



ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΟΣΗ



Έκδοση

Σχετικά: Το έγγραφο αυτό έχει διαμορφωθεί στο πλαίσιο του έργου SUMP-UP, το οποίο συγχρηματοδοτείται από το πρόγραμμα Έρευνας και Καινοτομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης Horizon 2020 (Συμφωνία Επιχορήγησης αριθ. 690669). Το έργο SUMP-UP συντονίστηκε από την Ana Dragutescu (Ευρωπαϊκή Γραμματεία ICLEI).

Παραπομπή: Rupprecht Consult (εκδότης), Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση, 2019.

Συγγραφείς: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Τμήματα αυτού του εγγράφου βασίζονται στο σύγγραμμα :Rupprecht Consult, Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2013), το οποίο αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Συνεισφέροντες συγγραφείς: Anthony Colclough, EUROCITIES (Κεφάλαιο 1.2)· Ana Dragutescu, Elma Meskovic και Marko Horvat, ICLEI (Κεφάλαιο 1.4, Δραστηριότητα 10.2)· Thomas Durlin, Cerema (Κεφάλαιο 1.5)· Stefan Werland και Frederic Rudolph, Ινστιτούτο Βούπερταλ (Δραστηριότητες 8.2 και 9.1)· Sasank Vemuri, GIZ και MobiliseYourCity (Δραστηριότητες 8.2 και 9.1)· Dirk Lauwers, Πανεπιστήμιο της Γάνδης (Μέτρηση της προσβασιμότητας με τη φλαμανδική «προσέγγιση Mobiscore»)· TRT Transporti e Territorio (Εργαλεία μοντελοποίησης στη διαδικασία ΣΒΑΚ), ETE/ JASPERS (Μεγάλα έργα υποδομής στο Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (SEA) και Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) Els Vandenberg και Evelien Bossuyt, Mobiel21 (Συνδέοντας το ΣΒΑΚ με πολιτικές κοινωνικής ένταξης).

Συντονισμός Παραδειγμάτων Ορθών Πρακτικών: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult)· Matilde Chinellato (EUROCITIES)· Maija Rusanen, Esther Kreutz (Επιτροπή Βιώσιμων Πόλεων UBC)· Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis)· Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI)· όλοι οι συγγραφείς των Παραδειγμάτων Βέλτιστης Πρακτικής παρατίθενται στο Παράρτημα Γ.

Ομότιμοι αξιολογητές: Peter Jones, Καθηγητής Μεταφορών και Βιώσιμης Ανάπτυξης, University College London· Prof Anthony D May OBE FREng, Ομότιμος Καθηγητής Μηχανικής Μεταφορών, Ινστιτούτο Μελετών Μεταφορών, Πανεπιστήμιο του Leeds, Frank Wefering, Διευθυντής Βιωσιμότητας (Greenman-Pedersen, Inc.), Νέα Υόρκη.

Ευχαριστίες: Η δημοσίευση αυτή είναι δυνατή χάρη στην πολύτιμη συμβολή των συμμετεχόντων σε διάφορα εργαστήρια διαβούλευσης (βλ. Παράρτημα Ε) και σε οργανισμούς και άτομα που συμμετέχουν στην Πλατφόρμα Συντονισμού ΣΒΑΚ. Οι ακόλουθοι εμπειρογνώμονες υπέβαλαν εκτενή σχόλια: Thomas Durlin, Cerema· Caroline Mattsson, Trivektor· Ivo Cré, Polis· Tom Rye, Edinburgh Napier University· καθώς και εκπρόσωποι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Γενικές Διευθύνσεις Κινητικότητας και Μεταφορών, Περιφερειακής και Αστικής Πολιτικής και Περιβάλλοντος), του Εκτελεστικού Οργανισμού Καινοτομίας και Δικτύων (INEA) και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων/Πρόγραμμα Jaspers.

Επιμέλεια κειμένων: Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

Η μετάφραση του κειμένου στην ελληνική έκδοση έγινε με βάση τη «Συμφωνία Άδειας» με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Επιστημονικός και Ποιοτικός έλεγχος μετάφρασης στα ελληνικά. Αναθεώρηση και επιμέλεια μετάφρασης κειμένου: Γιώργος Χρονόπουλος, Ευαγγελία Σταυροπούλου, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Επισκόπηση επιμέλειας μετάφρασης: Μαρία Μορφουλάκη, IMET.

Σχεδίαση: Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Γερμανία | www.rebekkadold.de

Εικόνες εξωφύλλου:
www.istock.com

Αποποίηση ευθυνών: Οι απόψεις που εκφράζονται σε αυτή την έκδοση είναι αποκλειστική ευθύνη των συγγραφέων που κατονομάζονται και δεν αντικατοπτρίζουν απαραίτητως τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αυτές οι Κατευθυντήριες Οδηγίες εκδόθηκαν για πρώτη φορά στα αγγλικά, η ακρίβεια των μεταφράσεων σε άλλες γλώσσες είναι ευθύνη των μεταφραστών.

Πνευματική ιδιοκτησία: Η παρούσα έκδοση αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Όλες οι εικόνες και τα στοιχεία κειμένου αυτής της έκδοσης για τα οποία παρέχονται πηγές είναι ιδιοκτησία των οργανισμών ή των ατόμων που αναφέρονται.

Οι συγγραφείς θα ήθελαν να ενθαρρύνουν την ευρεία χρήση αυτών των Κατευθυντήριων Οδηγιών. Το παρόν έγγραφο μπορεί να χρησιμοποιηθεί δωρεάν, να αντιγραφεί και να αναδιανεμηθεί μέσω οποιουδήποτε μέσου, με την προϋπόθεση ότι (α) η πηγή αναγνωρίζεται με τη χρήση της παραπάνω παραπομπής και (β) η χρήση του αναδιανεμηθέντος υλικού είναι δωρεάν. Η εμπορική χρήση αυτού του εγγράφου καθώς και οι τροποποιήσεις του περιεχομένου του επιτρέπονται μόνο κατόπιν ρητής άδειας των κατόχων των πνευματικών δικαιωμάτων.

Από νομική άποψη, η χρήση αυτού του εγγράφου διέπεται από την άδεια «Creative Commons» CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial-NoDerivates 4.0 International). Το νομικό κείμενο της άδειας διατίθεται στο: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



Επικοινωνία:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH
Οδός Clever 13-15, 50668 Κολωνία/Γερμανία
www.rupprecht-consult.eu
Τηλ. +49.221.6060550
info@rupprecht-consult.eu



Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας
Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών
Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Περιεχόμενα

Πρόλογος	05
Οδηγός για τον αναγνώστη	06
Εισαγωγή	07

ΕΝΟΤΗΤΑ 1 - Η Προσέγγιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας..... 09

1.1 Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;.....	09
1.2 Ποια είναι τα οφέλη του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;	13
1.3 Ποια είναι τα κύρια στοιχεία του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;	17
1.4 Πώς λειτουργεί ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην πράξη;.....	20
1.5 Πώς μπορεί το εθνικό και περιφερειακό επίπεδο να υποστηρίξει το Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;.....	25

ΕΝΟΤΗΤΑ 2 - Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας..... 30

Φάση 1: Προετοιμασία και ανάλυση..... 32

Αφετηρία: Απόφαση για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ 32

Βήμα 1: Δημιουργία δομών εργασίας 34

Δραστηριότητα 1.1: Αξιολογήστε τις δυνατότητες και τους πόρους 34

Δραστηριότητα 1.2: Δημιουργήστε διυπηρεσιακή ομάδα εργασίας..... 38

Δραστηριότητα 1.3: Εξασφαλίστε την πολιτική και θεσμική κυριότητα του σχεδίου 40

Δραστηριότητα 1.4: Σχεδιάστε τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών 44

Βήμα 2: Καθορισμός πλαισίου σχεδιασμού..... 51

Δραστηριότητα 2.1: Εκτιμήστε τις απαιτήσεις σχεδιασμού και καθορίστε το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής..... 51

Δραστηριότητα 2.2: Συσχετίστε με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού 56

Δραστηριότητα 2.3: Συμφωνήστε στο χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο εργασίας 61

Δραστηριότητα 2.4: Εξετάστε το ενδεχόμενο απόκτησης εξωτερικής υποστήριξης 64

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας 67

Δραστηριότητα 3.1: Προσδιορίστε τις πηγές πληροφοριών και συνεργαστείτε με τους κατόχους δεδομένων 67

Δραστηριότητα 3.2: Αναλύστε τα προβλήματα και τις ευκαιρίες (όλων των μέσων μετακίνησης) 74

Σημείο αναφοράς: Ολοκλήρωση της ανάλυσης των προβλημάτων και των ευκαιριών 78

Φάση 2: Ανάπτυξη στρατηγικής 79

Βήμα 4: Δημιουργία και από κοινού αξιολόγηση σεναρίων 81

Δραστηριότητα 4.1: Αναπτύξτε σενάρια για πιθανές μελλοντικές εξελίξεις 81

Δραστηριότητα 4.2: Συζητήστε τα σενάρια με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς 84

Βήμα 5: Ανάπτυξη οράματος και προτεραιοτήτων με τους εμπλεκόμενους φορείς 87

Δραστηριότητα 5.1: Συνδιαμορφώστε ένα κοινό όραμα με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς 87

Δραστηριότητα 5.2: Συμφωνήστε σε προτεραιότητες που αφορούν στα καίρια προβλήματα & σε όλα τα μέσα μετακίνησης...92

Βήμα 6: Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων 95

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορίστε δείκτες για όλες τις προτεραιότητες 95

Δραστηριότητα 6.2: Συμφωνήστε σε μετρήσιμους στόχους..... 99

Σημείο αναφοράς: Συμφωνία ως προς το όραμα, τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους 102

Φάση 3: Σχεδιασμός μέτρων	103
Βήμα 7: Επιλογή πακέτων μέτρων με τους εμπλεκόμενους φορείς	105
Δραστηριότητα 7.1: Δημιουργήστε & αξιολογήστε μακρύ κατάλογο μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς	105
Δραστηριότητα 7.2: Καθορίστε ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων	113
Δραστηριότητα 7.3: Σχεδιάστε την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των μέτρων	121
Βήμα 8: Συμφωνία σε δράσεις και τις αρμοδιότητες	125
Δραστηριότητα 8.1: Περιγράψτε όλες τις δράσεις	125
Δραστηριότητα 8.2: Προσδιορίστε τις πηγές χρηματοδότησης και αξιολογήστε τις οικονομικές δυνατότητες	129
Δραστηριότητα 8.3: Συμφωνήστε στις προτεραιότητες, τις ευθύνες και το χρονοδιάγραμμα	133
Δραστηριότητα 8.4: Εξασφαλίστε ευρεία πολιτική και δημόσια στήριξη	136
Βήμα 9: Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση	139
Δραστηριότητα 9.1: Αναπτύξτε σχέδιο χρηματοδότησης και συμφωνήστε στον καταμερισμό του κόστους	139
Δραστηριότητα 9.2: Ολοκληρώστε και διασφαλίστε την ποιότητα του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»	142
Σημείο αναφοράς: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	144
Φάση 4: Υλοποίηση και παρακολούθηση	145
Βήμα 10: Διαχείριση της υλοποίησης	146
Δραστηριότητα 10.1: Συντονίστε την υλοποίηση των δράσεων	146
Δραστηριότητα 10.2: Προμηθευτείτε προϊόντα και υπηρεσίες	149
Βήμα 11: Παρακολούθηση, προσαρμογή και επικοινωνία	153
Δραστηριότητα 11.1: Παρακολουθήστε την πρόοδο και προσαρμόστε	153
Δραστηριότητα 11.2: Ενημερώστε και κινητοποιήστε τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς	156
Βήμα 12: Αξιολόγηση και άντληση διδαγμάτων	159
Δραστηριότητα 12.1: Αναλύστε τις επιτυχίες και τις αποτυχίες	159
Δραστηριότητα 12.2: Μοιραστείτε τα αποτελέσματα και τα διδάγματα που αντλήσατε	161
Δραστηριότητα 12.3: Εξετάστε νέες προκλήσεις και λύσεις	162
Σημείο αναφοράς: Αξιολόγηση της υλοποίησης των μέτρων	165
Παράρτημα	https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-annex_final_highres_0.pdf

Σχεδιασμός για βιώσιμη αστική κινητικότητα στην Ευρώπη

Σε έναν ταχέως μεταβαλλόμενο κόσμο, είμαι ευτυχής που βλέπω να αυξάνεται η δέσμευση των τοπικών αρχών και των εμπλεκόμενων φορέων στο να κάνουν την αστική κινητικότητα πιο καθαρή και πιο βιώσιμη. Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης που σχετίζονται με την κυκλοφορία, της συμφόρησης και των τροχαίων ατυχημάτων, με την αύξηση παράλληλα της ποιότητας ζωής στις πόλεις μας, αποτελεί πλέον προτεραιότητα πολλών Δημάρχων. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, χρειαζόμαστε όλοι καλύτερες συνθήκες περπατήματος και ποδηλασίας, αποτελεσματικές δημόσιες και κοινόχρηστες μεταφορές, πολυτροπικούς κόμβους και πολλά άλλα –όλα υποστηριζόμενα από έξυπνες ψηφιακές λύσεις. Και ο καλύτερος τρόπος για να γίνει αυτό είναι να συνδυάσουμε τις μεγάλες ιδέες και τα καινοτόμα μέτρα με την πολιτική στήριξη και την εμπλοκή των ανθρώπων μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού κινητικότητας.

Ως εκ τούτου, είμαι πολύ υπερήφανος που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ενεργά το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) την τελευταία δεκαετία. Από την εισαγωγή της προσέγγισης του ΣΒΑΚ το 2009 και την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών ΣΒΑΚ το 2013, η Επιτροπή έχει βοηθήσει εκατοντάδες πόλεις σε όλη την Ευρώπη να εξασφαλίσουν μια ισορροπημένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη βιώσιμων τρόπων μεταφοράς. Αυτό αποδεικνύεται από την εντυπωσιακή και παραγωγική υιοθέτηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην Ευρώπη. Το σημαντικότερο είναι ότι αυτή ακολουθεί μια συμμετοχική προσέγγιση τοποθετώντας τις ανάγκες των ανθρώπων στο επίκεντρο της διαδικασίας.

Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει αποδειχθεί ένας αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης των κλιματικών, ενεργειακών και περιβαλλοντικών προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις σε σχέση με τις μεταφορές.

Γνωρίζω ότι πολλοί πολίτες και εμπλεκόμενοι φορείς εκτιμούν σε μεγάλο βαθμό την Ευρωπαϊκή προσέγγιση και τις κατευθυντήριες οδηγίες για τα ΣΒΑΚ και θέλω αυτή να χρησιμοποιηθεί και να αποβεί χρήσιμη στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Επομένως, η Επιτροπή ξεκίνησε το 2018 τη διαδικασία ενημέρωσης των κατευθυντήριων οδηγιών ΣΒΑΚ ώστε να αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις πιο πρόσφατες τάσεις στην κινητικότητα, την τεχνολογία και την κοινωνία, καθώς επηρεάζουν όλες το μεταβαλλόμενο τοπίο της κινητικότητας. Πολλοί εμπλεκόμενοι άνθρωποι στην κοινότητα ΣΒΑΚ εργάστηκαν σκληρά με έναν συν-δημιουργικό τρόπο κατά τη διάρκεια του τελευταίου 1,5 χρόνου για να το κάνουν πραγματικότητα. Η αναθεωρημένη έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών είναι ένα πραγματικά εντυπωσιακό αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας που υποστηρίζω πλήρως!

Ενθαρρύνω έντονα όλες τις τοπικές αρχές να αξιοποιήσουν πλήρως αυτό το αξιόλογο εργαλείο σχεδιασμού και να χρησιμοποιήσουν τις εμπλουτισμένες κατευθυντήριες αρχές όσο το δυνατόν περισσότερο. Κάθε κωμόπολη και πόλη, ανεξάρτητα από το μέγεθός της, μπορεί –και θα έπρεπε– να αναπτύξει ένα υψηλής ποιότητας Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για να βοηθήσει στην καταπολέμηση των κυριότερων προκλήσεων της αστικής κινητικότητας και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των πολιτών της.

Henrik Hololei
Γενικός Διευθυντής της DG MOVE (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)



Η Ελλάδα στην τροχιά της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Με τον νόμο 4784/2021 η Ελλάδα μπήκε στην τροχιά της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αυτό ήταν μια συνειδητή πολιτική επιλογή.

Το θεσμικό πλαίσιο που δημιούργησε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ευνοεί την ανάπτυξη σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και παροτρύνει τις τοπικές κοινωνίες να χρησιμοποιήσουν τα ΣΒΑΚ, ως κύριο μοχλό αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος.

Να ακολουθήσουν τον δρόμο βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών. Ο σχεδιασμός μπορεί να περιλαμβάνει:

- α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- β) προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),
- γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία,
- δ) προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού,
- ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
- στ) προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές,
- ζ) καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- η) οργάνωση της στάθμευσης,
- θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου και συνδυασμένη χρήση των μέσων μεταφοράς

Το σύνολο αυτών των παρεμβάσεων απαντά στην κοινωνική ανάγκη για καλύτερη ποιότητα ζωής στις ελληνικές πόλεις.

Και τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι το μέσο για να κάνουμε ομορφότερες, περισσότερο ασφαλείς και φιλικότερες προς το περιβάλλον και τους χρήστες τις πόλεις μας.

Για να φτιάξουμε ένα λειτουργικό σχήμα, στηριχθήκαμε στις ευρωπαϊκές οδηγίες και τις επικρατούσες τάσεις στην Ε.Ε και στα κράτη μέλη της, ακολουθώντας τις βασικές κατευθυντήριες οδηγίες για την ανάπτυξη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Επιπλέον, η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε ένα βήμα παραπέρα, καθώς δεν θεσμοθέτησε απλώς τα ΣΒΑΚ. Τα κατέστησε υποχρεωτικά για τις πόλεις με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων.

Και ταυτόχρονα, έδωσε στις πόλεις την επιλογή των δράσεων που θα αποφασίσουν να υλοποιήσουν, θέτοντας απλώς το πλαίσιο.

Οι πόλεις, λοιπόν, θα αποφασίσουν για τον εαυτό τους και η κεντρική διοίκηση θα ενθαρρύνει, θα καθοδηγεί και θα εποπτεύει.

Πιστεύουμε ότι με αυτόν τον τρόπο θα καταστεί βιώσιμος ο στρατηγικός σχεδιασμός και κάθε κωμόπολη και πόλη της Ελλάδας θα μπορεί να σχεδιάσει και να διαμορφώσει ένα καλύτερο αστικό περιβάλλον για τους κατοίκους της.



Ιωάννης Κεφαλογιάννης
Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών



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

Οδηγός για τον αναγνώστη

Η δημοσίευση της δεύτερης έκδοσης των Ευρωπαϊκών Κατευθυντήριων Οδηγιών για την ανάπτυξη και την υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)¹ σηματοδοτεί ένα ορόσημο στην υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας σχεδιασμού στην Ευρώπη. Αυτή η ολοκληρωμένη αναθεώρηση της ευρέως χρησιμοποιούμενης πρώτης έκδοσης του 2013, στοχεύει να ενσωματώσει τις δυναμικές εξελίξεις που πραγματοποιήθηκαν έκτοτε και μέρος της εμπειρίας που αποκτήθηκε από την υλοποίηση των διαφόρων ΣΒΑΚ τα τελευταία χρόνια

Η **Ενότητα 1** εισάγει την προσέγγιση ΣΒΑΚ για τους αναγνώστες που δεν είναι απαραίτητα επαγγελματίες σχεδιασμού, αλλά θέλουν να κατανοήσουν τις αρχές και τα βασικά στοιχεία (βλ. Κεφάλαιο 1.1 - Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;). Ιδιαίτερα οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων μπορεί να ενδιαφέρονται να διαβάσουν επιχειρήματα σχετικά με το γιατί ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι επωφελής για τις πόλεις και τους κατοίκους τους και ποιες είναι οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις του σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις (βλ. Κεφάλαιο 1.2 - Ποια είναι τα οφέλη του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;).

Κατά την ανάπτυξη αυτών των Κατευθυντήριων Οδηγιών, καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια για την παροχή καθοδήγησης προσαρμοσμένης στις πρακτικές ανάγκες των υπευθύνων σχεδιασμού και των υπευθύνων χάραξης πολιτικής σε ολόκληρη την Ευρώπη (βλ. Κεφάλαιο 1.3 - Ποια είναι τα κύρια στοιχεία του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας; Παρόλα αυτά, είναι μια εξιδανικευμένη προσέγγιση για ένα πεδίο πολιτικής στον οποίο εμπλέκονται πολλές διαφορετικές απαιτήσεις και συμφέροντα. Η ευελιξία στην προσαρμογή αυτών των κατευθυντήριων οδηγιών στη συγκεκριμένη πραγματικότητα των αστικών περιοχών, είναι συνεπώς απαραίτητη για την επίτευξη προόδου προς την κατεύθυνση πιο βιώσιμων πόλεων και αστικών περιοχών. Αυτό συζητείται περαιτέρω στο Κεφάλαιο 1.4 - Πώς λειτουργεί ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην πράξη;

Οι δήμοι είναι το επίπεδο της διακυβέρνησης που είναι πιο κοντά στο λαό, επομένως η εργασία του σχεδιασμού και της παροχής ποιοτικής κινητικότητας στους κατοίκους τους ανήκει στις δικές τους αρμοδιότητες στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες. Ωστόσο, οι εθνικές και οι περιφερειακές κυβερνήσεις διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη δημιουργία πλαισίων που παρέχουν στους δήμους νομικές αρμοδιότητες, διευκολύνουν τη συνεργασία και παρέχουν οικονομική υποστήριξη. Το Κεφάλαιο 1.5 συνοψίζει τον τρόπο με τον οποίο τα επίπεδα εθνικής και περιφερειακής διακυβέρνησης μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ.

