστικά με την πανδημία.

Η οικονομική κρίση, ενώ εμφανίστηκε στην Ελλάδα σε προηγούμενες δεκαετίες (2009), ξεκίνησε σε παγκόσμιο επίπεδο 1-2 χρόνια νωρίτερα, αλλά επίσης γίνεται η θεώρηση ότι σε εθνικό επίπεδο δεν έχει ξεπεραστεί και επηρεάζει ακόμα τη λειτουργία των Δήμων και του τομέα των μεταφορών.

Η κοινωνική κρίση που υπάρχει στην Ελλάδα συνδέεται κυρίως με ζητήματα διακρίσεων αναφορικά με το φύλο, τις σεξουαλικές προτιμήσεις, το έθνος, τη θρησκεία, τα πολιτισμικά

χαρακτηριστικά κτλ. Είναι μια κρίση που βρίσκεται σε μεγάλη ένταση την τελευταία περίοδο και πυροδοτεί σημαντικές εξελίξεις.

Η ενεργειακή κρίση προκύπτει ως άμεσο αποτέλεσμα του πολέμου στην Ουκρανία και αναμένεται να επηρεάσει πολύ άμεσα τις μεταφορές στο σύνολό τους, τόσο σε τοπικό, όσο επίσης σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Αν γίνει η θεώρηση, λοιπόν, ότι οι κυριότερες προκλήσεις του ΣΒΑΚ είναι οι κρίσεις που αντιμετωπίζει ο Δήμος, ενταγμένος σε ένα εθνικό και ένα παγκόσμιο πλαίσιο, ο τρόπος για να διαχειριστεί ο Δήμος τις κρίσεις αυτές μέσα από το ΣΒΑΚ είναι η πρόταξη κάποιων αξιών, διαμέσου των οποίων θα χαράξει στη συνέχεια προτεραιότητες και στόχους. Οι αξίες αυτές αποτυπώνονται στο ακόλουθο διάγραμμα, περίπου σε αντιστοιχία με τις κρίσεις.

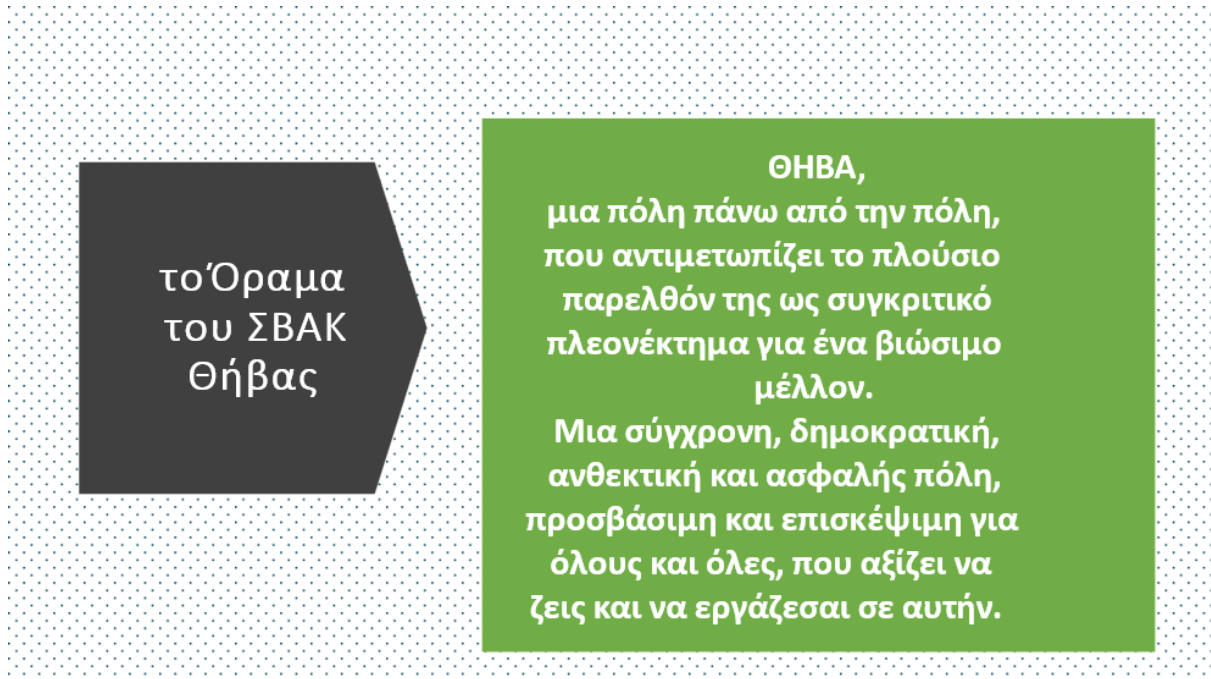
Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και επιχειρώντας να συμπυκνωθούν κατά το δυνατόν σε ένα όραμα που θα αποτελείται από δύο το πολύ παραγράφους και θα λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου, όπως διατυπώνονται στη Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης Κινητικότητας του ΣΒΑΚ (2<sup>ο</sup> Παραδοτέο), γίνεται η παρουσίαση του αρχικού η Οράματος προς την Ομάδα ΣΒΑΚ του Δήμου και τη Δημοτική Αρχή.

Το όραμα αυτό τίθεται στην κρίση της Ομάδας ΣΒΑΚ του Δήμου και της Δημοτικής αρχής, ενώ επίσης τέθηκε στην κρίση των πολιτών και των φορέων μέσω της σχετικής Εκδήλωσης Διαβούλευσης.



Εικόνα 2-2-4: Κρίσεις και αξίες για τη διατύπωση του Οράματος του ΣΒΑΚ

Πηγή: CIVINET Greece-Cyprus, 2022



**Εικόνα 2-2-5: Η πρόταση για το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Θηβαίων**  
*Πηγή: Ιδία Επεξεργασία, 2022*