Η **Ενότητα 2** είναι μια εκτενής περιγραφή βήμα προς βήμα της διαδικασίας ΣΒΑΚ. Παρόλο που οι αναγνώστες της ενδέχεται να είναι πρωτίστως επαγγελματίες και ενεργά συμμετέχοντες

στη διαδικασία του σχεδιασμού, είναι γραμμένη σε ύφος τέτοιο ώστε να είναι κατανοητή και για άλλους. Η ενότητα αυτή ακολουθεί τη δομή του νέου κύκλου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: τέσσερις φάσεις, η καθεμία με τρία βήματα και 32 δραστηριότητες συνολικά. Κάθε φάση και βήμα παρουσιάζονται με μια σύντομη επισκόπηση. Για όλες τις δραστηριότητες, παρουσιάζονται στους αναγνώστες το σκεπτικό, οι στόχοι, λεπτομερείς περιγραφές των εργασιών, πληροφορίες σχετικά με το χρονοδιάγραμμα και τον συντονισμό με άλλες εργασίες, μια λίστα ελέγχου, καθώς και παραδείγματα ορθής πρακτικής και χρήσιμα εργαλεία που μπορούν να αξιοποιηθούν στην εκπόνηση του σχεδίου τους. Αν και η Ενότητα 2 μπορεί να διαβαστεί από την αρχή μέχρι το τέλος, οι περισσότεροι αναγνώστες θα την χρησιμοποιήσουν ως καθοδήγηση καθ' όλη τη διαδικασία σχεδιασμού καθώς τα αντίστοιχα κεφάλαιά της μπορούν να τα συμβουλευθούν για να αντλήσουν έμπνευση όποτε εισέρχονται σε ένα νέο βήμα σχεδιασμού.

Αρκετά **Παράρτηματα** συμπληρώνουν τις Κατευθυντήριες Οδηγίες. Το Παράρτημα Α προσφέρει ένα γλωσσάριο σημαντικών όρων για τη διευκόλυνση της από κοινού κατανόησης μεταξύ διαφορετικών γλωσσών και κουλτούρων σχεδιασμού. Το Παράρτημα Β περιγράφει μια λίστα ελέγχου σχεδιασμού για τη διαδικασία ΣΒΑΚ. Το Παράρτημα Γ περιλαμβάνει πιο λεπτομερείς περιγραφές όλων των παραδειγμάτων ορθής πρακτικής. Το Παράρτημα Δ συνδέεται με τη σύνοψη συμπληρωματικών οδηγιών και συνοπτικών ενημερώσεων που βασίζονται επίσης στην προσέγγιση του ΣΒΑΚ, αλλά επεξεργάζονται ορισμένες πτυχές του σχεδιασμού με μεγαλύτερη λεπτομέρεια, παρέχουν καθοδήγηση για συγκεκριμένα περιβάλλοντα ή εστιάζουν σε σημαντικά πεδία πολιτικής. Τέλος, το Παράρτημα Ε παρουσιάζει τον κατάλογο των εμπειρογνομόνων των οποίων ζητήθηκε η γνώμη για την ανάπτυξη αυτής της δεύτερης έκδοσης των Κατευθυντήριων Οδηγιών ΣΒΑΚ.

¹ Σε ολόκληρο αυτό το έγγραφο, ο όρος «Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» αναφέρεται στη διαδικασία σχεδιασμού, ενώ το «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ή ΣΒΑΚ) είναι το ουσιαστικό (αλλά όχι το μοναδικό) αποτέλεσμα της διαδικασίας σχεδιασμού. Η συντομογραφία «ΣΒΑΚ» (SUMP) χρησιμοποιείται για το ίδιο το σχέδιο, όροι όπως «προσέγγιση του ΣΒΑΚ» ή «διαδικασία ΣΒΑΚ» χρησιμοποιούνται για λόγους διαφοροποίησης. Στην αγγλική γλώσσα χρησιμοποιούνται δύο τρόποι προφοράς "sump" (/s^mp/) και "S.U.M.P."



εικόνα © funky-data στο istock.com

Εισαγωγή

Όταν δημοσιεύθηκε η πρώτη έκδοση των Κατευθυντήριων Οδηγιών για τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα τέλη του 2013,² 168 επαγγελματίες σχεδιασμού και άλλοι εμπειρογνώμονες από όλη την Ευρώπη είχαν συμβάλει σε μια εκτεταμένη διαβούλευση για τον ορισμό αυτής της νέας προσέγγισης σχεδιασμού.³ Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε αναπτύξει συστηματικά την πολιτική της για την αστική κινητικότητα και είχε δημοσιεύσει τη δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα⁴ η οποία συμπεριελάμβανε έναν ορισμό της προσέγγισης των «Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (βλ. Κεφάλαιο 1.1 παρακάτω).

Τι έχει επιτευχθεί από την πρώτη έκδοση των Κατευθυντήριων Οδηγιών ΣΒΑΚ;

Πολλές πόλεις στην Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο έχουν αναπτύξει ΣΒΑΚ, ενώ πολυάριθμα έργα και προγράμματα χρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν συνεισφέρει πολύτιμες γνώσεις που βοήθησαν τις πόλεις να αναπτύξουν αυτή τη νέα γενιά σχεδίων κινητικότητας.

Μια ολόκληρη κοινότητα ανταλλαγής πρακτικών έχει διαμορφωθεί γύρω από τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ένας πλούτος ορθών πρακτικών διαμοιράζεται από επαγγελματίες, πολυάριθμα (ως επί το πλείστον) δωρεάν εργαλεία και τεχνογνωσία διατίθενται στην πλατφόρμα Eltis (www.eltis.eu), μια πλατφόρμα συντονισμού των κυριότερων εμπλεκόμενων φορέων και έργων έχει οργανωθεί και εξαιρετικά επιτυχημένα Συνέδρια ΣΒΑΚ διεξάγονται ετησίως από το 2014. Τέλος, η ύπαρξη ενός σύγχρονου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θεωρείται ολοένα και περισσότερο

απαραίτητο στοιχείο για πόλεις με προοπτική εξέλιξης και ως προαπαιτούμενο προσέλκυσης κεφαλαίων για επενδύσεις στις αστικές μεταφορές (π.χ. από τα Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία της Ε.Ε.).

Η προσέγγιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι σαφώς ένα ευρωπαϊκό «success story» στο οποίο έχουν συμβάλει πολλοί εμπλεκόμενοι φορείς και από το οποίο έχουν επωφεληθεί πολλές πόλεις (και πολίτες). Η επιτυχία του βασίζεται στον ισχυρό συντονισμό και την υποστήριξη της ευρωπαϊκής πολιτικής, στις πρακτικές κατευθυντήριες οδηγίες που βασίζονται σε συστηματικές διαβουλεύσεις με τους επαγγελματίες και σε μια ενεργή κοινότητα με γνώση σε θέματα πρακτικής εφαρμογής.

² Rupprecht Consult, Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2013): www.eltis.org/mobility-plans.

³ Οι απαρχές του ΣΒΑΚ πηγάζουν πίσω στη Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον (βλ. COM (2005) 718), η οποία πρότεινε την κατάρτιση Κατευθυντήριων Οδηγιών για Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Μεταφορών· βλ. επίσης το πρώτο έγγραφο καθοδήγησης από το έργο PILOT (2007), www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf.

⁴ COM(2013) 91.



εικόνα © Rupperecht Consult

Γιατί ήταν απαραίτητη η επικαιροποίηση των Κατευθυντήριων Οδηγιών ΣΒΑΚ;

Τα τελευταία χρόνια, έχουμε δει σημαντικές νέες εξελίξεις σε πολλούς τομείς της αστικής κινητικότητας. Λόγω των νέων τεχνολογιών, τα ηλεκτροκίνητα οχήματα χωρίς οδηγό ενδέχεται σύντομα να κυκλοφορούν στους δρόμους μας, νέα επιχειρηματικά μοντέλα παρέχουν «Κινητικότητα ως υπηρεσία» και την ίδια στιγμή η αλλαγή στάσης των μετακινούμενων οδηγεί σε αύξηση της κοινόχρηστης κινητικότητας και της ποδηλασίας. Αυτά τα λίγα παραδείγματα υποδηλώνουν ότι συμβαίνουν σημαντικές αλλαγές σε διαφορετικά επίπεδα του συστήματος κινητικότητας οι οποίες καθιστούν αναγκαία την επανεξέταση και επικαιροποίηση των αρχικών Κατευθυντήριων Οδηγιών ΣΒΑΚ. Επιπλέον, έχει συγκεντρωθεί πλούσια εμπειρία από την υλοποίηση ΣΒΑΚ η οποία θα πρέπει να καταστεί διαθέσιμη, ως πηγή έμπνευσης για τους επαγγελματίες σε ολόκληρη την Ευρώπη. Τέλος, αρκετά έργα και πρωτοβουλίες επρόκειτο να αναπτύξουν επιπρόσθετες οδηγίες επί συγκεκριμένων θεμάτων σχεδιασμού και αυτή η εμπειρία έπρεπε να ενσωματωθεί ώστε να αρχίσει να διαμορφώνεται μια δομημένη βάση γνώσεων.

Επομένως, η διαδικασία επικαιροποίησης των οδηγιών ΣΒΑΚ ξεκίνησε το 2018. Συμπεριέλαβε την κατάρτιση αυτής της δεύτερης έκδοσης των Κατευθυντήριων Γραμμών ΣΒΑΚ, καθώς και την ανάπτυξη μιας σειράς συμπληρωματικών οδηγιών και συνοπτικών ενημερώσεων σχετικά με συγκεκριμένες πτυχές της προσέγγισης του ΣΒΑΚ. Αυτά τα έγγραφα επεξεργάζονται λεπτομερέστερα ορισμένες πτυχές του σχεδιασμού (π.χ. θεσμική συνεργασία), εφαρμόζουν το Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συγκεκριμένα περιβάλλοντα (π.χ. μητροπολιτικές περιοχές) ή παρέχουν καθοδήγηση για συγκεκριμένα πεδία πολιτικής (όπως την οδική αυτοματοποίηση ή ασφάλεια).

Πώς οργανώθηκε αυτή η επικαιροποίηση;

Η δεύτερη αυτή έκδοση των Κατευθυντήριων Οδηγιών ΣΒΑΚ είναι αποτέλεσμα μιας έντονης μονοετούς διαδικασίας συμμετοχής ενδιαφερομένων μερών. Έχει αναπτυχθεί και επικυρωθεί σε στενή συνεργασία με την κοινότητα ΣΒΑΚ. Ξεκινώντας με μια μεγάλη έρευνα και με μια συνεδρία αφιερωμένη ειδικά σε αυτό το σκοπό κατά το Συνέδριο ΣΒΑΚ το έτος 2018, οργανώθηκαν διάφορα εργαστήρια με επαγγελματίες και άλλους εμπειρογνώμονες από όλη την Ευρώπη. Με τη στενή συμμετοχή πολλών δικτύων σημαντικών πόλεων στην επικαιροποιημένη έκδοση, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην ανάδραση από όλα τα είδη πόλεων και περιφερειών.⁵ Συνολικά, περισσότεροι από 300 συγκοινωνιολόγοι και πολεοδόμοι, άλλοι επαγγελματίες, υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και ερευνητές συνέβαλαν σε αυτή την επικαιροποίηση. Το παράρτημα Ε περιλαμβάνει κατάλογο των εμπειρογνομόνων των οποίων η γνώμη ζητήθηκε.

Επιπλέον, η επικαιροποίηση έχει εμπνευστεί από μια λεπτομερή ανασκόπηση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών οδηγιών σχεδιασμού από διάφορες χώρες με ισχυρή παράδοση στρατηγικού σχεδιασμού κινητικότητας.⁶ Μαζί με την πρώτη έκδοση των κατευθυντήριων οδηγιών ως κύρια αναφορά, η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας, η αναλυτική ανασκόπηση του ημετελικού προσχεδίου από εμπειρογνώμονες,⁷ δύο ειδικές συνεδρίες ανασκόπησης και μια έρευνα ανατροφοδότησης στο Συνέδριο ΣΒΑΚ το έτος 2019 εξασφάλισαν ότι το έγγραφο παρουσιάζει αποδεδειγμένα υψηλού επιπέδου καθοδήγηση για τον σχεδιασμό.

5 Εργαστήρια οργανώθηκαν από την Rupperecht Consult, καθώς και από τους άλλους εταίρους δικτύων πόλεων του SUMPs-Up (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Ένωση Δήμων της Βαλτικής), τη Διεθνή Ένωση Δημόσιων Μεταφορών (UITP) και συνεργάτες σε έργα σχετικά με ΣΒΑΚ (PROSPERITY, SUITS, LO W-CARB).

6 Guidance for UK Local Transport Plans, French Plans de Déplacements Urbains, German Verkehrsentwicklungspläne, Swedish TRAST, και Italian Piano Urbano della Mobilità.

7 Επίσημες αξιολογήσεις από εμπειρογνώμονες έγιναν από τους Peter Jones, Καθηγητή Μεταφορών και Βιώσιμης Ανάπτυξης, University College London· Prof Anthony D May OBE FREng, Ομότιμο Καθηγητή Μηχανικής Μεταφορών, Ινστιτούτο Μελετών Μεταφορών, Πανεπιστήμιο του Leeds, Ηνωμένο Βασίλειο, Frank Wefering, Διευθυντή Βιωσιμότητας (Greenman-Pedersen, Inc.), Νέα Υόρκη (ΗΠΑ). Επιπλέον, εκπρόσωποι των ευρωπαϊκών οργανισμών υπέβαλαν πολύτιμες παρατηρήσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας προετοιμασίας: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Γενικές Διευθύνσεις Κινητικότητας και Μεταφορών, Περιφερειακής και Αστικής Πολιτικής), Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων / Πρόγραμμα Jaspers καθώς και οργανώσεις και άτομα που συμμετέχουν στην πλατφόρμα συντονισμού ΣΒΑΚ. Ειδικές ευχαριστίες οφείλονται επίσης στους Thomas Durlin, Cerema, Caroline Mattsson, Trivector, Ivo Cré, Polis, Tom Rye, του Πανεπιστημίου Napier του Εδιμβούργου, οι οποίοι έχουν παράσχει εκτεταμένες παρατηρήσεις σε προσχέδια αυτού του εγγράφου.

ΕΝΟΤΗΤΑ 1: Η Προσέγγιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Η ενότητα αυτή αποτελεί μια εισαγωγή στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Προορίζεται για όλους τους αναγνώστες που ενδιαφέρονται για την αστική κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των υπευθύνων λήψης αποφάσεων και άλλων εμπλεκόμενων φορέων για την κινητικότητα που δεν είναι ειδικοί σχεδιασμού.

1.1 Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;

Πλαίσιο πολιτικής

Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί για την Ευρώπη την εκ των πραγμάτων προσέγγιση σχεδιασμού των αστικών μεταφορών. Η πολιτική που συντέλεσε στην εγκαθίδρυσή του, αναπτύχθηκε συστηματικά από τους Ευρωπαϊκούς υπεύθυνους για τη χάραξη πολιτικής από το 2005.⁸ Το σημαντικότερο ορόσημο ήταν η δημοσίευση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα στα τέλη του 2013,⁹ όπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθόρισε σε παράρτημα την προσέγγιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ταυτόχρονα, δημοσιεύθηκε η πρώτη έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών.¹⁰ Η δέση μέτρων για την αστική κινητικότητα υποστηρίζει «μια σταδιακή αλλαγή στη θεώρηση της αστικής κινητικότητας βήμα βήμα ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι αστικές περιοχές της Ευρώπης θα αναπτυχθούν με πιο βιώσιμο τρόπο και θα επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ για ένα ευρωπαϊκό ανταγωνιστικό και αποδοτικό από άποψη πόρων σύστημα μεταφορών.»¹¹ Σκιαγραφεί τις κατευθυντήριες αρχές της διαδικασίας σχεδιασμού και τα θέματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Τα συγκεκριμένα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν, η πρακτική καθοδήγηση και οι ορθές πρακτικές περιέχονται στις παρούσες κατευθυντήριες οδηγίες. Από τη δημοσίευση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα, η προσέγγιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχει υιοθετηθεί ευρέως σε ολόκληρη την Ευρώπη και διεθνώς. Ωστόσο, παρόλο που αυτή έχει αποδειχθεί ότι είναι σωστή και εξακολουθεί να ισχύει, οι κατευθυντήριες οδηγίες χρειάζονταν όλο και περισσότερο επικαιροποίηση. Επομένως, η νέα αυτή έκδοση των κατευθυντήριων οδηγιών ΣΒΑΚ εξακολουθεί να βασίζεται στην αρχική προσέγγιση (περιγράφεται στο επόμενο κεφάλαιο), ωστόσο οι συστάσεις για την προετοιμασία ενός ΣΒΑΚ έχουν επικαιροποιηθεί σημαντικά.

Ορισμός

Ο ακόλουθος ορισμός του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχει γίνει ευρέως αποδεκτός στην Ευρώπη και διεθνώς:

« Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που δημιουργήθηκε για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περιχώρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται σε υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αρχές της ενσωμάτωσης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης.»

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βασίζεται στις ακόλουθες αρχές, οι οποίες περιγράφονται με περισσότερες λεπτομέρειες παρακάτω:

- 1 Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή»
- 2 Συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων θεσμών
- 3 Συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων
- 4 Αξιολόγηση υφιστάμενων και μελλοντικών επιδόσεων
- 5 Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης
- 6 Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
- 7 Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης
- 8 Διασφάλιση ποιότητας

⁸ Το Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα (2009), με βάση τη Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον (2005) και την Πράσινη Βίβλο για την Αστική Κινητικότητα (2007), πρότεινε «είκοσι μέτρα που σκοπό έχουν να ενθαρρύνουν και να συνδράμουν τις τοπικές, τις περιφερειακές και τις εθνικές αρχές στην επίτευξη των στόχων τους όσον αφορά τη βιώσιμη αστική κινητικότητα» - η πρώτη δράση ήταν η «Επιτάχυνση της υιοθέτησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας». Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές διατύπωσε συγκεκριμένους στόχους για τις αστικές μεταφορές ώστε να συμβάλουν στην επίτευξη στρατηγικών στόχων σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο.

⁹ COM(2013) 913.

¹⁰ Rupperecht Consult, Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2013)-www.eltis.org/mobility-plans.

¹¹ COM (2013) 913, σ. 2.

Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί στρατηγική και ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της πολυπλοκότητας των αστικών μεταφορών. Βασικός στόχος του είναι να βελτιώσει την προσβασιμότητα και την ποιότητα ζωής, επιτυγχάνοντας μια στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Το ΣΒΑΚ υποστηρίζει τη λήψη αποφάσεων βάσει πραγματικών δεδομένων, καθοδηγούμενο από ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα. Αυτό απαιτεί ως βασικά στοιχεία τη διεξοδική αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης και των μελλοντικών τάσεων, ένα ευρέως αποδεκτό κοινό όραμα με στρατηγικούς στόχους* και ένα ολοκληρωμένο σύνολο ρυθμιστικών, προωθητικών, χρηματοδοτικών και τεχνικών μέτρων, καθώς και υποδομών για την επίτευξη των στόχων αυτών- των οποίων η υλοποίηση θα πρέπει να συνοδεύεται από συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση.

Σε αντίθεση με τις παραδοσιακές προσεγγίσεις σχεδιασμού, το ΣΒΑΚ δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, τον συντονισμό των πολιτικών μεταξύ τομέων (ιδίως των μεταφορών, των χρήσεων γης, του περιβάλλοντος, της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής πολιτικής, της υγείας, της ασφάλειας και της ενέργειας) και

στην ευρεία συνεργασία σε διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης και με ιδιωτικούς φορείς. Η προσέγγιση του ΣΒΑΚ υπογραμμίζει επίσης την ανάγκη να καλυφθούν με ολοκληρωμένο τρόπο όλες οι πτυχές της κινητικότητας (ανθρώπων και αγαθών), οι τρόποι μεταφοράς και οι υπηρεσίες και να υπάρξει σχεδιασμός για ολόκληρη τη «λειτουργική αστική περιοχή» και όχι για τα στενά διοικητικά όρια ενός Δήμου.

Ποια είναι η διαφορά μεταξύ του παραδοσιακού σχεδιασμού των μεταφορών και του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;

Τα τελευταία χρόνια, έχει αλλάξει σημαντικά η προσέγγιση του σχεδιασμού συστημάτων μεταφορών σε ακαδημαϊκό αλλά και σε επαγγελματικό επίπεδο. Οι κύριες διαφορές μεταξύ των παραδοσιακών προσεγγίσεων και του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

* Στην αγγλική έκδοση αναφέρεται ο όρος "objective" ο οποίος στα ελληνικά αποδίδεται συνήθως ως "στόχος". Στο παρόν ορίζεται "προτεραιότητα" και αναφέρεται κατά περίπτωση "στρατηγικός στόχος" προς αποφυγή σύγχυσης με αγγλικούς όρους του κειμένου οι οποίοι αποδίδονται στα ελληνικά επίσης ως "στόχος" όπως "goal", "aim". Ο αγγλικός όρος "target" ορίζεται στο παρόν ως "μετρήσιμος στόχος" και κατά περίπτωση αναφέρεται "τιμή-στόχος".

Σχήμα 1: Διαφορές μεταξύ του παραδοσιακού σχεδιασμού μεταφορών και του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός		Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Εστίαση στην κυκλοφορία οχημάτων	→	Εστίαση στους ανθρώπους
Κύριοι στόχοι: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	→	Κύριοι στόχοι: Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής , συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής ισότητας, της ποιότητας της υγείας και του περιβάλλοντος και της οικονομικής βιωσιμότητας
Εστίαση στα μέσα μεταφοράς	→	Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης και στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα
Κύρια εστίαση στην ανάπτυξη υποδομών	→	Συνδυασμός υποδομών, αγορών, ρυθμίσεων, ενημέρωσης και προώθησης
Έγγραφο τομεακού σχεδιασμού	→	Έγγραφο σχεδιασμού συμβατό με τους συναφείς τομείς πολιτικής
Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός	→	Βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο σχέδιο υλοποίησης που εξυπηρετεί το μακροπρόθεσμο όραμα και τη στρατηγική
Καλύπτει μια διοικητική περιοχή	→	Καλύπτει μια λειτουργική αστική περιοχή και βασίζεται στις ροές μετακίνησης προς την εργασία
Τομέας συγκοινωνιολόγων μηχανικών	→	Διεπιστημονικές ομάδες σχεδιασμού
Σχεδιασμός από ειδικούς	→	Σχεδιασμός με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών χρησιμοποιώντας διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση
Περιορισμένη ανάλυση των επιπτώσεων	→	Συστηματική αξιολόγηση των επιπτώσεων για να διευκολυνθεί η απόκτηση γνώσης και οι αποφάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης

Οκτώ αρχές

Η προσέγγιση του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως ορίζεται στη Δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα, βασίζεται σε οκτώ κοινά αποδεκτές κατευθυντήριες αρχές.¹²



1 Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή»

Οι πόλεις συνδέονται με τα περίχωρά τους με καθημερινές ροές ανθρώπων και αγαθών, γεγονός που σημαίνει ότι το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ πρέπει να καλύπτει αυτή τη «λειτουργική αστική περιοχή». Ανάλογα με το τοπικό πλαίσιο, η «λειτουργική αστική περιοχή» μπορεί να είναι μια πόλη και η περιβάλλουσα περιαστική περιοχή της, μια ολόκληρη πολυκεντρική περιοχή ή ένα σύμπλεγμα δήμων. Ο σχεδιασμός με βάση τις πραγματικές ροές ανθρώπων και αγαθών είναι ένα σημαντικό κριτήριο για να γίνει ένα σχέδιο αποτελεσματικό και ολοκληρωμένο, ακόμα και αν τα σύνορα του δήμου ακολουθούν μια διαφορετική λογική και αυτό δημιουργεί δυσκολίες στον σχεδιασμό.

Ο ορισμός της λειτουργικής αστικής περιοχής συμφωνήθηκε από τον ΟΟΣΑ, τη Στατιστική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Eurostat) και τη Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής και Αστικής Πολιτικής της ΕΕ. Βασίζεται στην «πυκνότητα του πληθυσμού για τον προσδιορισμό των αστικών πυρήνων και στις ροές μετακινήσεων προς την εργασία για τον εντοπισμό των περιοχών της ενδοχώρας των οποίων η αγορά εργασίας είναι ιδιαίτερα συνδεδεμένη με τους πυρήνες αυτούς.»¹³

Ένα ΣΒΑΚ πρέπει να επιδιώκει ως γενικό σκοπό τη βελτίωση της προσβασιμότητας και τη παροχή υψηλής ποιότητας βιώσιμης κινητικότητας για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. Ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών:

- Είναι προσβάσιμο και ανταποκρίνεται στις βασικές ανάγκες κινητικότητας όλων των χρηστών.
- Εξισορροπεί και ανταποκρίνεται στις ποικίλες απαιτήσεις για υπηρεσίες κινητικότητας και μεταφορών των κατοίκων, των επιχειρήσεων και της βιομηχανίας.
- Οδηγεί σε μια ισορροπημένη ανάπτυξη και καλύτερη ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς
- Πληροί τις προδιαγραφές της βιωσιμότητας, εξισορροπώντας τις ανάγκες για οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική ισότητα, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος.
- Βελτιστοποιεί την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα.

- Αξιοποιεί αποτελεσματικά τον αστικό χώρο και τις υφιστάμενες υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών.
- Ενισχύει την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος, την ποιότητα ζωής και τη δημόσια υγεία.
- Βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία.
- Μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας και
- Συμβάλλει στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών στο σύνολό του.

Αυτά τα βασικά κριτήρια των ΣΒΑΚ αναλύονται περαιτέρω και τίθενται σειρά προτεραιότητας κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού.



2 Συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων θεσμών

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να βασίζεται σε υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβούλευσης μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και μεταξύ των θεσμών (και των τμημάτων τους) στην περιοχή σχεδιασμού.

Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα πρέπει να βασίζεται σε:

- Συνεργασία για τη διασφάλιση της συνέπειας και της συμπληρωματικότητας του ΣΒΑΚ με πολιτικές και σχέδια στους τομείς που σχετίζονται με τις μεταφορές (π.χ. χρήσεις γης και χωροταξία, κοινωνικές υπηρεσίες, υγεία, ενέργεια, εκπαίδευση, έλεγχος για τήρηση του νόμου και αστυνόμευση).
- Στενή ανταλλαγή γνώσης με τις αρμόδιες αρχές σε άλλα επίπεδα διακυβέρνησης (π.χ. τοπική περιοχή, δήμος, πολεοδομικό συγκρότημα, περιφέρεια και κράτος).
- Συντονισμός με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς παροχής υπηρεσιών μεταφορών.

¹² Το τμήμα αυτό βασίζεται σημαντικά στο Παράρτημα 1 της Δέσμης Μέτρων για την αστική κινητικότητα (Urban Mobility Package) (COM (2013) 913).

¹³ ΟΟΣΑ, Ορισμός Λειτουργικών Αστικών Περιοχών (Functional Urban Areas, FUA) για τη μητροπολιτική βάση δεδομένων του ΟΟΣΑ, 2013, σ. 2. www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.



3 Συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επικεντρώνεται στην κάλυψη των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων στη λειτουργική αστική περιοχή, τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών, καθώς και των οργανισμών, φορέων και των εταιρειών που εδρεύουν εκεί. Ακολουθεί μια διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση, στην οποία συμμετέχουν ενεργά οι πολίτες και άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς καθ’ όλη την ανάπτυξη και υλοποίηση του σχεδίου. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάληψη από τους πολίτες της κυριότητας του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και των πολιτικών που αυτό προωθεί. Η έγκαιρη και ενεργή συμμετοχή καθιστά πιο πιθανή τη δημόσια αποδοχή και την υποστήριξη, ελαχιστοποιώντας έτσι τους πολιτικούς κινδύνους και διευκολύνοντας την υλοποίηση.



4 Αξιολόγηση υφιστάμενων και μελλοντικών επιδόσεων

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βασίζεται σε μια διεξοδική αξιολόγηση των τρεχουσών και μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών εντός της λειτουργικής αστικής περιοχής. Παρέχει μια συνολική ανασκόπηση της υπάρχουσας κατάστασης και θέτει μια βάση αναφοράς βάσει της οποίας μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος. Για το σκοπό αυτό, η διαδικασία Σχεδιασμού της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προσδιορίζει προτεραιότητες και φιλόδοξους αλλά ρεαλιστικούς μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι είναι σύμφωνοι με το καθορισμένο όραμα, και στη συνέχεια ορίζει δείκτες απόδοσης για καθέναν από αυτούς. Οι δείκτες αυτοί χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση των τρεχουσών και μελλοντικών συνθηκών. Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιλαμβάνει επίσης την εξέταση των σημερινών δυνατοτήτων και πόρων και της θεσμικής οργάνωσης για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση.



5 Καθορισμός μακροπρόθεσμο οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας για όλη τη λειτουργική αστική περιοχή και καλύπτει όλους τους τρόπους και τις μορφές μεταφορών: δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητων και μη μηχανοκίνητων μέσων, κινούμενων και σταθμευμένων. Περιλαμβάνει επίσης την υποδομή και τις υπηρεσίες. Ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει ένα σχέδιο για βραχυπρόθεσμη επίτευξη των προτεραιοτήτων και των μετρήσιμων στόχων μέσω υλοποίησης συγκεκριμένων πακέτων μέτρων. Περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και προϋπολογισμό, καθώς και σαφή κατανομή αρμοδιοτήτων και περιγραφή των απαιτούμενων πόρων.



6 Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προωθεί την ισορροπημένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των συναφών μέσων μετακίνησης, δίνοντας προτεραιότητα στις βιώσιμες λύσεις κινητικότητας. Το ΣΒΑΚ προτείνει ένα ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων για τη βελτίωση της ποιότητας, της προστασίας, της ασφάλειας, της προσβασιμότητας και της αποδοτικότητας του συνολικού συστήματος κινητικότητας. Ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει υποδομές, τεχνικά, ρυθμιστικά, προωθητικά και οικονομικά μέτρα. Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καλύπτει όλες τις μορφές μαζικής κινητικότητας (παραδοσιακές δημόσιες συγκοινωνίες καθώς και νέες υπηρεσίες βασισμένες στην από κοινού χρήση, συμπεριλαμβανομένων νέων επιχειρηματικών μοντέλων) την ενεργητική κινητικότητα (περπάτημα και ποδηλασία) τη διατροφικότητα και την κινητικότητα από πόρτα σε πόρτα, την οδική ασφάλεια, τα κινούμενα και σταθμευμένα οχήματα, την παράδοση εμπορευμάτων και υπηρεσιών, τις υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, τη διαχείριση της κινητικότητας και τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS).



εικόνα © funky-data στο istock.com



7 Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Η υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να παρακολουθείται στενά. Η πρόοδος προς την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του σχεδίου και η επίτευξη των μετρήσιμων στόχων αξιολογούνται τακτικά βάσει των επιλεγμένων δεικτών απόδοσης. Απαιτούνται κατάλληλες δράσεις για τη διασφάλιση της έγκαιρης πρόσβασης στα σχετικά δεδομένα και στα στατιστικά στοιχεία. Η συνεχής παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων μπορεί να καταδείξει την ανάγκη για αναθεώρηση των στόχων και, όπου απαιτείται, διορθωτική δράση κατά την υλοποίηση. Μια έκθεση παρακολούθησης, η οποία κοινοποιείται και επικοινωνείται στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς, ενημερώνει για την πρόοδο της ανάπτυξης και της υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.



8 Διασφάλιση ποιότητας

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί λοιπόν ένα θεμελιώδες κείμενο για την ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής. Αξίζει να γίνουν όλες οι απαραίτητες ενέργειες για τη θέσπιση μηχανισμών που θα διασφαλίσουν την τεχνική ποιότητα του Σχεδίου και θα επικυρώσουν τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζουν οι σχετικές οδηγίες υλοποίησης των ΣΒΑΚ (δηλαδή του παρόντος εγγράφου). Η διασφάλιση της ποιότητας των δεδομένων και η διαχείριση κινδύνου κατά τη διάρκεια της υλοποίησης απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή. Αυτές οι εργασίες μπορούν να ανατεθούν σε εξωτερικούς συνεργάτες ελέγχου ποιότητας ή σε άλλο κρατικό φορέα (π.χ. σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο), ενώ μπορούν να διευκολυνθούν με τη χρήση εργαλείων όπως το Εργαλείο Αυτοαξιολόγησης ΣΒΑΚ.

1.2 Ποια είναι τα οφέλη του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;

Τι καθιστά τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας χρήσιμο για μια πόλη; Ποιες ιστορίες επιτυχίας έχουν προκύψει από πόλεις που έχουν μετατρέψει τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας τους σε πραγματικές πολιτικές; Διαβάστε παρακάτω μια σύντομη επιλογή πιθανών πλεονεκτημάτων από την ανάπτυξη και την εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Συνεργασία για καλύτερη υγεία

Η ατμοσφαιρική ρύπανση συμβάλλει σε περισσότερους από 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως στην ΕΕ,¹⁴ καθιστώντας προφανή τα κοινωνικά και οικονομικά πλεονεκτήματα της βελτίωσης της ποιότητας του αέρα. Επιπλέον, αναγνωρίζεται παγκοσμίως η ανάγκη μείωσης των εκπομπών ρύπων για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης και οι οδικές μεταφορές είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πηγή εκπομπών CO₂ στην ΕΕ.¹⁵ Παρά ταύτα, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις υπερβαίνουν τα όρια των ευρωπαϊκών προτύπων ποιότητας του αέρα.

Η Μαδρίτη, πρωτεύουσα της Ισπανίας, σημείωσε μείωση της ρύπανσης από διοξείδιο του αζώτου κατά 15% σε μόλις τρεις μήνες μετά την καθιέρωση ζωνών χαμηλών εκπομπών που προτάθηκαν από το ΣΒΑΚ της, το Νοέμβριο του 2018.¹⁶ Με το τελευταίο ΣΒΑΚ της Τουλούζης (PDU στα γαλλικά), η πόλη στοχεύει στη μείωση του αριθμού των ανθρώπων που εκτίθενται σε αυξημένη συγκέντρωση εκπομπών οξειδίων του αζώτου από 8.000-18.000 (2013) σε λιγότερο από 300 το 2030.¹⁷ Αυτές οι μειώσεις επιτυγχάνονται πιο αποτελεσματικά με τη συνεργασία πολλών διαφορετικών κρατικών υπηρεσιών και διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης - κάτι που καθίσταται εφικτό με τον από κοινού σχεδιασμό.



Εικόνα © deBerrarr on istock.com

¹⁴ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, 2018. Air quality in Europe - 2018 report, www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018.

¹⁵ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, 2019. Emissions of the main air pollutants in Europe. Fig.2: Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA-33 (Εκπομπές των κύριων ατμοσφαιρικών ρύπων στην Ευρώπη. Εικ. 2: Εκπομπές των κύριων ατμοσφαιρικών ρύπων ανά ομάδα τομέα στον EOX-33), www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4.

¹⁶ Sergio Fernández Balaguer, Δημοτική Εταιρεία Μεταφορών της Μαδρίτης, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 04 Μαρτίου 2019.

¹⁷ Le projet Mobilités 2020/2025/2023 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

Αποκομίζοντας τα οφέλη για την υγεία και την ασφάλεια

Η δημόσια υγεία και η οδική ασφάλεια επωφελούνται επίσης από την ενθάρρυνση της χρήσης των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης. Μια βρετανική μελέτη διαπίστωσε ότι ο κίνδυνος καρκίνου ήταν κατά 45% χαμηλότερος για τους ανθρώπους που πήγαιναν τακτικά με το ποδήλατο στην εργασία τους. Μέσω επενδύσεων σε δημόσιες υποδομές, η Tartu, η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Εσθονίας, κατόρθωσε να διπλασιάσει το μερίδιο της ποδηλασίας στην κυκλοφορία από 4% σε 8% σε μόλις πέντε χρόνια.¹⁸ Ο Σχεδιασμός της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στοχεύει στη συνοχή των πολιτικών και στοχεύει επίσης να συνδέσει τις μεταφορές με την υγεία. Ακόμη και αν υπάρχουν πολλοί λόγοι για τις πόλεις να έχουν καλές πολιτικές δημόσιας υγείας, πιθανόν δεν αποτελεί σύμπτωση ότι οκτώ από τις δέκα πιο υγιείς πόλεις της ΕΕ έχουν ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.¹⁹

9.600 άνθρωποι σκοτώθηκαν το 2017 σε αστικές οδούς στην ΕΕ, αντιπροσωπεύοντας το 38% των 25.047 συνολικών θανάτων από τροχαία ατυχήματα. Το 70% αυτών που σκοτώθηκαν σε αστικές οδούς ήταν ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου - 39% πεζοί, 12% ποδηλάτες και 19% αναβάτες μηχανοκίνητων δικύκλων.²⁰ Τα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικά στην αντιμετώπιση των προβλημάτων οδικής ασφάλειας μιας πόλης και στην επίτευξη του στόχου της ΕΕ για 50% λιγότερους θανάτους και σοβαρές σωματικές βλάβες από τροχαία ατυχήματα έως το 2030.²¹ Στην προσπάθεια εξασφάλισης αλλαγών στις συνήθειες αστικής κινητικότητας, η οδική ασφάλεια αποτελεί πρόκληση κρίσιμης σημασίας. Η πραγματική και αντιληπτή ασφάλεια έχει βαθιά επίδραση στην επιλογή του τρόπου μεταφοράς, ιδίως για τους πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης: το περπάτημα, το ποδήλατο και την πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες. Είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε ότι οι βιώσιμοι δρόμοι είναι επίσης ασφαλέστεροι δρόμοι. Ολοκληρωμένες πολιτικές, για παράδειγμα βελτιωμένη υποδομή ποδηλασίας, πλατύτερα πεζοδρόμια και επιβαλλόμενα όρια ταχύτητας, βελτιώνουν την οδική ασφάλεια της πόλης. Από τότε που η Βαρσοβία άρχισε να αναπτύσσει το ΣΒΑΚ στα μέσα της δεκαετίας του 2000, τα οδικά ατυχήματα έχουν μειωθεί κατά 21% και οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα κατά 60%.²²

Φτάνοντας στον προορισμό πιο εύκολα, με λιγότερα αυτοκίνητα

Όταν οι υποδομές για τα ταξίδια και τις μεταφορές είναι καλά μελετημένες - και ειδικά όταν τα τμήματα κινητικότητας και πολεοδομίας συντονίζονται καλά - υπάρχει λιγότερος ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς για τη χρήση του δημόσιου χώρου. Τα ΣΒΑΚ συμβάλλουν στη δημιουργία συμπληρωματικότητας που ταιριάζει στις διαφορετικές ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων. Τα μέτρα του ΣΒΑΚ του Μιλάνου του 2016 έχουν συμβάλει ήδη στη μείωση του αριθμού των κατοίκων που χρησιμοποιούν αυτοκίνητα στο 50%, αρκετά κάτω από τον μέσο όρο της Ιταλίας. Η πόλη βρίσκεται σε καλό δρόμο για να επιτύχει τους στόχους της.²³ Τα ΣΒΑΚ συμβάλλουν στην αντιστροφή των αρνητικών τάσεων στην κινητικότητα. Χάρη στην προώθηση των ΣΒΑΚ στη Γαλλία τη δεκαετία του 1990, σχεδόν κάθε μεγάλη γαλλική πόλη έχει δει μια αντιστροφή στην αυξανόμενη τάση της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Οι αυξήσεις κατά 22% στις δύο προηγούμενες δεκαετίες σταμάτησαν και αντικαταστάθηκαν από μειώσεις έως και 8%.²⁴ Στο Szeged, την τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ουγγαρίας, το ΣΒΑΚ βοήθησε να παγώσει η ταχεία μείωση στη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς.²⁵

Κερδίζοντας δημόσια στήριξη

Αυτά τα αποτελέσματα έχουν επιτευχθεί και μπορούν να εκπληρωθούν μόνο με την ενεργό συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής, η οποία είναι απαραίτητη για τον Σχεδιασμό της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μέσω του ΣΒΑΚ - το οποίο έλαβε υπόψη στοιχεία από τη συμμετοχή 755 πολιτών - το Μιλάνο εισήγαγε μια ζώνη χαμηλών εκπομπών που περιορίζει τη χρήση αυτοκινήτων περίπου στο 70% της πόλης. Ο εντατικός δημόσιος διάλογος με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες συνέβαλε στην ελαχιστοποίηση των αντιδράσεων.²⁶

Η Βουδαπέστη συγκέντρωσε περισσότερα από 1.000 δημόσια σχόλια σε μια παρόμοια διαδικασία, η πλειοψηφία των οποίων δήλωσε ότι οι άνθρωποι επιθυμούν περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον μέτρα. Αυτή η συμμετοχή του κοινού συνέβαλε επίσης στην επίτευξη πολιτικής συμμετοχής.²⁷ Πέρα από τη βοήθεια για να πείσει τους ανθρώπους, η Βουδαπέστη διαπίστωσε ότι αυτή η συνεργασία στον σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ, τόσο εσωτερικά όσο και με το κοινό, μπορεί να προσφέρει σημαντικές απόψεις και φρέσκιες ιδέες.²⁸

¹⁸ Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring, www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf.

¹⁹ Spotahome, 2019. The world's healthiest cities. Which cities are the best for healthy living? (Οι πιο υγιείς πόλεις του κόσμου. Ποιες πόλεις είναι καλύτερες για μια υγιή διαβίωση;) www.spotahome.com/healthiest-cities-world.

²⁰ ETSC PIN Report (2019) Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU (Ασφαλέστεροι δρόμοι, ασφαλέστερες πόλεις: πώς θα βελτιωθεί η αστική οδική ασφάλεια στην ΕΕ.)

²¹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2019) EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 Next Steps Towards "Vision Zero" (Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική Ασφάλεια 2021-2030 Επόμενα βήματα προς το «Όραμα Μηδέν»)

²² Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf.

²³ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 08 Μαρτίου 2019.

²⁴ CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France (30 έτη με σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (PDU) στη Γαλλία), www.cerema.fr/system/attachments/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

²⁵ Sándor Nagy, αντιδήμαρχος του Szeged, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 11 Μαρτίου 2019.

²⁶ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 08 Μαρτίου 2019.

²⁷ Σχέδιο κινητικότητας της Βουδαπέστης 2014-2030, Τεύχος 1 Στόχοι και Μέτρα, σ. 12-15. / Budapest Mobility Plan 2014-2030, Vol.1 Objectives and Measures, pp 12-15

²⁸ Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 05 Απριλίου 2019.

Οι πολίτες είναι έτοιμοι να δεχτούν αλλαγές από τους τοπικούς ηγέτες τους. Στη Νάντη της Γαλλίας, το 50% των ερωτηθέντων που συμμετείχαν σε έρευνα ενώ μετακινούνταν με το λεωφορείο είχαν επιλέξει τις δημόσιες συγκοινωνίες, παρόλο που διέθεταν αυτοκίνητο στο σπίτι.²⁹ Με τη διαβούλευση και τη συνεργασία με το κοινό σχετικά με τα μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, η Στοκχόλμη αύξησε τη δημόσια στήριξη για τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης από 33% σε 67% σε διάστημα πέντε ετών.³⁰ Αν μη τι άλλο, η συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων αποτελεί εργαλείο για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής για να πείσουν τους πολίτες και τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς για φιλόδοξα μέτρα, να κατανοήσουν τι μπορεί να γίνει αποδεκτό και να μειώσουν τους πολιτικούς κινδύνους που συνδέονται με τη μη αποδοχή.

Βιωσιμότητα, μια διπλή νίκη για τους ανθρώπους και τις επιχειρήσεις

Οι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς συχνά είναι επίσης πιο βολικοί από τη μεταφορά με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Το δίκτυο κοινόχρηστης κινητικότητας που δημιουργήθηκε στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Μιλάνου περιλαμβάνει ηλεκτρικά αυτοκίνητα, σκούτερ και ποδήλατα και απέδειξε την ελκυστικότητά του προσελκύνοντας σχεδόν μισό εκατομμύριο συνδρομητές.³¹

Η δημιουργία ασφαλών δρόμων για όλους, ανεξάρτητα από τον τρόπο μετακίνησης του καθενός, αυξάνει την αστική προσβασιμότητα και συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Ακόμη και αν πολλοί παράγοντες συμβάλλουν σε αυτό, δεν αποτελεί σύμπτωση ότι επτά από τις δέκα πρώτες σε βιωσιμότητα πόλεις στην ΕΕ είναι πόλεις που διαθέτουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.³² Η μείωση των επιπέδων χρήσης του αυτοκινήτου καθιστά τους δρόμους ελκυστικότερους, αλλάζοντάς τους από οδικές αρτηρίες σε χώρους αστικής ζωής και κοινωνικής συνοχής.

Η συνύπαρξη/συμπληρωματικότητα πολλών διαφορετικών μέσων μετακίνησης, προσδίδει στην πόλη χαρακτήρα (αίσθηση και ταυτότητα στο χώρο), γεγονός που συμβάλει στη συνολική βελτίωση της εικόνας της περιοχής, βοηθά τα τοπικά καταστήματα και ενθαρρύνει τον τουρισμό, την τοπική αναγέννηση και τις διεθνείς επενδύσεις. Στην Κοπεγχάγη, η πεζοδρόμηση ενός δρόμου οδήγησε σε αύξηση κατά 30% των πωλήσεων σε ένα μόνο έτος.³³ Ομοίως, μετά το προσωρινό κλείσιμο του κεντρικού δρόμου στη Μαδρίτη για τα αυτοκίνητα κατά τη διάρκεια της περιόδου των Χριστουγέννων του 2018, σημειώθηκε αύξηση των λιανικών αγορών κατά 9,5% σε σύγκριση με το 2017.³⁴ Μολονότι τα μέτρα αυτά μπορεί προσωρινά να μειώσουν τον κύκλο εργασιών και βραχυπρόθεσμα να επιφέρουν έντονες αντιδράσεις, ένα έτος περίπου είναι συνήθως επαρκές για να γίνουν εμφανή τα οφέλη.

Όταν οι εργαζόμενοι έχουν περισσότερες δυνατότητες κινητικότητας, οι επιχειρήσεις επωφελούνται επίσης από την αύξηση του αριθμού των υποψηφίων για εργασία και από τον λιγότερο χαμένο χρόνο στην κίνηση. Από τη μία, τα άτομα με υψηλά επαγγελματικά προσόντα είναι πιο πιθανό να αναζητήσουν απασχόληση σε ελκυστικές πόλεις και από την άλλη, οι πιο ευάλωτες ομάδες - συμπεριλαμβανομένων των

ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ή των οικονομικά μειονεκτούντων - είναι πιο πιθανό να βρουν εργασία όταν απομακρυνθούν τα εμπόδια στις μετακινήσεις. Αυτό σημαίνει ότι η βελτιωμένη κινητικότητα οδηγεί σε μεγαλύτερη κοινωνική ισότητα, προωθώντας εναλλακτικά ήπια μέσα μετακίνησης για όλους, αντί να επωφελείται μια ομάδα εις βάρος άλλης. Η ανάλυση κόστους-οφέλους που πραγματοποίησε η Arad, στη Ρουμανία κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα μέτρα του ΣΒΑΚ της, έδειξε ότι θα υπάρξει όφελος 2,2 εκατ. Ευρώ για κάθε 1 εκατ. Ευρώ που επενδύθηκε.³⁵ Η Στοκχόλμη υπολόγισε το ετήσιο κοινωνικοοικονομικό πλεόνασμα από τα μέτρα κινητικότητας σε 60 εκατ. Ευρώ.³⁶



εικόνα © olaser on istock.com

²⁹ CERTU, 2013. 3 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France (30 έτη με σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (PDU) στη Γαλλία), www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

³⁰ Centre for Transport Studies, 2017. The Swedish Congestion Charges: Ten Years On, p.21 (Κέντρο Μελετών Μεταφορών, 2017. Τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης στη Σουηδία: Δέκα χρόνια μετά, σελ. 21), www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf.

³¹ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 08 Μαρτίου 2019.

³² The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018 www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018.

³³ Mattias Kärrholm, 2012. Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, p 44.

³⁴ Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

³⁵ Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, pp 288- 289.

³⁶ Eliasson, J., 2014. The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm, p.34 (Τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης της Στοκχόλμης: επισκόπηση. Κέντρο Μελετών Μεταφορών Στοκχόλμη, σ. 34), www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf.



Η ισχύς εν τη ενώσει

Όσο πιο ποικίλες και ολοκληρωμένες είναι οι επιλογές βιώσιμης κινητικότητας, τόσο μεγαλύτερη είναι η αποτελεσματικότητα και η ανθεκτικότητα του συστήματος μεταφορών στο σύνολό του. Από την έναρξη υλοποίησης του πλέον πρόσφατου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το 2017, η πόλη της Γάνδης του Βελγίου, έχει σημειώσει αύξηση 25% στη χρήση του ποδηλάτου στο κέντρο της πόλης και 35% εκτός του κέντρου.³⁷ Από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, το οποίο επικαιροποιήθηκε το 2015, η Αμβέρσα σημείωσε μείωση κατά 25% στις μετακινήσεις με αυτοκίνητα (περίπου 14.000 λιγότερες) που εισέρχονται στην πόλη σε μια τυπική ημέρα της εβδομάδας.³⁸

Ο μακροπρόθεσμος και ολοκληρωμένος χαρακτήρας ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την πραγματοποίηση πολλών δυνητικών οφελών. Επειδή συνεπάγεται μακροπρόθεσμη δέσμευση και ευρέως συμφωνημένους στόχους, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βοηθάει στην αντιμετώπιση τυχών αστοχιών και στον καθορισμό μετρήσιμων δεικτών που αποτυπώνουν την πρόοδο των εργασιών βήμα προς βήμα έως την επίτευξη των τελικών στόχων. Δεδομένου ότι το ΣΒΑΚ απαιτεί συνεργασία μεταξύ υπηρεσιών και διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης, συμβάλλει στη δημιουργία ενός κοινού οράματος και λειτουργεί ως συνδετικός κρίκος των θεσμικών οργάνων που δεν είναι συνηθισμένα (ακόμη) να συνεργάζονται. Το γεγονός αυτό δημιουργεί τεράστια ώθηση στην αποτελεσματικότητα της χάραξης πολιτικής.

Η Βουδαπέστη ανέφερε την ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ως το κλειδί για την επίτευξη εναρμονισμένου σκεπτικού για το μέλλον της πόλης, μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων, από τις δημοτικές υπηρεσίες και τους κρατικούς φορείς έως τις εταιρείες μεταφορών.³⁹ Ο συντονισμός αυτός εξασφαλίζει την αμοιβαία υποστήριξη και τη συνέχεια που απαιτούν τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Οι κανονισμοί κυκλοφορίας είναι άχρηστοι εάν η αστυνομία δεν τους επιβάλλει. Η πεζοδρόμηση είναι επιτυχής μόνο όταν ενσωματώνεται σε μια ευρύτερη στρατηγική αστικής κινητικότητας. Η Αμβέρσα εμβαθύνει τόσο στην ιδέα αυτή, ώστε να αναπτύξει ένα κοινό Σχέδιο Βιώσιμης Περιφερειακής Κινητικότητας με 33 δήμους που την περιβάλλουν και τη φλαμανδική κυβέρνηση.⁴⁰

Έτοιμοι...ΣΒΑΚ!

Διευκρινίζοντας τις αναγκαίες συνδέσεις μεταξύ των πολιτικών προτεραιοτήτων, για παράδειγμα της κινητικότητας και της εργασιακής απασχόλησης, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας διασφαλίζει ότι η συμβολή της κινητικότητας σε πολιτικούς στόχους υψηλού επιπέδου γίνεται ευρύτερα αντιληπτή. Η διαβούλευση και η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων εντός και εκτός της κυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνίας των πολιτών και της ιδιωτικής βιομηχανίας, αυξάνει τη στήριξη για δράσεις κινητικότητας. Αυτό βελτιώνει την πιθανότητα επιτυχίας και πολιτικής συμμετοχής. Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα εργαλείο για την αποτελεσματική διαχείριση των αλλαγών και την έμπνευση νέων τρόπων σκέψης.

³⁷ Transport & Mobility Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf.

³⁸ Marjolein Salens, City of Antwerp, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 13 Μαρτίου 2019

³⁹ Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 05 Απριλίου 2019

⁴⁰ Marjolein Salens, City of Antwerp, συνέντευξη από τους συγγραφείς, 13 Μαρτίου 2019

1.3 Ποια είναι τα κύρια στοιχεία του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;

Το παρόν κεφάλαιο παρέχει μια γενική εικόνα των στοιχείων και της διαδικασίας Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Παρουσιάζει τα δώδεκα βήματα του «κύκλου ΣΒΑΚ» με έμφαση στον ρόλο των υπευθύνων λήψης αποφάσεων, ενώ οι λεπτομέρειες για τους υπεύθυνους σχεδιασμού βρίσκονται στην Ενότητα 2.

Επισκόπηση

Από τη δημοσίευση της προσέγγισης ΣΒΑΚ το 2013, η διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχει εφαρμοστεί σε πολλές αστικές περιοχές σε όλη την Ευρώπη (και παγκοσμίως). Την προσέγγιση αυτή αντιπροσωπεύει ο «κύκλος ΣΒΑΚ» απεικονίζοντάς την με την όψη ενός ρολογιού (βλ. Σχήμα 2). Αυτή είναι, φυσικά, μια εξιδανικευμένη και απλουστευμένη αναπαράσταση μιας πολύπλοκης διαδικασίας σχεδιασμού. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα βήματα μπορούν να εκτελεστούν σχεδόν παράλληλα (ή ακόμη και να επανεξεταστούν), η σειρά εργασιών μπορεί να προσαρμοστεί περιστασιακά σε συγκεκριμένες ανάγκες ή μια δραστηριότητα μπορεί να παραλειφθεί εν μέρει επειδή τα αποτελέσματά της είναι διαθέσιμα από άλλη ενέργεια του σχεδιασμού.

Η ανάγκη αυτή για ευελιξία είναι πλήρως κατανοητή και οι υπεύθυνοι σχεδιασμού ενθαρρύνονται να προβούν σε εύλογες προσαρμογές εάν απαιτείται από την ιδιαίτερη κατάσταση τους - αρκεί να ακολουθούνται οι γενικές αρχές του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Το Κεφάλαιο 1.4 εξετάζει αυτά τα σημεία ευρύτερα. Το Σχήμα 2 παρουσιάζει τις τέσσερις φάσεις του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, καθεμία από τις οποίες αρχίζει και τελειώνει με ένα σημείο αναφοράς και υποδιαιρείται σε τρία βήματα (συνολικά δώδεκα βήματα στον κύκλο σχεδιασμού). Το σχήμα αυτό παρουσιάζει μια επισκόπηση για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, ενώ το Σχήμα 9 παρέχει μια πιο λεπτομερή περιγραφή για τους υπεύθυνους σχεδιασμού.

Σχήμα 2: Τα 12 βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2η έκδοση) - Επισκόπηση για τον υπεύθυνο λήψης αποφάσεων



Το σύμβολο αυτό υποδηλώνει σημεία πολιτικής συμμετοχής κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ΣΒΑΚ

Φάση 1: Προετοιμασία και ανάλυση

Το πρώτο σημείο αναφοράς και το σημείο εκκίνησης της διαδικασίας ΣΒΑΚ είναι η ρητή απόφαση των υπευθύνων χάραξης πολιτικής να εκπονήσουν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στην πρώτη φάση τίθενται οι βάσεις για τη διαδικασία σχεδιασμού απαντώντας στις ακόλουθες ερωτήσεις:

Ποιοι είναι οι πόροι μας;

Για να ξεκινήσετε αναλύστε όλους τους διαθέσιμους πόρους (ανθρώπινους, θεσμικούς, οικονομικούς) για τον σχεδιασμό και τη δημιουργία κατάλληλων δομών εργασίας και συμμετοχής. Σε αυτό το στάδιο, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι βασικοί φορείς και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής υποστηρίζουν την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ και συμβάλλουν στη δημιουργία μιας κεντρικής ομάδας σχεδιασμού.

Ποιο είναι το πλαίσιο σχεδιασμού μας;

Προσδιορίστε παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη διαδικασία σχεδιασμού, όπως υπάρχοντα σχέδια ή νομικές απαιτήσεις. Αναλύστε τις ροές κυκλοφορίας για να προσδιορίσετε το γεωγραφικό πεδίο του σχεδίου και βεβαιωθείτε ότι οι αρχές των γειτονικών περιοχών και οι εμπλεκόμενοι φορείς είναι ενήμεροι και σύμφωνοι. Συμφωνήστε σχετικά με το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού και αναζητήστε εξωτερική υποστήριξη, αν απαιτείται. Οι δραστηριότητες αυτού και του προηγούμενου βήματος συνδέονται στενά και συχνά εκτελούνται παράλληλα. Ένα βασικό καθήκον των υπευθύνων λήψης αποφάσεων σε αυτό το σημείο είναι να διασφαλίσουν ότι η «λειτουργική αστική περιοχή» είναι η πιο κατάλληλη ως περιοχή σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ. Πρόκειται συχνά για θεσμικά και πολιτικά πολύπλοκη απόφαση.

Ποια είναι τα βασικά μας προβλήματα και ευκαιρίες;

Αναλύστε την κατάσταση της κινητικότητας λαμβάνοντας υπόψη όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις σχετικές πτυχές της βιωσιμότητας, χρησιμοποιώντας τα δεδομένα από τις τρέχουσες πηγές. Το τελικό σημείο αναφοράς της πρώτης φάσης είναι μια ολοκληρωμένη ανάλυση των κυριότερων προβλημάτων και ευκαιριών που σχετίζονται με την κινητικότητα σε ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή.

Φάση 2: Ανάπτυξη στρατηγικής

Ο στόχος της δεύτερης φάσης είναι ο καθορισμός της στρατηγικής κατεύθυνσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνεργασία με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Τα καίρια ερωτήματα σε αυτή τη φάση είναι:

Ποιες είναι οι επιλογές μας για το μέλλον;

Αναλύστε τις πιθανές αλλαγές σε εξωτερικούς παράγοντες που είναι σημαντικοί για την αστική κινητικότητα (π.χ. δημογραφία, τεχνολογία πληροφοριών, κλίμα) και αναπτύξτε σενάρια που διερευνούν εναλλακτικές στρατηγικές κατευθύνσεις. Τα σενάρια προσπαθούν να καλύψουν όλους τους παράγοντες αβεβαιότητας που συνεπάγεται “η πρόβλεψη για το μέλλον”, προκειμένου να έχουμε μια στέρεα βάση για στρατηγικές αποφάσεις.

Τι είδους πόλη θέλουμε;

Χρησιμοποιήστε ασκήσεις οραματισμού με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες για να αναπτύξετε μια κοινή αντίληψη των επιθυμητών μελλοντικών εξελίξεων, με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης κινητικότητας και των επιπτώσεων σε αυτή κάθε πιθανού σεναρίου. Το κοινό όραμα και οι στόχοι είναι οι ακρογωνιαίοι λίθοι του κάθε ΣΒΑΚ. Το όραμα είναι μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος ως προς την κινητικότητα για την πόλη, το οποίο στη συνέχεια προσδιορίζεται από συγκεκριμένους στόχους που υποδεικνύουν το είδος της αλλαγής στην οποία αποσκοπεί. Βεβαιωθείτε ότι οι στόχοι σας αντιμετωπίζουν τα σημαντικά προβλήματα και ότι καλύπτουν όλους τους τρόπους μεταφοράς στη λειτουργική αστική περιοχή. Οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων πρέπει να συμμετέχουν ενεργά σε αυτό το στάδιο, καθώς αυτό είναι το σημείο κατά το οποίο αποφασίζεται η στρατηγική κατεύθυνση για τα επόμενα χρόνια.

Πώς θα προσδιορίσουμε την επιτυχία;

Καθορίστε ένα σύνολο στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων που σας επιτρέπουν να παρακολουθείτε την πρόοδο για όλους τους στρατηγικούς στόχους, χωρίς να απαιτείται η συλλογή μη ρεαλιστικού όγκου δεδομένων. Οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι μετρήσιμοι στόχοι είναι φιλόδοξοι, εφικτοί, αμοιβαία συνεπείς, υποστηρίζονται ευρέως από τους εμπλεκόμενους φορείς και ευθυγραμμίζονται με άλλους τομείς πολιτικής.

Στο τέλος της δεύτερης φάσης, έχετε φτάσει σε ένα σημείο αναφοράς ενός ευρέως υποστηριζόμενου οράματος και των συνεπαγόμενων αυτού προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων. Εάν είναι δυνατόν, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων θα πρέπει να υιοθετήσουν αυτές τις στρατηγικές προτεραιότητες για να εξασφαλίσουν ένα σταθερό πλαίσιο που θα κατευθύνει τη φάση σχεδιασμού των μέτρων.

Φάση 3: Σχεδιασμός μέτρων

Με την τρίτη φάση, η διαδικασία σχεδιασμού μετατοπίζεται από το στρατηγικό στο επιχειρησιακό επίπεδο. Η φάση αυτή εστιάζει σε μέτρα για την επίτευξη των συμφωνηθέντων προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων. Εδώ οριστικοποιείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και προετοιμάζεται η υλοποίησή του μέσω των απαντήσεων στις ακόλουθες κύριες ερωτήσεις:

Τι θα κάνουμε συγκεκριμένα;

Δημιουργήστε ένα μακρύ κατάλογο μέτρων και αξιολογήστε την αποτελεσματικότητά και τη σκοπιμότητά τους ώστε να επιλέξετε εκείνα που συμβάλλουν περισσότερο στην επίτευξη των προτεραιοτήτων και των μετρήσιμων στόχων σας. Συγκεντρώστε τα μέτρα σε ολοκληρωμένα πακέτα, συζητήστε τα με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς και αξιολογήστε τα λεπτομερώς για να επικυρώσετε την επιλογή σας. Σχεδιάστε την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του κάθε μέτρου.

Τι θα απαιτηθεί και ποιος θα κάνει τι;

Διαχωρίστε τα πακέτα μέτρων σε υλοποιήσιμες εργασίες (ή «δράσεις») και περιγράψτε τα λεπτομερώς, συμπεριλαμβανομένου των εκτιμώμενων εξόδων, των αλληλεξαρτήσεων και των κινδύνων. Προσδιορίστε τα μέσα εσωτερικής και εξωτερικής χρηματοδότησης και τις πηγές άντλησης κεφαλαίων για όλες τις δράσεις. Στη βάση αυτή, συμφωνήστε σε σαφείς αρμοδιότητες, προτεραιότητες υλοποίησης και χρονοδιαγράμματα για κάθε δράση. Σε αυτό το στάδιο, είναι απαραίτητο να κοινοποιούνται οι δράσεις στους εμπλεκόμενους πολιτικούς φορείς και το κοινό. Για παράδειγμα, συγκεκριμένα κατασκευαστικά έργα μπορεί να προκαλέσουν αντιδράσεις, ακόμη και αν οι σχετιζόμενοι με αυτά στόχοι και μέτρα υποστηρίζονται από την πλειοψηφία. Οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων πρέπει στο σημείο αυτό να επιτύχουν πολιτική και δημόσια στήριξη για τα μέτρα και τις δράσεις του ΣΒΑΚ, επιτυγχάνοντας ιδανικά μια επίσημη συμφωνία για τις αρμοδιότητες και το χρονοδιάγραμμα μεταξύ των υπεύθυνων λήψης αποφάσεων και των κύριων εμπλεκόμενων φορέων.

Είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσουμε;

Πολλοί συγγραφείς μπορεί να έχουν συμβάλει στα διάφορα μέρη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Τώρα είναι καιρός να οριστικοποιήσετε το έγγραφο και να ελέγξετε την ποιότητά του. Με βάση τις συμβάσεις του οργανισμού σας, ένας λεπτομερής μηχανισμός χρηματοδότησης μπορεί να συμπεριληφθεί στο ίδιο το σχέδιο ή να αποτελεί μέρος μιας ξεχωριστής διαδικασίας. Και στις δύο περιπτώσεις θα πρέπει να συμφωνήσετε σε έναν προϋπολογισμό για κάθε δράση προτεραιότητας και μακροπρόθεσμες ρυθμίσεις για τον καταμερισμό των εξόδων και των εσόδων μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων οργανισμών πριν από την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.

Το σημαντικότερο σημείο αναφοράς στη διαδικασία σχεδιασμού ολοκληρώνει τη φάση σχεδιασμού των μέτρων: Το ΣΒΑΚ υιοθετείται από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων του αρμόδιου πολιτικού οργάνου.

Φάση 4: Υλοποίηση και παρακολούθηση

Η τέταρτη φάση επικεντρώνεται στην υλοποίηση των μέτρων και των συναφών δράσεων που ορίζονται στο ΣΒΑΚ, συνοδευόμενη από συστηματική παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικοινωνία. Εδώ οι δράσεις υλοποιούνται απαντώντας στις ακόλουθες καιρίες ερωτήσεις:

Πώς μπορούμε να τα καταφέρουμε;

Οι αρμόδιες υπηρεσίες και οργανισμοί θα πρέπει να σχεδιάσουν τις τεχνικές λεπτομέρειες των δράσεων τους, να αναλάβουν την υλοποίηση, να προμηθευτούν τον εξοπλισμό και να αναθέσουν κάποιες υπηρεσίες εάν χρειαστεί. Καθώς αυτό συχνά συνεπάγεται μεγάλο αριθμό εμπλεκόμενων, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στον συνολικό συντονισμό της διαδικασίας υλοποίησης.

Πώς τα πάμε;

Η συστηματική παρακολούθηση θα καταστήσει σαφές εάν προχωρούν οι διαδικασίες σύμφωνα με το σχέδιο, επιτρέποντας τη λήψη διορθωτικών ενεργειών εάν χρειαστεί. Τα καινοτόμα σχήματα κινητικότητας μπορεί να δημιουργήσουν μεγάλη αναστάτωση (όπως επίσης και μεγάλο όφελος) για τους καθημερινά μετακινούμενους. Το να αφουγκραστούμε την κοινή γνώμη, μέσα από έναν ενεργό αμφίδρομο διάλογο, είναι καθοριστικής σημασίας για την επιτυχή υλοποίηση της διαδικασίας.

Τι μάθαμε;

Το τελευταίο βήμα του κύκλου ΣΒΑΚ αφορά στην ανασκόπηση των επιτυχιών και των αποτυχιών και την κοινοποίηση αυτών των αποτελεσμάτων στους εμπλεκόμενους φορείς και το κοινό. Η διαδικασία της ανασκόπησης έχει επίσης το βλέμμα προς το μέλλον και εξετάζει νέες προκλήσεις και λύσεις. Ιδανικά, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων θα έχουν ενεργό ενδιαφέρον για την κατανόηση του τι δούλεψε (και τι όχι), έτσι ώστε αυτά τα διδάγματα να ληφθούν υπόψη στην επόμενη επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ.

Το σημείο αναφοράς «Αξιολόγηση της υλοποίησης των μέτρων» ολοκληρώνει τον κύκλο ΣΒΑΚ.

Περίληψη

- Μια πολιτική απόφαση εισάγει τη διαδικασία ΣΒΑΚ, παρέχει ολοκληρωμένη καθοδήγηση και καθορίζει τον υπεύθυνο φορέα.
- Μια τεκμηριωμένη ανάλυση τροφοδοτεί τη δημιουργία σεναρίων και υποστηρίζει τη λήψη αποφάσεων.
- Ένα κοινό όραμα, κοινές προτεραιότητες και μετρήσιμοι στόχοι θέτουν τη στρατηγική κατεύθυνση.
- Ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων καθορίζονται, τα οποία μπορούν να επιτύχουν τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους.
- Τα πακέτα μέτρων χωρίζονται σε δράσεις (υλοποιήσιμες εργασίες) οι οποίες αναλύονται περαιτέρω επιχειρησιακά, συμπεριλαμβανομένων των αρμοδιοτήτων και της χρηματοδότησης.
- Βάσει όλων των προηγούμενων αποφάσεων, υιοθετείται ένα ΣΒΑΚ το οποίο συνδυάζει ένα μακροπρόθεσμο όραμα και ένα σαφές σχέδιο υλοποίησης.
- Ο συνολικός συντονισμός των μέτρων και η τακτική παρακολούθηση εξασφαλίζουν αποτελεσματική υλοποίηση με δυνατότητα αναπροσαρμογής.
- Η συστηματική αξιολόγηση της υλοποίησης παρέχει τη βάση για τον επόμενο κύκλο σχεδιασμού.

Μια περισσότερο τεχνική περιγραφή του κύκλου σχεδιασμού και των 32 ειδικών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται εντός των 12 Βημάτων παρέχεται στο Σχήμα 9 και περιγράφεται λεπτομερώς στην Ενότητα 2.

1.4 Πώς λειτουργεί ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην πράξη;

Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν αποτελεί μια θεωρητική προσέγγιση. Αναπτύχθηκε χρησιμοποιώντας μια προσέγγιση «από τη βάση προς την κορυφή», βασισμένη στην εμπειρία πολλών επαγγελματιών στον τομέα του σχεδιασμού και άλλων εμπειρογνομόνων. Οι αρχές, καθώς και τα βήματα και οι δραστηριότητες που προτείνονται σε αυτή τη δεύτερη έκδοση των κατευθυντήριων οδηγιών ΣΒΑΚ βασίζονται στην εμπειρία από ένα ευρύ φάσμα πόλεων στην Ευρώπη και πέρα από αυτήν. Επομένως, στοχεύει να γίνει κάτι παραπάνω από απλό υλικό για έμπνευση. Ωστόσο, είναι εξίσου σαφές ότι τα ειδικότερα εθνικά πλαίσια σχεδιασμού και χρηματοδότησης, οι διαφορετικές αστικές συνθήκες, οι διαφορετικές μορφές οργάνωσης της πολιτικής εξουσίας και η επιρροή

των εμπλεκόμενων φορέων θα απαιτήσουν μια σειρά δημιουργικών συμβιβασμών που είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσουν στην προσαρμογή της προσέγγισης του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις τοπικές απαιτήσεις. Η λήψη πολιτικών αποφάσεων απαιτεί επίσης ρεαλισμό και την ικανότητα να εργάζεται κανείς με ό,τι διαθέτει. Ωστόσο, οι σοφοί πολιτικοί ιθύνοντες σκέφτονται πέρα από την εκλογική τους θητεία και την προσωρινή πολιτική πλειοψηφία.

Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συμβάλλει επίσης στη δημιουργία μιας καλύτερης βάσης για τη διαχείριση των μελλοντικών αιτημάτων. Από στρατηγική πολιτική άποψη, το ΣΒΑΚ είναι ένα εργαλείο για τη διαχείριση βιώσιμων και καινοτόμων αλλαγών. Αυτό σημαίνει ότι ο κύκλος σχεδιασμού ΣΒΑΚ (όπως παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 1.3) πρέπει να θεωρηθεί ως σπειροειδής: όταν ολοκληρωθεί ένας κύκλος σχεδιασμού, θα πρέπει σύντομα να ξεκινήσει ένας άλλος κύκλος, δημιουργώντας μια συνεχή διαδικασία βελτίωσης.

Αυτό το κεφάλαιο εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντάσσεται στις επιχειρησιακές πραγματικότητες του σχεδιασμού, πώς σχετίζεται με το ευρύτερο πλαίσιο χάραξης πολιτικής για την αστική ανάπτυξη, πώς ενσωματώνεται σε άλλες δραστηριότητες σχεδιασμού της πόλης, πώς προσαρμόζεται η προσέγγιση ΣΒΑΚ στις συγκεκριμένες συνθήκες μιας αστικής περιοχής και πώς αντιμετωπίζεται η πρόκληση του σχεδιασμού σε περιόδους αβεβαιότητας και αλλαγών.



Η επιχειρησιακή πλευρά του σχεδιασμού

Ο κύκλος των δώδεκα Βημάτων μπορεί να φαίνεται ότι προτείνει ακριβή εκτέλεση των βημάτων το ένα μετά το άλλο και ότι η σαφής δομή των εργασιών και των λιστών ελέγχου συνιστά την τήρηση των Κατευθυντήριων Οδηγιών λέξη προς λέξη, αλλά αυτό δεν ισχύει. Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν είναι βιβλίο συνταγών αλλά μια μέθοδος. Όλοι γνωρίζουν πόσο διαφορετικές είναι οι πόλεις και πόσο σύνθετη μπορεί να γίνει η διαδικασία λήψης αποφάσεων σε μια αστική περιοχή. Η πρόκληση της υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ είναι η προσαρμογή του ΣΒΑΚ σε ένα δεδομένο τοπικό πλαίσιο, διατηρώντας ταυτόχρονα φιλόδοξους στόχους και αποφεύγοντας μη ενδεδειγμένους συμβιβασμούς.

Ο κύκλος ΣΒΑΚ (που εισάγεται στο Κεφάλαιο 1.1 και περιγράφεται λεπτομερέστερα στην Ενότητα 2) προορίζεται ως εργαλείο επικοινωνίας για να περιγράψει με εύληπτο τρόπο τι περιλαμβάνει ο σχεδιασμός αστικής κινητικότητας. Στην πραγματικότητα κατά την πρακτική σχεδιασμού μπορεί να είναι δύσκολο να καθοριστεί ποια βήματα και δραστηριότητες έρχονται πρώτα, επειδή ορισμένες δραστηριότητες πρέπει να εκτελούνται παράλληλα. Για παράδειγμα, η δημιουργία δομών εργασίας (βλ. Βήμα 1) και ο καθορισμός του πλαισίου σχεδιασμού (βλ. Βήμα 2) αλληλεπικαλύπτονται σημαντικά όσον αφορά στο χρονοδιάγραμμα και στους συμμετέχοντες στον σχεδιασμό. Μερικές φορές μια εργασία που φαινόταν ολοκληρωμένη πρέπει

να επανεξεταστεί, καθώς ορισμένα αποτελέσματα δεν είναι απολύτως ικανοποιητικά. Μια οπτική απεικόνιση του κύκλου ΣΒΑΚ που παρουσιάζει τον αντίστοιχο χρόνο που αφιερώνεται στα βήματα και τους δυνητικούς βρόχους ανατροφοδότησης καθώς και τις αμφίδρομες διαδικασίες ανατροφοδότησης δίδεται στο Σχήμα 17.

Απαιτήσεις σχεδιασμού

Ο σχεδιασμός είναι μια σημαντική πτυχή σε πολλούς τομείς πολιτικής και σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης. Οι τοπικοί υπεύθυνοι στον τομέα σχεδιασμού πρέπει να έχουν γνώση των ιδιαίτερων απαιτήσεων που επηρεάζουν το ΣΒΑΚ (π.χ. σχεδιασμός χρήσεων γης, εκπαίδευση, απασχόληση) και να κατανοούν την κατανομή αρμοδιοτήτων, έτσι ώστε να μπορούν να συμπεριληφθούν στο ΣΒΑΚ οι κατάλληλοι θεσμοί και φορείς. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι περισσότερες προτάσεις για τον κοινό σχεδιασμό είναι εθελοντικές. Αυτές περιλαμβάνουν το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (SECAP), το οποίο ευθυγραμμίζεται με τους στόχους για το κλίμα και την ενέργεια του Συμφώνου των Δημάρχων.⁴¹ Σε εθνικό επίπεδο, ο προγραμματισμός των επενδύσεων σε υποδομές είναι κοινός, ενώ ο ολοκληρωμένος περιβαλλοντικός και χωροταξικός σχεδιασμός αποτελούν συχνά αρμοδιότητα της περιφέρειας.

Σχήμα 3: Δομή των σχέσεων μεταξύ του ΣΒΑΚ και άλλων σχεδίων (προσαρμοσμένη από τον Ahrens et al., FGSV 2015, Recommendations for Mobility Master Planning, σ. 8)



⁴¹ Βλέπε οδηγό με τίτλο «How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan by Joint Research Centre (Πώς να αναπτύξετε ένα Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα από το Κοινό Κέντρο Ερευνών)». www.empowering-project.eu/en/new-guidebookon-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/

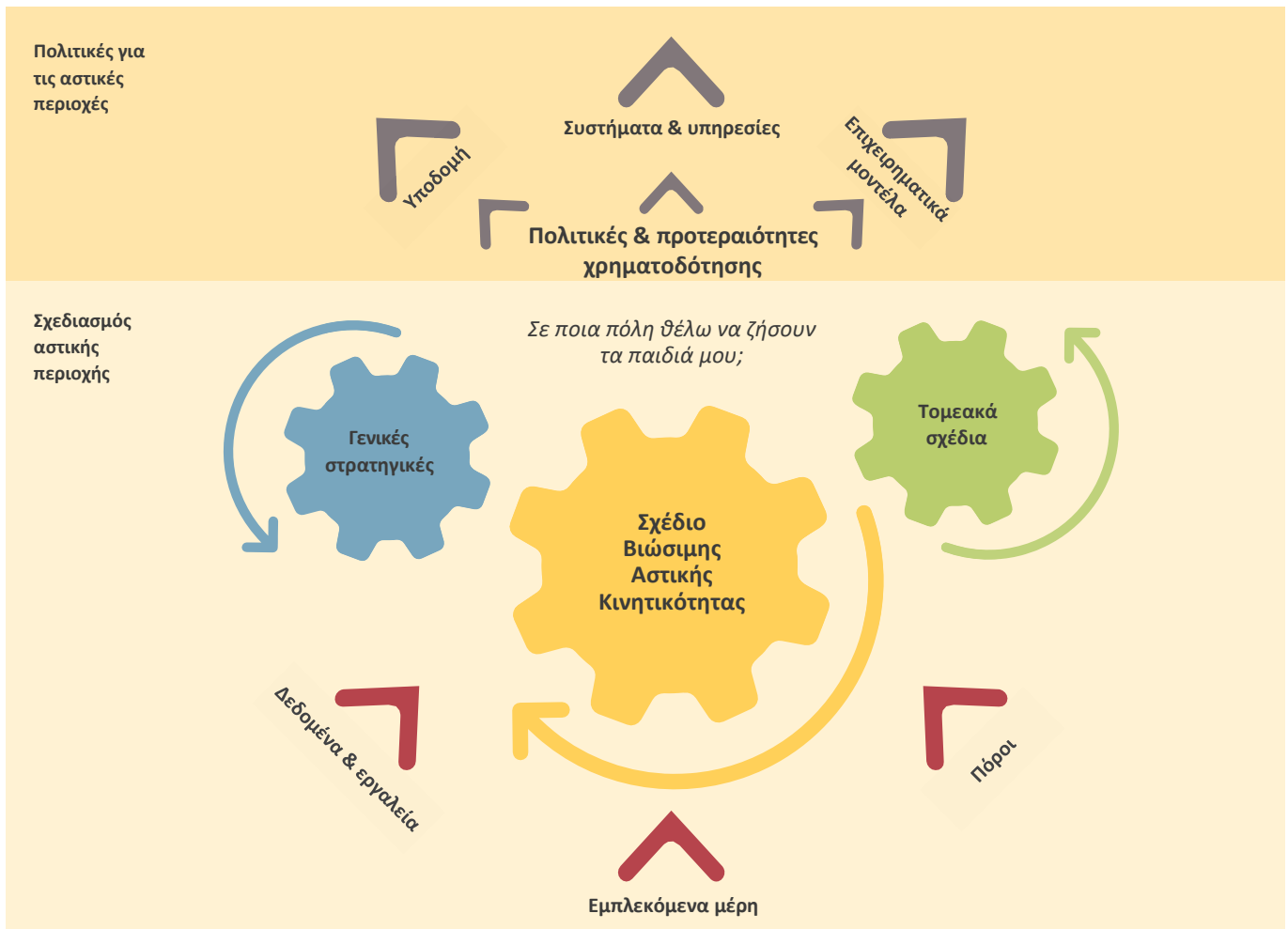
Το ΣΒΑΚ ως διαδικασία ενσωμάτωσης

Οτιδήποτε και αν περιλαμβάνει το συγκεκριμένο χαρτοφυλάκιο σχεδιασμού μιας τοπικής αρχής, οι διαδικασίες σχεδιασμού συχνά χρησιμοποιούν τα ίδια δεδομένα και εργαλεία, απαιτούν συμμετοχή από τους ίδιους εμπλεκόμενους φορείς και μερικές φορές πραγματοποιούνται και από τους ίδιους ανθρώπους χρησιμοποιώντας τους ίδιους οικονομικούς πόρους. Ωστόσο, οι διαδικασίες αυτές τείνουν να έχουν διαφορετικές απαιτήσεις χρονοδιαγράμματος, σχεδιασμού και υποβολής εκθέσεων και να αφορούν διαφορετικό γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής ή αρμόδια αρχή. Παρ' όλα αυτά, ο σχεδιασμός αποτελεί πάντα μια διαδικασία επιλογής μεταξύ διαφορετικών εναλλακτικών προτάσεων για το μέλλον. Θεμελιώδεις ερωτήσεις όπως «Σε τι είδους πόλη θέλω να ζήσουν στα παιδιά μου;» βρίσκονται συχνά στο επίκεντρο του πολεοδομικού σχεδιασμού, ανεξάρτητα από τον συγκεκριμένο τομέα που απευθύνονται.

Το ΣΒΑΚ μπορεί να θεωρηθεί ως ένας τροχός σε μια μεγαλύτερη μηχανή σχεδιασμού (βλ. Σχήμα 4).

Είναι συχνά δύσκολο να προσδιοριστεί ποιος τροχός οδηγεί (δίνει την ώθηση) και ποιος ακολουθεί, καθώς αυτό εξαρτάται κυρίως από τον χρονικό ορίζοντα που λαμβάνεται υπόψη. Μια συνολική στρατηγική αστικής ανάπτυξης μπορεί να θέσει τους στρατηγικούς στόχους για την κινητικότητα, οι οποίοι αποτελούν σημαντική συνεισφορά σε ένα ΣΒΑΚ, το οποίο με τη σειρά του οδηγεί στην ανάπτυξη μιας λεπτομερούς τομεακής στρατηγικής. Στην πράξη, το χρονοδιάγραμμα μπορεί να είναι τελείως διαφορετικό, αλλά ο συντονισμός των πολιτικών είναι απαραίτητος για να διασφαλιστεί η συνέπεια και ο συντονισμός του χρονοδιαγράμματος, του εύρους του χωρικού πεδίου και της εφαρμογής των σχετικών διαδικασιών και πολιτικών σχεδιασμού. Πέρα από την εξοικονόμηση πόρων μέσω συνεργιών και την αποφυγή της αναποτελεσματικότητας - ή ακόμη και των συγκρούσεων - μεταξύ των πολιτικών, ο συντονισμός αυτός μειώνει επίσης την όχληση που μπορεί να δημιουργηθεί από την κατασκευή υποδομών και τη μη συντονισμένη εισαγωγή νέων συστημάτων. Επίσης, εξίσου σημαντικό είναι το ότι ο καλός συντονισμός μειώνει τον κόπο που θα πρέπει να καταβάλλουν οι εμπλεκόμενοι φορείς.

Σχήμα 4: Το ΣΒΑΚ ως διαδικασία ενσωμάτωσης



Προσαρμογή της καθοδήγησης ΣΒΑΚ στο τοπικό πλαίσιο

Η μέθοδος του ΣΒΑΚ πρέπει να προσαρμοστεί στο πλαίσιο και στις ειδικές απαιτήσεις της κάθε αστικής περιοχής στην οποία εφαρμόζεται, διατηρώντας παράλληλα υψηλές φιλοδοξίες. Οι οκτώ αρχές του ΣΒΑΚ διακρίνουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας από ένα πιο συμβατικό σχέδιο μεταφορών. Ωστόσο, «προσαρμογή» δε σημαίνει παραβίαση οποιασδήποτε αρχής. Μπορεί όμως να προσαρμοστεί η ένταση, για παράδειγμα, στις δυνατότητες μιας μικρής πόλης που αναπτύσσει το πρώτο της ΣΒΑΚ, διατηρώντας παράλληλα υψηλές φιλοδοξίες σε μακροπρόθεσμη βάση.

Η προσαρμογή στις τοπικές ανάγκες μπορεί να λάβει διάφορες μορφές. Ανάγκη προσαρμογής θα μπορούσε, για παράδειγμα, να προκύψει εάν μια αστική περιοχή έχει μια πολύ συγκεκριμένη λειτουργία, π.χ. ένα εθνικό λιμάνι που έχει τεράστια διαμετακομιστική κίνηση και δημιουργούνται υψηλοί φόρτοι διαμπερούς κυκλοφορίας, ή μια πόλη που βρίσκεται σε νησί και υπάρχουν διαφορετικές μεταφορικές ανάγκες και συνθήκες λόγω εποχικότητας. Σε τέτοιες ειδικές περιπτώσεις, είναι προφανώς σημαντικό το ΣΒΑΚ να εστιάζει στη δημιουργία ενός συνόλου προτεραιοτήτων και στόχων που θα αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των ειδικών ζητημάτων κινητικότητας, ακολουθώντας παράλληλα τη μεθοδολογία του ΣΒΑΚ έτσι ώστε να αποφευχθεί η εκπόνηση ενός συμβατικού κυκλοφοριακού σχεδίου (βλ. επίσης Σχήμα 5).

Παρόλο που οι Κατευθυντήριες Οδηγίες ΣΒΑΚ παρέχουν περιθώρια ευελιξίας και προσαρμογής στο τοπικό πλαίσιο, θα πρέπει να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις:

- Τα κύρια σημεία αναφοράς πρέπει να επιτευχθούν στην πράξη και με συμμετοχικό τρόπο. Αυτά τα σημεία αναφοράς αφορούν σε μια συνοπτική ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών της λειτουργικής αστικής περιοχής, ένα όραμα, προτεραιότητες και μετρήσιμοι στόχοι που έχουν συμφωνηθεί με τους εμπλεκόμενους φορείς, καθώς και μια περιγραφή των δράσεων, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης και της χρηματοδότησής τους.
- Η διαδικασία εφαρμογής πρέπει να παρακολουθείται στενά και η υλοποίηση να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ανάγκες, με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς να ενημερώνονται ενεργά για την πρόοδο.

Σχήμα 5: Προσδιορισμός των αναγκών προσαρμογής της διαδικασίας σχεδιασμού (παραδείγματα)





εικόνα © oChesky_W στο istock.com

Σχεδιασμός σε περιόδους ταχείας αλλαγής

Ζούμε σε περιόδους ραγδαίων αλλαγών στις οποίες αντιμετωπίζουμε τεράστιες παγκόσμιες προκλήσεις και τις συνέπειες τους σε τομείς όπως το κλίμα, η οικονομία και η ασφάλεια, μεταξύ άλλων. Επιπλέον, οι συνήθειες, οι αξίες και οι προσδοκίες των ανθρώπων αναπτύσσονται συνεχώς και νέες επιλογές εμφανίζονται καθώς η τεχνολογία εξελίσσεται. Υπάρχει όμως μεγάλη αβεβαιότητα για το εάν οι πολίτες θα χρησιμοποιήσουν αυτές τις νέες τεχνολογίες όπως αναμένεται, για τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτυχθούν οι κουλτούρες κινητικότητας και για τον τρόπο ανάπτυξης των οικονομικών των δήμων υπό το πρίσμα των μακροοικονομικών και δημογραφικών προκλήσεων.

Μια ομάδα εμπειρογνομόνων του CIVITAS εντόπισε έναν κατάλογο τέτοιων παραγόντων οι οποίοι, με την πάροδο του χρόνου, θα έχουν το μέγιστο αντίκτυπο στην αστική κινητικότητα και, κατά συνέπεια, θα πρέπει να θεωρηθούν ως καταλύτες που αλλάζουν τα δεδομένα της αστικής κινητικότητας.⁴² Αν και οι επιπτώσεις τους μπορεί να ποικίλουν σε κάθε τομέα, μπορούν ουσιαστικά να «αλλάζουν το παιχνίδι της αστικής κινητικότητας». Είναι σαφές ότι ένα στρατηγικό κείμενο, όπως το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, πρέπει να εξετάζει αυτές (και άλλες) μακροπρόθεσμες αλλαγές:

- **Ηλεκτροκίνηση:** εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, καινοτόμος χρήση των υποδομών ηλεκτρικής ενέργειας και της σύνδεσής τους με ζητήματα που σχετίζονται με την ενέργεια (π.χ. τοπική παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας).
- **Αυτοματοποίηση και συνδεδεμένα, έξυπνα συστήματα μεταφορών (C-ITS):** εφαρμογή της τεχνολογίας στις νέες υπηρεσίες κινητικότητας και οι επιπτώσεις της στη μορφή και λειτουργία των πόλεων.
- **Οικονομία δεδομένων:** δεδομένα ως κίνητρο νέων επιχειρήσεων και πολιτικών, πλατφόρμες ολοκλήρωσης που παρέχουν νέα προϊόντα από υφιστάμενες και νέες προσφορές κινητικότητας, καθώς και πιο θεμελιώδη ζητήματα, όπως οι αλγόριθμοι που καθορίζουν ολόενα και περισσότερους κανόνες και κανονισμούς.
- **Νέες επιχειρηματικές ιδέες για τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές:** ολοκληρωμένες πλατφόρμες που παρέχουν νέα προϊόντα κινητικότητας βασισμένα σε υφιστάμενες και νέες υπηρεσίες κινητικότητας (π.χ. Κινητικότητα ως Υπηρεσία -Mobility as a Service-ΜaaS- και πλατφόρμες χρηματιστηρίου εμπορευματικών φορτίων - freight exchange).
- **Κοινόχρηστη κινητικότητα:** όλες οι (μη τεχνικές) πτυχές της κοινόχρηστης κινητικότητας, π.χ. υπηρεσίες μεταφοράς με μίσθωση με σήμα του επιβάτη (ride-hailing), κοινόχρηστα οχήματα (car-sharing) (ιδιαίτερα ελεύθερα συστήματα κυκλοφορίας) και κοινόχρηστα ποδήλατα (bike sharing).
- **Ενεργητική κινητικότητα:** η αύξηση του περπατήματος και του ποδηλάτου καθώς και οι νέες έννοιες της μικροκινητικότητας.
- **Αλλαγή νοοτροπίας και μοτίβων συμπεριφοράς:** νέες συνήθειες κινητικότητας μεταξύ των νέων σε ηλικία, αύξηση των προσδοκιών για την υπηρεσία αυθημερόν παράδοσης προϊόντων, ζήτηση για εύχρηστες υπηρεσίες κινητικότητας (απλουστευση) και αποκεντρωμένη παραγωγή (π.χ. εκτύπωση 3D).
- **Ολοκληρωμένη διαχείριση του χώρου:** νέες και ολοκληρωμένες προσεγγίσεις για τη χρήση και τη διαχείριση του αστικού χώρου, π.χ. placemaking, κανονισμοί πρόσβασης οχημάτων σε αστικές περιοχές (UVAR), διαχείριση κρασπέδων πεζοδρομίου και αστική εναέρια κινητικότητα (π.χ. μη επανδρωμένα σκάφη - drones).

Στην προσέγγιση ΣΒΑΚ προτείνονται ως βασικά βήματα ανάπτυξης, η ανάλυση σεναρίων και η δημιουργία οράματος, βασισμένα σε λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας(βλ. Βήματα 3, 4 και 5).

⁴² Βλέπε το επικείμενο έγγραφο CIVITAS SATELLITE για τους καταλύτες που αλλάζουν τα δεδομένα («game changers»).

1.5. Πώς μπορεί το εθνικό και περιφερειακό επίπεδο να υποστηρίξει τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;

Η αστική κινητικότητα συνδέεται στενά με άλλες πολιτικές, όπως αυτές για το περιβάλλον, την οδική ασφάλεια, την υγεία, τον χωροταξικό σχεδιασμό και την ενέργεια. Τέτοιες πολιτικές συχνά εκπονούνται σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις χρειάζονται στήριξη από ανώτερα κυβερνητικά επίπεδα, ιδίως στους τομείς της διακυβέρνησης, της νομοθεσίας, της χρηματοδότησης, της παρακολούθησης και της αξιολόγησης, της καθοδήγησης και της μεθοδολογίας, της εκπαίδευσης και της ανταλλαγής γνώσεων. Στα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ, η εθνική κυβέρνηση παρέχει τέτοια στήριξη, ενώ σε ορισμένες χώρες οι περιφέρειες διαθέτουν περισσότερες αρμοδιότητες και η εθνική κυβέρνηση διαδραματίζει πιο περιορισμένο ρόλο.

Οφέλη για το εθνικό και περιφερειακό επίπεδο διακυβέρνησης

Ενώ ο σχεδιασμός της αστικής κινητικότητας είναι ως επί το πλείστον τοπική αρμοδιότητα, οι πόλεις δεν μπορούν μόνες τους να επιτύχουν τους φιλόδοξους στόχους της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ταυτόχρονα, τα εθνικά και περιφερειακά επίπεδα διακυβέρνησης έχουν επίσης πολλά να κερδίσουν από τον αποτελεσματικό Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, καθώς οι βελτιώσεις σε τοπικό επίπεδο συμβάλλουν επίσης στην επίτευξη των περιφερειακών και εθνικών στόχων. Παρακάτω παρατίθενται διάφορα κίνητρα ώστε οι εθνικοί και περιφερειακοί παράγοντες να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ΣΒΑΚ.

Βελτίωση της συνοχής μεταξύ των διαφόρων τομεακών πολιτικών και των επιπέδων διακυβέρνησης:

Η αστική κινητικότητα συνδέεται στενά με τομεακές πολιτικές άλλων επιπέδων διακυβέρνησης, ωστόσο τέτοιες πολιτικές αναπτύσσονται συχνά από ένα ευρύ φάσμα πολιτικών και θεσμικών παραγόντων τόσο σε τοπικό, όσο και σε περιφερειακό, εθνικό ή ακόμη και ευρωπαϊκό επίπεδο. Εάν δεν υπάρχει συντονισμός για τις πολιτικές αυτές, καταρτίζονται διαφορετικά κείμενα σχεδιασμού αντικατοπτρίζοντας τις διαφορές στη διακυβέρνηση και τα νομικά πλαίσια, στις διαδικασίες ανάπτυξης και τους συγκεκριμένους στόχους τους. Πρέπει να αντιμετωπιστεί ο εγγενής κίνδυνος ασυνέπειας και αλληλοεπικαλύψεων μεταξύ των προσεγγίσεων σχεδιασμού και των αποτελεσμάτων. Τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα αφορούν το θεσμικό πλαίσιο των χρήσεων γης και τη φορολογία της γης, την ικανότητα πρόσβασης των μειονεκτούντων ατόμων σε βασικές υπηρεσίες και την ανάπτυξη υποδομών.

Κατάργηση των εμποδίων στην εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ:

Κάποια εμπόδια έχουν καθαρά τοπικό χαρακτήρα και πρέπει να ξεπεραστούν από τις τοπικές αρχές, ενώ άλλα συχνά προκύπτουν από αναποτελεσματικά εθνικά πλαίσια που οδηγούν στα ακόλουθα προβλήματα:⁴³

- Έλλειψη συνεργασίας μεταξύ δημοτικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών.
- Περιορισμένος συντονισμός σε εθνικό επίπεδο μεταξύ των υπουργείων, γεγονός που οδηγεί σε ασυνέπεια μεταξύ των πολιτικών που ακολουθούνται από τις υπηρεσίες του κράτους.
- Χαμηλό επίπεδο ενημέρωσης, πολιτικής βούλησης και δέσμευσης από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων.
- Έλλειψη διαρκούς και συντονισμένης χρηματοδότησης σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- Κακή κουλτούρα παρακολούθησης και αξιολόγησης με περιορισμένο ή χωρίς καθόλου ποιοτικό έλεγχο και
- Ανεπαρκής επαγγελματική υποστήριξη (συμπεριλαμβανομένων οδηγών), ελλιπής κατάρτιση, καθώς και επαγγελματίες που δεν διαθέτουν τις απαιτούμενες δεξιότητες.

Βελτιστοποίηση και συντονισμός των ευρωπαϊκών, εθνικών και τοπικών ροών χρηματοδότησης:

Η χρηματοοικονομική μόχλευση αποτελεί βασικό στοιχείο για τη μετατροπή των πολιτικών οραμάτων σε συγκεκριμένες ενέργειες. Διάφοροι ευρωπαϊκοί και εθνικοί φορείς παρέχουν χρηματοδότηση για την αστική κινητικότητα. Η δημιουργία ενός συντονισμένου εθνικού ή περιφερειακού πλαισίου χρηματοδότησης, βασισμένου στην κοινή κατανόηση των νομικών και τεχνικών πτυχών, θα μπορούσε να στηρίξει τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Σημαντικό επίσης είναι κάθε πλαίσιο για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής να προωθεί την αποφυγή άσκοπων μετακινήσεων και να στηρίζει τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς.

⁴³ Βλέπε « SUMP-UP status report (2018) /Εκθεση κατάστασης SUMP-UP » () για μια πιο λεπτομερή περιγραφή των εμποδίων και των αναγκών.

Πρώθηση της καινοτομίας και των νέων αγορών:

Η δημιουργία μιας εθνικής ή περιφερειακής στρατηγικής για την κινητικότητα μπορεί να περιλαμβάνει τη θέσπιση σαφώς καθορισμένων προτεραιοτήτων για λύσεις κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των καινοτόμων τεχνολογιών. Για παράδειγμα, η Οδηγία για τα Καθαρά Οχήματα (Clean Vehicles Directive)⁴⁴ απαιτεί από τους δημόσιους φορείς να προμηθευτούν ένα ελάχιστο ποσοστό καθαρών οχημάτων, διευκολύνοντας έτσι την εξάπλωση των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Αυτές οι σαφώς καθορισμένες προτεραιότητες δίνουν στον ιδιωτικό τομέα και στις τοπικές αρχές ένα σαφές και σταθερό μήνυμα που μπορεί να διευκολύνει τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις.

Ανάπτυξη ενός εθνικού ή περιφερειακού πλαισίου: όλοι βγαίνουν κερδισμένοι!

Οι πόλεις έχουν τη δυνατότητα να καταστούν σημαντικοί καταλύτες αλλαγής στην εφαρμογή πρόσφατων διεθνών συμφωνιών όπως η Συμφωνία του Παρισιού (Paris Agreement) και το Νέο Αστικό Θεματολόγιο (New Urban Agenda). Πράγματι, η διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της UNFCCC στο Παρίσι το 2015 (COP 21) αναγνώρισε τον κρίσιμο ρόλο που πρέπει να διαδραματίσουν οι πόλεις σε μια αποτελεσματική δράση για το κλίμα. Για παράδειγμα, μια βασική στρατηγική για την απομάκρυνση των ανθρώπων από τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων είναι η φορολογία: οι υπηρεσίες του κράτους μπορούν να θεσπίσουν φόρους αγοράς και κυκλοφορίας, ενώ τοπικές δράσεις μπορούν να διευκολύνουν τον τρόπο ζωής χωρίς αυτοκίνητο.

Ωστόσο, οι πόροι και οι ικανότητες των δήμων είναι πολύ περιορισμένοι για να επιτύχουν μόνοι τους τη στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Η εθνική ή περιφερειακή στήριξη για το ΣΒΑΚ μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που συνδέονται με τις μεταφορές, μέσω της δημιουργίας ενός πολιτικού, χρηματοδοτικού και τεχνικού πλαισίου που αυξάνει την ευαισθητοποίηση των εμπλεκόμενων φορέων - από το τοπικό έως το εθνικό επίπεδο και στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα. Με τον τρόπο αυτό, μια εθνική ή περιφερειακή πολιτική που υποστηρίζει τα ΣΒΑΚ αποτελεί άμεση συμβολή στην εθνικά καθορισμένη συνεισφορά (Nationally Determined Contributions, NDCs).

Αυτό ισχύει και για τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις ποιότητας του αέρα. Η ευρωπαϊκή νομοθεσία ορίζει όρια εκπομπών και πρότυπα ποιότητας του αέρα για την προστασία της ανθρώπινης υγείας. Το 2016, έξι κράτη μέλη υπερέβησαν τα όρια τουλάχιστον ενός από τα ανώτατα όρια εκπομπών τους. Συνολικά, μόνο τέσσερα κράτη της ΕΕ συμμορφώθηκαν με όλα τα πρότυπα ποιότητας του αέρα, ενώ δέκα κράτη υπερέβησαν τα όρια όλων των προτύπων ποιότητας του αέρα. Η αστική κινητικότητα είναι ένα βασικό πεδίο δράσης για τη μείωση των εκπομπών και τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Ένα εθνικό ή περιφερειακό πλαίσιο στήριξης για το ΣΒΑΚ θα επέτρεπε την καλύτερη εστίαση και λειτουργία των τοπικών σχεδίων, συμβάλλοντας στην ικανότητα των πόλεων να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ποιότητας του αέρα.

Με λίγα λόγια, οι εθνικές και περιφερειακές κυβερνήσεις δε θα επιτύχουν τους κλιματικούς στόχους τους, δε θα ανταποκριθούν στις ευρωπαϊκές απαιτήσεις για την ποιότητα του αέρα ούτε θα τηρήσουν τις διεθνείς δεσμεύσεις τους χωρίς τη συμβολή των πόλεων. Και οι πόλεις χρειάζονται τη στήριξη των περιφερειακών και εθνικών αρχών ώστε να επιτύχουν περισσότερη βιώσιμη κινητικότητα. Όλοι βγαίνουν κερδισμένοι!



εικόνα: Unclimatechange στο flickr.com

⁴⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en

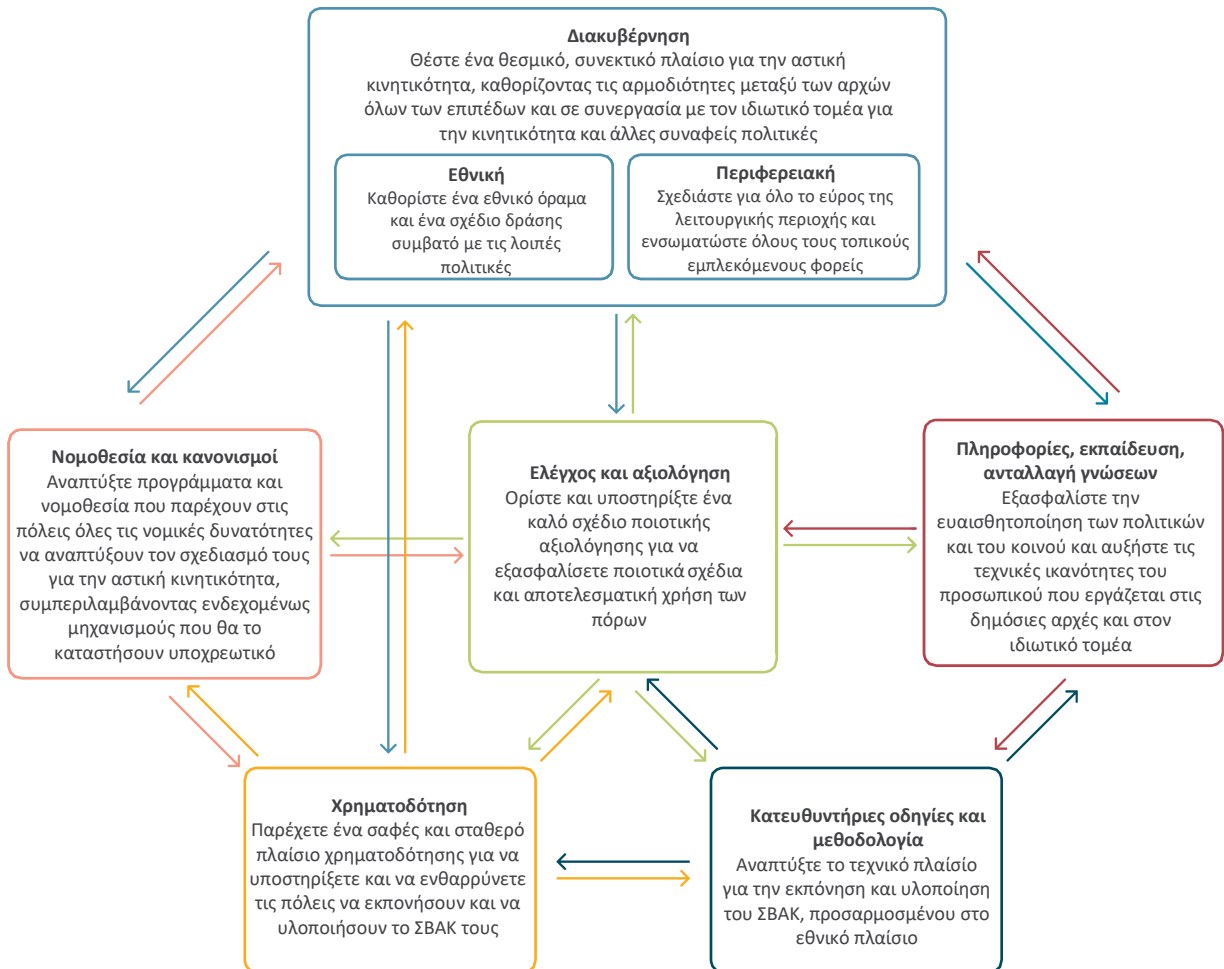
Μέτρα και μέσα για την προώθηση και υιοθέτηση των ΣΒΑΚ

Οι εθνικοί παράγοντες μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ με ένα ευρύ φάσμα δράσεων σε αυτό το επίπεδο. Στο σχήμα 6 παρουσιάζονται τα βασικά εθνικά μέτρα σχετικά με τη διακυβέρνηση, τη νομοθεσία και τους κανονισμούς, τη χρηματοδότηση, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση, τις κατευθυντήριες οδηγίες και τη μεθοδολογία, την εκπαίδευση και την ανταλλαγή γνώσεων.

Υπάρχει υψηλό επίπεδο αλληλεπίδρασης μεταξύ των δράσεων. Για παράδειγμα, η ανάπτυξη μιας εθνικής επιχορήγησης για τη στήριξη της ανάπτυξης ποιοτικών ΣΒΑΚ [παροχή κεφαλαίων] επιβάλλει να οριστεί το τι είναι ένα ΣΒΑΚ και ενδεχομένως τον τρόπο με τον οποίο θα γίνει η εκπόνησή του [Νομοθεσία και κανονισμοί, κατευθυντήριες οδηγίες και μεθοδολογία].

Η διαδικασία χρηματοδότησης πρέπει να συντονίζεται με άλλους εθνικούς φορείς [Διακυβέρνηση] και να παρακολουθείται καθ' όλη τη διάρκειά της [Παρακολούθηση και αξιολόγηση]. Τα οφέλη της πρέπει να επικοινωνούνται σε καθοριστικά σημεία (π.χ. στην έναρξη της επιχορήγησης) και τα σχόλια και η ανάδραση πρέπει να συγκεντρώνονται από τους εμπλεκόμενους φορείς καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας [Διακυβέρνηση, Πληροφόρηση, ανταλλαγή γνώσεων]. Έτσι, οι εθνικοί φορείς λήψης αποφάσεων ενθαρρύνονται έντονα να αναπτύξουν ένα ολοκληρωμένο εθνικό πρόγραμμα. Αυτό βελτιώνει τη συνεκτικότητα, δημιουργεί συνέργειες και αυξάνει την προβολή όλων των εμπλεκόμενων φορέων, ιδίως των τοπικών αρχών που εκπονούν τα ΣΒΑΚ.

Σχήμα 6: Μέτρα εθνικού επιπέδου για την προώθηση και την υιοθέτηση των ΣΒΑΚ και κύριοι συσχετισμοί τους



Οι κυβερνήσεις μπορούν να ενθαρρύνουν την προώθηση και υιοθέτηση των ΣΒΑΚ μέσω τεσσάρων επιπέδων παρέμβασης, τα οποία βασίζονται το ένα στο άλλο:

1. Πληροφόρηση: Η εθνική κυβέρνηση παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την προσέγγιση του ΣΒΑΚ (και τα οφέλη του) σε εθνικό επίπεδο. Μια εθνική πλατφόρμα μπορεί να διευκολύνει την ανταλλαγή γνώσης μεταξύ των πόλεων σχετικά με την προσέγγιση του ΣΒΑΚ, να παρέχει παραδείγματα καλής πρακτικής και να ενημερώνει για τις (εθνικές) ευκαιρίες χρηματοδότησης.

2. Παροχή κινήτρων: Η ύπαρξη ενός ΣΒΑΚ αποτελεί προϋπόθεση για να λάβουν οι πόλεις εθνική χρηματοδότηση για έργα αστικής κινητικότητας. Αυτή η προσέγγιση ακολουθείται σε ορισμένα Επιχειρησιακά Προγράμματα των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων.

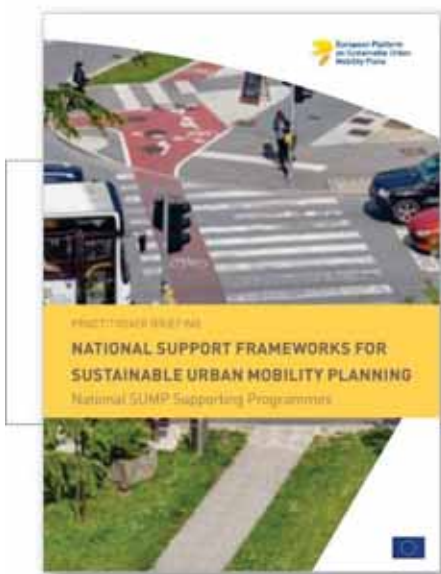
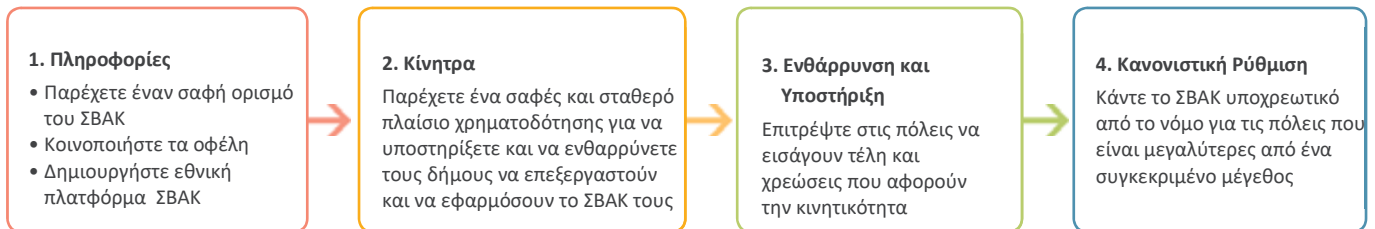
3. Ενίσχυση αρμοδιοτήτων δήμων και περιφερειών: Η εθνική κυβέρνηση παρέχει στους δήμους τη νομική εξουσία να εισάγουν τέλη και συστήματα χρέωσης ή εισάγει πιλοτικές διατάξεις στη σχετική νομοθεσία για να επιτρέψει στους δήμους να δοκιμάσουν νέες προσεγγίσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα.

4. Θεσμοθέτηση: Ένα ΣΒΑΚ είναι υποχρεωτικό εκ του νόμου για όλες τις πόλεις ή για ορισμένες πόλεις με βάση συγκεκριμένα κριτήρια, π.χ. τον πληθυσμό ή την κατηγορία τοπικής αυτοδιοίκησης.



εικόνα © ianikantomana on istock.com

Σχήμα 7: Τέσσερα επίπεδα παρέμβασης



Τα **Εθνικά Προγράμματα Υποστήριξης ΣΒΑΚ** είναι προγράμματα που εκτελούνται σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο για να ενθαρρύνουν, να υποστηρίξουν, να απαιτήσουν ή / και να παράσχουν κίνητρα για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ. Λεπτομερείς οδηγίες μπορείτε να βρείτε στον θεματικό οδηγό **“National Support frameworks for Sustainable Urban Mobility Planning”** για τα Εθνικά πλαίσια στήριξης για τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Όπως επισημάνθηκε από πρόσφατη ανάλυση των εθνικών πλαισίων για τον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη, υπάρχει πραγματική ανάγκη για αποτελεσματικά και συνεκτικά εθνικά ή / και περιφερειακά προγράμματα ΣΒΑΚ για την υποστήριξη της ανάπτυξης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ σε τοπικό επίπεδο. Έχουν εντοπιστεί πιο λεπτομερείς ανάγκες για διαφορετικά προφίλ χωρών.⁴⁵

Σχήμα 8: Ανάγκες αποτελεσματικών και συναφών εθνικών ή περιφερειακών προγραμμάτων ΣΒΑΚ για την ανάπτυξη και υλοποίηση τοπικών ΣΒΑΚ

Χώρες και περιφέρειες που δε διαθέτουν εθνικό πρόγραμμα ΣΒΑΚ ή αρχίζουν να αναπτύσσουν ένα		Χώρες και περιφέρειες με υφιστάμενο εθνικό πρόγραμμα ΣΒΑΚ	
Ανάγκες	Κύριοι τομείς	Ανάγκες	Κύριοι τομείς
Επίτευξη δέσμευσης και προθυμίας σε εθνικό (υπουργικό) επίπεδο σχετικά με την κεντρική διαχείριση των ΣΒΑΚ και τη θέσπιση κοινού οράματος για τον σχεδιασμό της κινητικότητας	Διακυβέρνηση	Συνεχής βελτίωση των εθνικών προγραμμάτων ΣΒΑΚ και των στοιχείων τους	Διακυβέρνηση Νομοθεσία και κανονιστική δράση
Θεσμική, νομοθετική και οικονομική στήριξη των ΣΒΑΚ και των μέτρων τους	Διακυβέρνηση Νομοθεσία και κανονισμοί Χρηματοδότηση	Εξασφάλιση ή αναδιάρθρωση συνεχούς εθνικής χρηματοδότησης για την ανάπτυξη και υλοποίηση του ΣΒΑΚ	Χρηματοδότηση
Υιοθέτηση εθνικών κατευθυντήριων οδηγιών για τα ΣΒΑΚ	Οδηγίες & μεθοδολογία	Επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ΣΒΑΚ σε λειτουργικές περιοχές με δια-δημοτικά ή περιφερειακά ΣΒΑΚ	Οδηγίες & μεθοδολογία Διακυβέρνηση Νομοθεσία και κανονισμοί
Εισαγωγή δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης και ενίσχυση της τακτικής συλλογής δεδομένων κινητικότητας	Παρακολούθηση & αξιολόγηση	Βελτίωση των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης και ισχυρότερη υποστήριξη από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και τους πολιτικούς για την υλοποίησή της	Παρακολούθηση & αξιολόγηση
Ανάπτυξη ικανοτήτων (εκπαιδευτικά σεμινάρια, εργαστήρια για το προσωπικό του δήμου και τους επαγγελματίες) για την υποστήριξη της εκπόνησης του ΣΒΑΚ, παροχή υπηρεσιών συμβούλων, ποιοτικός έλεγχος και κατάρτιση των εθνικών εποπτικών αρχών	Πληροφορίες, εκπαίδευση, ανταλλαγή γνώσεων	Συνεργασία με τα πανεπιστήμια για την ενσωμάτωση του ΣΒΑΚ στα σχετικά προγράμματα σπουδών	Πληροφορίες, εκπαίδευση, ανταλλαγή γνώσεων
Ευαισθητοποίηση σχετικά με τις θετικές επιδράσεις του ΣΒΑΚ και της αστικής κινητικότητας γενικά σε εθνικό επίπεδο, για τους τοπικούς πολιτικούς, τους εμπλεκόμενους φορείς και το κοινό	Πληροφορίες, εκπαίδευση, ανταλλαγή γνώσεων	Συνεχείς επικοινωνιακές και προωθητικές εκστρατείες που παρουσιάζουν τις θετικές επιπτώσεις της υλοποίησης των ΣΒΑΚ με ιδιαίτερη έμφαση στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και στο ευρύ κοινό	Πληροφορίες, εκπαίδευση, ανταλλαγή γνώσεων

⁴⁵ Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenović, L., 2018. Η κατάσταση των ΣΒΑΚ στα κράτη μέλη της ΕΕ (The Status of SUMP in EU member states), <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Οι κατευθυντήριες αυτές οδηγίες απευθύνονται σε επαγγελματίες αστικών μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και σε άλλους φορείς που εμπλέκονται στην ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Οι κατευθυντήριες οδηγίες περιγράφουν τη διαδικασία προετοιμασίας και υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ. Η διαδικασία αυτή αποτελείται από 4 φάσεις με 12 βασικά βήματα που αναλύονται περαιτέρω σε 32 Δραστηριότητες. Και οι τέσσερις φάσεις του κύκλου ξεκινούν και τελειώνουν με ένα σημείο αναφοράς. Τα σημεία αναφοράς συνδέονται με μια απόφαση ή ένα αποτέλεσμα που απαιτείται για την επόμενη φάση και κάθε ένα από αυτά σηματοδοτεί την ολοκλήρωση της προηγούμενης φάσης. Κάθε βήμα, μαζί με τις συναφείς δραστηριότητες, παρουσιάζεται λεπτομερώς σε αυτό το κείμενο οδηγίων, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με:

- Το σκεπτικό της δραστηριότητας, τα ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν και τα ερωτήματα για τα οποία οι απαντήσεις είναι απαραίτητες.
- Τους ειδικούς στόχους της προς εκτέλεση δραστηριότητας.
- Τις κύριες εργασίες που πρέπει να ολοκληρωθούν στο πλαίσιο της δραστηριότητας.
- Τις δραστηριότητες πέραν των βασικών απαιτήσεων, για τις πόλεις και τις περιφέρειες που έχουν τη φιλοδοξία (και τους πόρους) να υπερβούν τις βασικές εργασίες.
- Τις απαιτήσεις για το χρονοδιάγραμμα και τον συντονισμό με άλλες δραστηριότητες καθώς και
- Τη λίστα ελέγχου των βημάτων που πρέπει να ολοκληρωθούν.

Πρέπει να τονιστεί ότι η σειρά των δραστηριοτήτων είναι λογική και όχι διαδοχική.⁴⁶ Στην πράξη, οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν παράλληλα σε ένα βαθμό ή να περιλαμβάνουν βρόχους ανατροφοδότησης. Η σχετική με το χρονοδιάγραμμα και το συντονισμό ενότητα σε κάθε δραστηριότητα τονίζει τα ζητήματα αυτά. Η επόμενη σελίδα παρέχει μια γραφική επισκόπηση του κύκλου σχεδιασμού, η οποία ακολουθείται από μια λεπτομερή περιγραφή όλων των βημάτων και δραστηριοτήτων για την ανάπτυξη και την εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ. Οι κατευθυντήριες οδηγίες περιλαμβάνουν παραδείγματα καλών πρακτικών, γλωσσάρι ορισμών, εργαλεία και αναφορές για τη στήριξη των χρηστών στην ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Τα παραδείγματα καλών πρακτικών προέρχονται από ΣΒΑΚ που υλοποιήθηκαν σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ορισμένα μπορεί να μην πληρούν απαραίτητα όλες τις προϋποθέσεις, αλλά είναι χρήσιμα για την απεικόνιση δραστηριοτήτων που

αποτελούν μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και υλοποίησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στόχος είναι να παρασχεθεί ένα χαρτοφυλάκιο παραδειγμάτων από διάφορες ευρωπαϊκές περιφέρειες για να αποδειχθεί ότι οι καλές προσεγγίσεις σχεδιασμού είναι εφικτές ακόμα και σε διαφορετικά πλαίσια. Πολλά από τα παραδείγματα απεικονίζουν επίσης πρωτοποριακές δράσεις κατά τον σχεδιασμό.

Μπορείτε να βρείτε περισσότερα παραδείγματα στη σελίδα www.eltis.org

Ο κύκλος ΣΒΑΚ

Ο κύκλος ΣΒΑΚ αποτελείται από τέσσερις φάσεις και δώδεκα βασικά βήματα που αναλύονται περαιτέρω σε 32 δραστηριότητες. Και οι τέσσερις φάσεις του κύκλου ξεκινούν και τελειώνουν με ένα σημείο αναφοράς. Τα σημεία αναφοράς συνδέονται με μια απόφαση ή ένα αποτέλεσμα που απαιτείται για την επόμενη φάση και σηματοδοτούν την ολοκλήρωση της προηγούμενης φάσης. Όλα τα βήματα και οι δραστηριότητες θα πρέπει να αποτελέσουν μέρη ενός τακτικού κύκλου σχεδιασμού με την έννοια μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης.

⁴⁶ Αυτή η πτυχή περιγράφεται λεπτομερώς στο κεφάλαιο 1.4 Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην πράξη.

Σχήμα 9: Τα 12 βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2η έκδοση) - Επισκόπηση για τον σχεδιασμό



ΦΑΣΗ 1: Προετοιμασία και ανάλυση



Σημείο αναφοράς:
**Απόφαση για την εκπόνηση
ενός ΣΒΑΚ**

Αφετηρία: Απόφαση για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ

Αφετηρία για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα πρέπει να αποτελεί η απόφαση για τη βελτίωση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας και η ισχυρή πεποίθηση ότι απαιτείται αλλαγή προς την ενίσχυση της βιωσιμότητας. Από την αρχή θα πρέπει να είναι σαφές ότι οι αστικές μεταφορές ή η κινητικότητα δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά πρέπει να συμβάλλουν σε υψηλότερους στόχους, όπως η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η ευημερία. Η απόφαση για την προετοιμασία ενός ΣΒΑΚ συνεπάγεται πάντα δέσμευση στους γενικούς στόχους του:

- βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους, ανεξαρτήτως εισοδήματος και κοινωνικής θέσης·
- βελτίωση της ποιότητας ζωής και της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος·
- βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της δημόσιας υγείας·
- μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας·
- οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική ισότητα και περιβαλλοντική ποιότητα.

Ανάλογα με το εθνικό και το τοπικό πλαίσιο, κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ μπορεί να αποτελέσει μια εκ του νόμου υποχρέωση σε εθνικό επίπεδο, μια επίσημη απόφαση ενός τοπικού πολιτικού οργάνου (όπως το δημοτικό συμβούλιο) ή μια δέσμευση της τοπικής αυτοδιοίκησης. Σε κάθε περίπτωση, απαιτείται πραγματική δέσμευση για να καταστεί ένα σχέδιο πραγματικά βιώσιμο και αποτελεσματικό. Εάν δεν υπάρχει πολιτικός υποστηρικτής σε τοπικό επίπεδο, μπορεί να χρειαστεί μεγάλη προσπάθεια για να πείσετε άλλους πολιτικούς να γίνουν υποστηρικτές. Αυτό απαιτεί πειστικά επιχειρήματα που παρουσιάζονται από κάποιον τον οποίο σέβονται οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων. Ένα έργο ή ένα μέτρο μπορεί επίσης να αποτελέσει έναυσμα για την έναρξη της διαδικασίας ΣΒΑΚ. Με την απόφαση για την κατασκευή ενός μεγάλου έργου υποδομής (π.χ. νέα γραμμή τραμ) ή για τη δημιουργία μιας μεγάλης αστικής καινοτομίας (π.χ. ζώνη χαμηλών εκπομπών), το εν λόγω μέτρο θα πρέπει να ενσωματωθεί σε ένα ευρύτερο πλαίσιο σχεδιασμού.

Ένα ΣΒΑΚ μπορεί να προσφέρει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για ένα μεγάλο έργο, με συμπληρωματικά μέτρα, μακροπρόθεσμους στόχους και συμμετοχική προσέγγιση. Ειδικά για μεγάλα και καινοτόμα έργα με μεγάλο αντίκτυπο, το ΣΒΑΚ προσφέρει ολοκληρωμένες στρατηγικές συμμετοχής που απαιτούνται για την απόκτηση της στήριξης του κοινού. Ένα μεγάλο έργο υποδομής μπορεί να γεννήσει την πρωτοβουλία να ξεκινήσει ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός κινητικότητας για μια λειτουργική αστική περιοχή, με την υποστήριξη μιας ευρύτερης στρατηγικής σχεδιασμού.

Μια χρήσιμη προσέγγιση είναι η ανάδειξη των προκλήσεων και των προβλημάτων που θα αντιμετωπίσει η πόλη αν δεν αλλάξει τίποτα, των πλεονεκτημάτων που απορρέουν από ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και του ότι οι ψηφοφόροι θα επιβραβεύσουν θετικά τα αποτελέσματα. Προκειμένου να γίνει αντιληπτός ο χαρακτήρας του επείγοντος, μπορεί να αποδειχθεί αποτελεσματική η προσομοίωση των αρνητικών συνεπειών αν εξελιχθεί η κατάσταση κατά τη συνήθη πρακτική/business-as-usual (π.χ. όσον αφορά τη μελλοντική κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις οικονομικές απώλειες που προκύπτουν ή ως προς τους δείκτες όπως τα θανατηφόρα ατυχήματα ή τα έτη ζωής που χάνονται λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και να παρουσιαστούν στους πολιτικούς με τη βοήθεια χαρτών και σχημάτων. Οι τρέχουσες ραγδαίες αλλαγές που προκύπτουν από τις ψηφιακές τεχνολογίες υπογραμμίζουν την επείγουσα ανάγκη να αναπτυχθεί μια συνεκτική στρατηγική προσέγγιση για τη μελλοντική βιώσιμη κινητικότητα. Όταν επικοινωνείτε τα οφέλη, είναι συχνά χρήσιμο να τα συνδέετε με τρέχοντα ζητήματα υψηλής προτεραιότητας της πόλης σας - όπως η ποιότητα του αέρα, η κυκλοφορία, η οδική ασφάλεια, η οικονομική προσιτότητα των κατοικιών ή η οικονομική ανάπτυξη - εξηγώντας πώς βοηθάει ένα ΣΒΑΚ να λυθούν αυτά. Επίσης μπορεί να είναι πειστικό να παρουσιάσετε το παράδειγμα άλλων πόλεων που έχουν πραγματοποιήσει με επιτυχία τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (βλ. Κεφάλαιο 1.2).

Η πολιτική δέσμευση μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολο να επιτευχθεί καθώς τα πλήρη οφέλη από ένα ΣΒΑΚ γίνονται ορατά μόνο μετά από ένα εύλογο χρονικό διάστημα μεγαλύτερο συνήθως της εκλογικής θητείας. Μπορεί να είναι χρήσιμο να επισημανθεί η δυνατότητα να συμπεριληφθούν στο ΣΒΑΚ μέτρα μικρότερης κλίμακας με μεγάλη προβολή, τα οποία μπορούν να παράσχουν βραχυπρόθεσμα δημόσια στήριξη και να προκαλέσουν μια πρώτη απόφαση για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Για παράδειγμα, η προσωρινή αναδιαμόρφωση δημόσιων χώρων με «ελαφρές και φθηνές» λύσεις μπορεί να βοηθήσει τους ανθρώπους να οπτικοποιήσουν τις επιθυμητές θετικές αλλαγές (π.χ. κλείσιμο δρόμου κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, προσωρινή ποδηλατική διαδρομή διαχωρισμένη από την υπόλοιπη κυκλοφορία με ζαρντινιέρες, μικρά -δημόσια πάγκα αντί θέσεων στάθμευσης/parklets), βλέπε επίσης το πλαίσιο στη Δραστηριότητα 7.2).



Το πρώτο σημείο αναφοράς και το σημείο εκκίνησης της αρχικής φάσης είναι η ρητή απόφαση των υπευθύνων χάραξης πολιτικής να προετοιμάσουν ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Οι βάσεις για τη διαδικασία σχεδιασμού τίθενται απαντώντας στις ακόλουθες ερωτήσεις:

Ποιοι είναι οι πόροι μας;

Αναλύστε όλους τους διαθέσιμους πόρους (ανθρώπινους, θεσμικούς, οικονομικούς) για τον σχεδιασμό και δημιουργήστε τις κατάλληλες δομές εργασίας και συμμετοχής για να ξεκινήσετε. Βεβαιωθείτε ότι οι βασικοί φορείς και οι εμπλεκόμενοι φορείς υποστηρίζουν την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Ποιο είναι το πλαίσιο σχεδιασμού μας;

Προσδιορίστε παράγοντες που θα έχουν αντίκτυπο στη διαδικασία σχεδιασμού, όπως υπάρχοντα σχέδια ή νομικές απαιτήσεις. Αναλύστε τις ροές κυκλοφορίας για να προσδιορίσετε το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του σχεδίου και βεβαιωθείτε ότι οι αρχές των γειτονικών περιοχών και οι εμπλεκόμενοι φορείς είναι ενήμεροι και σύμφωνοι. Συμφωνήστε σχετικά με το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού και αναζητήστε εξωτερική υποστήριξη, αν απαιτείται.

Οι δραστηριότητες αυτού και του προηγούμενου βήματος συνδέονται στενά και συχνά εκτελούνται παράλληλα. Για παράδειγμα, η γεωγραφική εμβέλεια πρέπει να οριστεί από νωρίς ώστε να ληφθεί υπόψη κατά τη δημιουργία των δομών εργασίας.

Ποια είναι τα βασικά μας προβλήματα και ευκαιρίες;

Αναλύστε την κατάσταση της κινητικότητας από την οπτική γωνία όλων των μέσων μετακίνησης και των σχετικών πτυχών της βιωσιμότητας χρησιμοποιώντας ένα κατάλληλο όγκο από τρέχουσες πηγές δεδομένων.

Το τελικό σημείο αναφοράς της πρώτης φάσης είναι μια ολοκληρωμένη ανάλυση των κυριότερων προβλημάτων και ευκαιριών που σχετίζονται με την κινητικότητα σε ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή.

01
Δημιουργία
δομών
εργασίας

Προετοιμασία & ανάλυση

© Rupprecht Consult 2019

ΒΗΜΑ 1: Δημιουργία δομών εργασίας

- 1.1 Αξιολογήστε τις δυνατότητες και τους πόρους
- 1.2 Δημιουργήστε διυπηρεσιακή ομάδα εργασίας
- 1.3 Εξασφαλίστε την πολιτική και θεσμική κυριότητα του σχεδίου
- 1.4 Σχεδιάστε τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών

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

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.1: Αξιολογήστε τις δυνατότητες και τους πόρους

Σκεπτικό

Η αυτοαξιολόγηση των πρακτικών σχεδιασμού, των ικανοτήτων και των πόρων είναι απαραίτητη στην αρχή για να προσαρμόσετε τη διαδικασία στο τοπικό σας πλαίσιο. Αυτό σας βοηθά να εντοπίσετε τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία καθώς και τα εμπόδια και τα κίνητρα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μια αξιολόγηση των τρεχουσών πρακτικών σχεδιασμού που εφαρμόζετε θα δείξει πόσο στενά αυτές ευθυγραμμίζονται με τις αρχές που τίθενται στο παρόν κείμενο καθοδήγησης. Σε στενή σχέση με τα παραπάνω βρίσκεται και το ζήτημα των διαθέσιμων ικανοτήτων και των πόρων για την ανάπτυξη και την υλοποίηση του σχεδίου. Αυτό το ζήτημα περιλαμβάνει τους ανθρώπινους πόρους (δηλ. διαθέσιμο προσωπικό και δεξιότητες) καθώς και τους οικονομικούς πόρους. Χωρίς επαρκείς πόρους θα είναι δύσκολο να φέρετε εις πέρας ένα επιτυχημένο σχέδιο.

Στόχοι

- Απόκτηση πραγματικής και σαφούς εικόνας των δυνατών και των αδύναμων σημείων, καθώς και των ευκαιριών που παρουσιάζουν οι τρέχουσες πρακτικές σχεδιασμού όσον αφορά στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ στο τοπικό σας πλαίσιο (π.χ. πολιτικό, θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο).
- Βεβαίωση ότι είναι διαθέσιμη στις τοπικές αρχές και τους εμπλεκόμενους φορείς η απαραίτητη (ευρεία) γκάμα δεξιοτήτων για τη διαχείριση και την επίβλεψη της διαδικασίας Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
- Αξιολόγηση των επιβεβαιωμένων και των δυνητικών οικονομικών πόρων για τη διεξαγωγή της διαδικασίας σχεδιασμού και για την υλοποίηση των μέτρων.

Εργασίες

Πρακτικές σχεδιασμού

- Αναλύστε τις τρέχουσες δραστηριότητες του σχεδιασμού σας για τις μεταφορές. Συνιστάται να χρησιμοποιήσετε τη διαδικτυακή Αυτοαξιολόγηση ΣΒΑΚ (βλ. ενότητα εργαλείων) για να ελέγξετε σε ποιο βαθμό οι διαδικασίες σας ενσωματώνουν ήδη τις αρχές των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (οι διαδικασίες λαμβάνονται υπόψη πλήρως, σε περιορισμένο βαθμό ή καθόλου;). Με αυτό τον τρόπο μπορείτε να αναγνωρίσετε τα κενά που πρέπει να αντιμετωπιστούν στη νέα διαδικασία ανάπτυξης ΣΒΑΚ.
- Προσδιορίστε και αναλύστε τις κινητήριες δυνάμεις και τα εμπόδια στη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδίου στο πολεοδομικό συγκρότημά σας, όπως:
 - Κινητήριες δυνάμεις που μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη και την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ (π.χ. πολιτικοί υποστηρικτές, εκπεφρασμένη ανάγκη για καλύτερο συντονισμό των δημοτικών δραστηριοτήτων, συνεργεία με μια άλλη διαδικασία σχεδιασμού που μόλις ξεκινάει).
 - Θεσμικά, νομικά, κανονιστικά και οικονομικά εμπόδια και εμπόδια αποδοχής που επηρεάζουν ολόκληρη τη διαδικασία σχεδιασμού. (Για παράδειγμα, είναι η εταιρεία λεωφορείων ιδιωτική ή εποπτευόμενη από άλλο επίπεδο διακυβέρνησης; Μπορούν τα έσοδα από την κινητικότητα να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση μέτρων κινητικότητας; Είστε σε θέση να επηρεάσετε παρόχους υπηρεσιών (όπως εταιρείες που παρέχουν τις υπηρεσίες τους μετά από σήμα του ενδιαφερόμενου / ride-hailing εταιρείες); Υπάρχει πολιτική βούληση και δημόσια στήριξη τουλάχιστον κατ' αρχήν;)
 - Διαδικαστικά εμπόδια που ενδέχεται να προκύψουν κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού (για παράδειγμα διαχείριση ή επικοινωνία μεταξύ διαφορετικών τμημάτων, ή εκλογές).

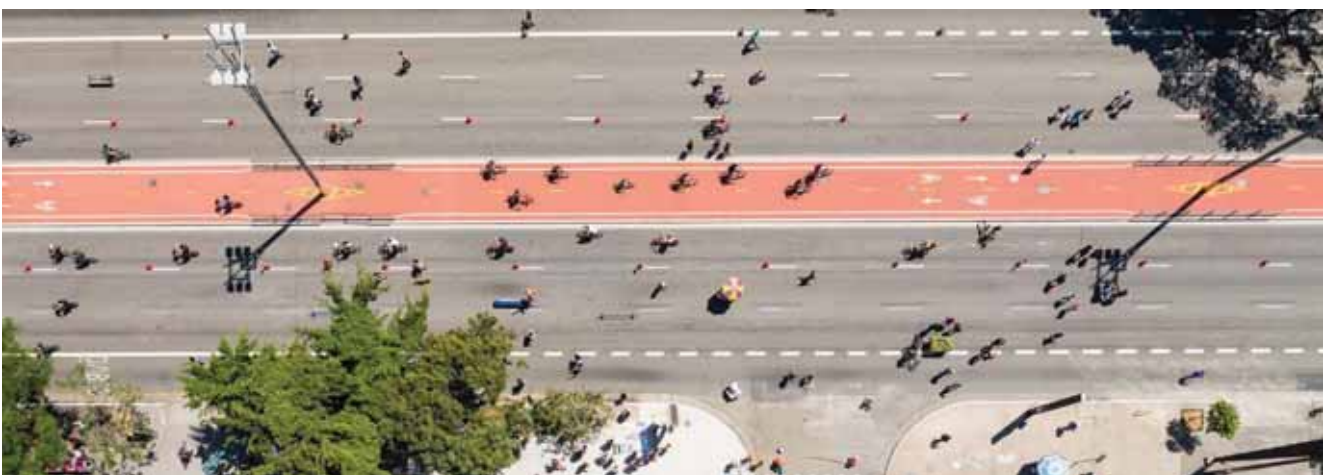
- Διεξάγετε μια ειλικρινή αυτοαξιολόγηση ως σημείο εκκίνησης για τη βελτίωση των διαδικασιών και των πολιτικών σχεδιασμού. Το αποτέλεσμα δε χρειάζεται απαραίτητα να δημοσιοποιηθεί.

Ικανότητες

- Αξιολογήστε τις διαθέσιμες δεξιότητες στον κύριο οργανισμό (-ούς) και μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Βεβαιωθείτε ότι λαμβάνονται υπόψη όλες οι βασικές δεξιότητες που απαιτούνται για τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (βλέπε κατάλογο στην ενότητα εργαλείων).
- Αναπτύξτε στρατηγική για την κάλυψη των κενών στις δεξιότητες (π.χ. μέσω κατάρτισης, συνεργασίας, πρόσληψης ή υπεργολαβίας). Αυτό θα πρέπει να γίνει από κάποιον που είναι εξοικειωμένος με τη διαδικασία Σχεδιασμού της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (για παράδειγμα σε συνεργασία με τον διευθυντή ανθρώπινου δυναμικού αν υπάρχει).

Πόροι

- Καθορίστε τον απαιτούμενο προϋπολογισμό για τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και εξασφαλίστε την πολιτική έγκριση.
- Αξιολογήστε το πιθανό δημοσιονομικό πλαίσιο για την υλοποίηση των μέτρων. Εξετάστε ευκαιρίες τοπικής, περιφερειακής, εθνικής, κοινοτικής και εξωτερικής χρηματοδότησης. Πιθανόν θα πρόκειται για πρόχειρη εκτίμηση σε αυτό το στάδιο, αλλά θα σας βοηθήσει να παραμείνετε ρεαλιστές.



Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Εφαρμόστε μέθοδο επαναθεώρησης της αξιολόγησης των πρακτικών σχεδιασμού που χρησιμοποιείται έως τώρα, ζητώντας τη γνώμη εμπειρογνομόνων.
- Συνεργαστείτε με άλλα τμήματα ή εμπλέξτε εξωτερικούς συνεργάτες (π.χ. συμβούλους, πανεπιστήμια) για να καλύψετε τα κενά δεξιοτήτων (για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Δραστηριότητα 2.4).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Υλοποίηση της διαδικασίας στην αρχή του σχεδιασμού, ώστε η έκβασή της να ληφθεί υπόψη για τη δημιουργία αποτελεσματικών δομών εργασίας, ιδίως της ομάδας εργασίας (βλ. Δραστηριότητες 1.2, 1.3 και 1.4).
- Βασικό στοιχείο για τον σχεδιασμό μιας τοπικά προσαρμοσμένης διαδικασίας Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και για να αποφασιστεί εάν απαιτείται εξωτερική υποστήριξη (βλ. Δραστηριότητες 2.1, 2.2, 2.3 και 2.4).
- Τα εμπόδια που αναγνωρίζονται λαμβάνονται υπόψη στην τρίτη φάση του σχεδιασμού των μέτρων.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Εντοπίστηκαν τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία καθώς και τα εμπόδια για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.
- ✓ Σύνοψη των αποτελεσμάτων αυτοαξιολόγησης ως σημείο εκκίνησης για τη βελτιστοποίηση των τοπικών διαδικασιών σχεδιασμού.
- ✓ Αναλύθηκαν οι απαιτούμενες δεξιότητες και οικονομικοί πόροι για τη διαδικασία του σχεδιασμού.
- ✓ Αναπτύχθηκε η στρατηγική για την κάλυψη των κενών αναφορικά με τις δεξιότητες.
- ✓ Λήφθηκε πολιτική έγκριση επί του προϋπολογισμού για τη διαδικασία ΣΒΑΚ.
- ✓ Αξιολογήθηκε το πιθανό χρηματοδοτικό πλαίσιο για την υλοποίηση των μέτρων.

**Μέθοδοι αξιολόγησης των πρακτικών σχεδιασμού****Εσωτερική συνάντηση και επανεξέταση με Αυτοαξιολόγηση του ΣΒΑΚ**

Μια αυτοαξιολόγηση μπορεί να είναι τόσο απλή όσο η συζήτηση μιας ομάδας ανθρώπων που εμπλέκονται στη διαδικασία σχεδιασμού για τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία των τρέχουσών διαδικασιών και τον τρόπο βελτίωσής τους. Για να καθοδηγήσετε τη συζήτηση, συνιστάται να χρησιμοποιήσετε τη διαδικτυακή Αυτοαξιολόγηση ΣΒΑΚ που διατίθεται στο παρατηρητήριο Eltis. Μετά την ολοκλήρωση της Αυτοαξιολόγησης ΣΒΑΚ, η σελίδα αποτελεσμάτων θα δείξει πόσο καλά οι υφιστάμενες δραστηριότητες σχεδιασμού σας, ικανοποιούν ήδη τις αρχές ενός ΣΒΑΚ και θα παρέχει εξατομικευμένες συμβουλές για περαιτέρω βελτίωση. Όταν όλοι οι συμμετέχοντες στη συνάντηση ολοκληρώσουν τις ερωτήσεις μόνοι τους και στη συνέχεια συζητήσουν τις ομοιότητες και τις διαφορές στις απαντήσεις ως ομάδα, τότε μπορεί να προκύψουν ιδιαίτερα σημαντικά στοιχεία.

Σύνδεσμος για την Αυτοαξιολόγηση ΣΒΑΚ: www.eltis.org/mobility-plans

Αξιολόγηση από εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες (peer review)

Ένας άλλος τρόπος αξιολόγησης του περιβάλλοντος σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ είναι μέσω αξιολόγησης από εμπειρογνώμονες (peer review). Αυτό σημαίνει ότι ένας ή περισσότεροι έμπειροι σχεδιασμού ή άλλοι εμπειρογνώμονες στον τομέα καλούνται να εξετάσουν την κατάσταση στην πόλη σας. Ο εμπειρογνώμονας μπορεί να εξετάσει την ποιότητα της τρέχουσας διαδικασίας σχεδιασμού και του οργανωτικού πλαισίου, συγκρίνοντας τα παραπάνω επίσης με τα «βέλτιστα στην κατηγορία». Μπορούν επίσης να παράσχουν χρήσιμη εξωτερική οπτική και παρατηρήσεις για τον βέλτιστο τρόπο οργάνωσης της ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Πηγή: *Lasse Brand, Rupprecht Consult. Tom Rye, Πανεπιστήμιο του Νάπιερ του Εδιμβούργου*



Σχήμα 10: Απαιτούμενες δεξιότητες για τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**Δεξιότητες διαχείρισης για τον συντονισμό του έργου**

- Διαχείριση έργου (δημιουργία ομάδων και καλλιέργεια ομαδικού πνεύματος, ανάπτυξη διαδικασίας, συντονισμός και τεκμηρίωση)
- Χρηματοοικονομική διαχείριση (δημοσιονομικός προγραμματισμός)
- Διαχείριση προσωπικού (συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης πολυεπιστημονικών ομάδων που αποτελούνται από εσωτερικό και εξωτερικό προσωπικό)

Τεχνικές δεξιότητες των μελών της ομάδας

- Πολεοδομικός σχεδιασμός και σχεδιασμός μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του κανονιστικού πλαισίου
- Εξειδίκευση σε σημαντικές τομεακές πολιτικές (οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές)
- Συντονισμός, διαμεσολάβηση
- Μέθοδοι συλλογής δεδομένων και εμπειρική ανάλυση (έρευνες, συνεντεύξεις και μοντελοποίηση)
- Γνώση των μέτρων κινητικότητας και της αξιολόγησης των επιπτώσεων
- Δεξιότητες συγγραφής και σχεδιασμού υλικού που θα χρησιμοποιηθεί για τις δημόσιες σχέσεις
- Οικονομική ανάλυση, τεχνογνωσία ως προς τη χρηματοδότηση και τις επενδύσεις
- Νομική τεχνογνωσία για συμβάσεις προμηθειών

**Απαιτούμενος προϋπολογισμός για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ**

Το κόστος ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας διαφέρει σημαντικά ανάλογα με το πεδίο εφαρμογής, τη διαθεσιμότητα υφιστάμενων σχεδίων και μελετών και την απαιτούμενη εξωτερική βοήθεια. Τα πιο δαπανηρά στοιχεία είναι η συλλογή δεδομένων και η χρήση κυκλοφοριακών μοντέλων, οπότε είναι σημαντικό να είναι σαφής η ποσότητα των δεδομένων και το επίπεδο πολυπλοκότητας των μοντέλων που απαιτούνται στην περίπτωση σας, προτού ζητήσετε έγκριση για προϋπολογισμό. Οι μικρότερες πόλεις συχνά αποφασίζουν να μη χρησιμοποιήσουν κυκλοφοριακό μοντέλο λόγω του υψηλού κόστους και της περιορισμένης πολυπλοκότητας των αποφάσεων στο δικό τους πλαίσιο και να επικεντρωθούν σε μέτρα που αποδείχθηκαν επιτυχημένα σε παρόμοια περιβάλλοντα (βλ. Δραστηριότητα 4.1 για καθοδήγηση σχετικά με το πότε θα χρησιμοποιηθεί ένα μοντέλο). Άλλες πτυχές που τείνουν να είναι ακριβές αλλά πολύ χρήσιμες, είναι η ολοκληρωμένη διαδικασία συμμετοχής καθώς και η χρήση επαγγελματικών μεθόδων και μέσων επικοινωνίας (γραφικά, marketing).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ**Κοπρίβνιτσα (Koprivnica), Κροατία: Εξωτερική υποστήριξη από την αρχή για την ομάδα ΣΒΑΚ**

Το 2014, η πόλη της Κοπρίβνιτσα αποφάσισε να αναπτύξει ένα ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο της πρώτης φάσης της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, η πόλη διερεύνησε ποια βήματα θα έπρεπε να κάνει και τι στοιχεία θα ήταν απαραίτητα για την εκπόνηση ενός τέτοιου κειμένου. Με βάση αυτή την έρευνα, η ομάδα ΣΒΑΚ της Κοπρίβνιτσα διαπίστωσε ότι δεν υπήρχαν αρκετοί πόροι και ότι συνεπώς ήταν αναγκαία η συμμετοχή εξωτερικών ειδικών στον τομέα της κινητικότητας. Η ομάδα ΣΒΑΚ αναζήτησε εντός της Κροατίας ειδικούς σε θέματα κινητικότητας με αρκετή εμπειρία ώστε να καθοδηγήσουν την ομάδα κατά τη διαδικασία της ανάπτυξης. Με τη βοήθεια αυτών των ειδικών, η πόλη πραγματοποίησε ανάλυση της κατάστασης και μια κυκλοφοριακή έρευνα αποτύπωσης των υφιστάμενων κυκλοφοριακών δεδομένων.



Συγγραφέας: Nebojsa Kalanj, διάθεση μέσω ICLEI
Εικόνα: Πόλη της Κοπρίβνιτσα

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.2: Δημιουργήστε διυπηρεσιακή ομάδα εργασίας

Σκεπτικό

Η ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι μια περίπλοκη διαδικασία που απαιτεί συνεργασία εκτός των θεσμικών ορίων και τομέων και συντονισμό μεταξύ σχετικών πολιτικών και οργανισμών (π.χ. συντονισμός με τον χωροταξικό σχεδιασμό, την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την οικονομική ανάπτυξη, την ασφάλεια, την υγεία, την εκπαίδευση, τις τεχνολογίες πληροφοριών). Για τον συντονισμό και τη διαχείριση αυτής της διαδικασίας είναι απαραίτητος ένας επικεφαλής, που θα έχει την ευθύνη του έργου με επαρκείς ικανότητες και προσόντα καθώς και επιρροή εντός των οργανισμών για να προωθήσει τη διαδικασία.

Στόχοι

- Καθορισμός αποτελεσματικών δομών εργασίας για μια διαδικασία σχεδιασμού που θα αξιοποιεί με τον καλύτερο τρόπο τους διαθέσιμους πόρους.
- Επίτευξη ενός ολοκληρωμένου ΣΒΑΚ που εστιάζει περισσότερο στη διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων μέσων μετακίνησης παρά στην μεμονωμένη τους λειτουργία και αναγνωρίζει τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των αστικών δομών (χρήσεις γης, πυκνότητα, λειτουργίες, κοινωνικοοικονομικά μοτίβα, οικοσυστήματα) με την κινητικότητα.
- Καθιέρωση του σχεδιασμού της κινητικότητας και των μεταφορών ως κοινό τομέα πολιτικής και όχι ως αυτοσκοπό.
- Εξασφάλιση ότι οι βασικές αρχές βιωσιμότητας λαμβάνονται υπόψη σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού.

Εργασίες

- Διορίστε έναν συντονιστή έργου που αναλαμβάνει ευθύνες, δίνει εντολές και διαχειρίζεται πόρους για να διευκολύνει και να προωθήσει τη διαδικασία σχεδιασμού. Σε ορισμένες πόλεις έχει αποδειχθεί επιτυχής ο διορισμός δύο συντονιστών που μπορούν να ανταλλάξουν ιδέες και να εναλλάσσουν τις απουσίες τους (π.χ. διακοπές) για να διατηρούν τη διαδικασία ενεργή ανά πάσα στιγμή.
- Ορίστε επίσης έναν ανώτερο διευθυντή του έργου, π.χ. τον επικεφαλής του τμήματός σας, ο οποίος θα παρέχει την απαραίτητη επίβλεψη σε ανώτερο επίπεδο - για να εξασφαλιστεί η συνεργασία - και να υποστηρίξει τη διαδικασία ΣΒΑΚ σε επίπεδο λήψης αποφάσεων, εφόσον χρειαστεί.

- Δημιουργήστε μια ομάδα εργασίας που θα αποτελεί τον κύριο του έργου και η οποία θα συμμετέχει τακτικά σε όλη την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.
- Βεβαιωθείτε ότι τα μέλη της ομάδας έχουν συγκεντρωτικές όλες τις δεξιότητες διαχείρισης που απαιτούνται για να κατευθύνουν τη διαδικασία σχεδιασμού. Αυτό περιλαμβάνει δεξιότητες διαχείρισης έργου και ανθρώπινου δυναμικού και πολιτικής, τεχνικής και οικονομικής διαχείρισης (βλ. επίσης ενότητα εργαλείων της Δράσης 1.1).
 - Συνήθως ο συντονιστής του έργου καλύπτει τις περισσότερες από αυτές τις διοικητικές δεξιότητες, ωστόσο ανάλογα με την τοπική σας κατάσταση, άλλα μέλη της ομάδας μπορούν να αναλάβουν ορισμένα καθήκοντα διαχείρισης.
 - Η σχέση με τους αρμόδιους πολιτικούς σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού είναι σημαντική. Συνεπώς μπορεί να είναι χρήσιμο να έχετε μέλη στην ομάδα με καλούς δεσμούς με τους δημάρχους, άλλους πολιτικούς σε υψηλές θέσεις και παράγοντες - "κλειδιά" στην αρμόδια αρχή σε θέματα σχεδιασμού. (Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο εξασφάλισης του αισθήματος ευθύνης της πολιτικής ηγεσίας και των θεσμών, βλ. Δραστηριότητα 1.3.)
- Βεβαιωθείτε ότι η ομάδα συγκεντρώνει όλες τις τεχνικές δεξιότητες και οι πολιτικοί διαθέτουν το υπόβαθρο γνώσης που απαιτείται για τη λήψη σωστών αποφάσεων σχεδιασμού σε όλη τη διάρκεια της διαδικασίας. Οι δεξιότητες συγκοινωνιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού είναι οι σημαντικότερες, αλλά η γνώση και άλλων σχετιζόμενων τομέων, όπως αυτών της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής πολιτικής είναι επίσης καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη μιας πραγματικά ολοκληρωμένης διαδικασίας σχεδιασμού της οποίας τα αποτελέσματα ενσωματώνονται και σε άλλους τους τομείς. Για παράδειγμα, αν το ΣΒΑΚ αναπτύσσεται κυρίως από ένα τμήμα, η ομάδα πρέπει να περιλαμβάνει μέλη από διάφορα άλλα τμήματα ή μονάδες.
- Λάβετε υπόψη τις επιχειρησιακές δεξιότητες που απαιτούνται για συγκεκριμένα βήματα του σχεδιασμού όταν επιλέξετε τα μέλη της ομάδας, αλλά κρατήστε την ομάδα σε ένα λειτουργικό μέγεθος. Δε χρειάζεται να έχουν όλες αυτές τις δεξιότητες τα μέλη της ομάδας εργασίας, καθώς άλλοι συνάδελφοι από τον οργανισμό σας μπορούν να συνδράμουν για τα αντίστοιχα βήματα σχεδιασμού. Για τις περισσότερες δημόσιες αρχές, αυτές οι ειδικές δεξιότητες μπορεί να μην περιλαμβάνονται στις ικανότητες του προσωπικού τους, οπότε θα πρέπει να παρέχεται εξωτερική τεχνογνωσία για συγκεκριμένες τεχνικές ενέργειες (βλ. Επίσης Δραστηριότητα 2.4).

- Συζητήστε τα αποτελέσματα της αυτοαξιολόγησης των πρακτικών σχεδιασμού ή ιδανικά ολοκληρώστε την αυτοαξιολόγηση ως ομάδα, για να αναπτύξετε μια κοινή αντίληψη για το τι σημαίνει βιώσιμη αστική κινητικότητα (βλ. Δραστηριότητα 1.1). Δώστε έμφαση στις διασυνδέσεις μεταξύ των διαφόρων τρόπων μετακίνησης καθώς και μεταξύ των αστικών δομών (πυκνότητα, λειτουργίες, κοινωνικοοικονομικά μοτίβα, οικοσυστήματα) και της κινητικότητας. Διευρύνετε την οπτική πέρα από τις μεταφορές και την κινητικότητα στις διάφορες ανάγκες της κοινωνίας - οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές - που πρέπει να εξυπηρετηθούν.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Ενθαρρύνετε τις υπηρεσίες να ορίζουν ανώτερα στελέχη ως μέλη της ομάδας εργασίας για να δείξουν τη δέσμευσή τους και να τονίσουν τη σημασία του ΣΒΑΚ. Συχνά μπορεί να υπάρχουν δύο (ή περισσότερα) μέλη από κάθε τμήμα στην ομάδα εργασίας, με τα ανώτερα στελέχη να συμμετέχουν μόνο σε συνεδριάσεις στρατηγικής σημασίας για να διατηρήσουν το φόρτο εργασίας τους διαχειρισμό. Εναλλακτικά, εξετάστε το ενδεχόμενο δημιουργίας μιας ξεχωριστής ομάδας ελέγχου που θα αποτελείται από υψηλόβαθμους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων από τις υπηρεσίες σας και από άλλα τμήματα, όπως οι επικεφαλής του τμήματος. Η ομάδα ελέγχου θα υποστηρίξει την ομάδα εργασίας στη λήψη σημαντικών αποφάσεων κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.
- Συνεργαστείτε με άλλα τμήματα ή εμπλέξτε εξωτερικούς συνεργάτες (π.χ. συμβούλους, πανεπιστήμια) για να καλύψετε τα κενά στις απαιτούμενες δεξιότητες (για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Δραστηριότητα 2.4).

- Εξετάστε το ενδεχόμενο πρόσληψης ατόμων που δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των μεταφορών για συγκεκριμένα καθήκοντα (π.χ. μάρκετινγκ). Αυτό φέρνει μια νέα οπτική στον σχεδιασμό που αποτελεί βασικό στοιχείο του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Επίσης, εξετάστε το ενδεχόμενο να συνδυάσετε τους πόρους διαφορετικών εμπλεκόμενων φορέων για τη χρηματοδότηση του προσωπικού.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Ξεκίνημα από την αρχή και συνεχής προσαρμογή των δομών εργασίας στις ανάγκες που θα προκύπτουν κατά τη διάρκεια ολόκληρης της διαδικασίας.
- Συνυπολογισμός των απαιτήσεων σχεδιασμού και του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του ΣΒΑΚ (Δραστηριότητα 2.1).

Λίστα ελέγχου

- ✓ Καθορισμός του συντονιστή της διαδικασίας σχεδιασμού.
- ✓ Δημιουργία ομάδας εργασίας με όλες τις απαιτούμενες δεξιότητες, στην οποία συμμετέχουν οι αρμόδιες διοικητικές αρχές από ολόκληρη την περιοχή σχεδιασμού.
- ✓ Ανάπτυξη κοινής αντίληψης για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (και τον Σχεδιασμό) στην ομάδα.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Εδιμβούργο, Ηνωμένο Βασίλειο: Πολυεπιστημονική Ομάδα Χωροταξικής Πολιτικής

Το ΣΒΑΚ του Εδιμβούργου εκπονείται από την Ομάδα Χωροταξικής Πολιτικής του Συμβουλίου. Η ομάδα εργασίας περιλαμβάνει τους σχεδιαστές μεταφορών και κινητικότητας, τους επαγγελματίες για την ποιότητα του αέρα και τους πολεοδόμους και σχεδιαστές τοπίου και χώρου. Η ευρύτερη ομάδα που μπορεί να συμβάλει κατά περίπτωση βασίζεται στις δεξιότητες και τις γνώσεις ειδικών από μια σειρά ομάδων που ασχολούνται με τις μεταφορές (ενεργητική μετακίνηση, δημόσιες συγκοινωνίες, τεχνική οδικής ασφάλειας), επαγγελματιών χωροταξίας, υπαλλήλων που ασχολούνται με τη βιώσιμη ανάπτυξη, οικονομολόγων και ειδικών επικοινωνίας. Η ομάδα εργάζεται και συντονίζει τρία μεγάλα διασυνδεδεμένα έργα: Το Σχέδιο Κινητικότητας της Πόλης (SUMP), μια στρατηγική αναδιαμόρφωσης του κέντρου της πόλης και την εισαγωγή ζώνης χαμηλών εκπομπών στο Εδιμβούργο.

Συγγραφέας: Το Συμβούλιο του Εδιμβούργου, διάθεση μέσω Ινστιτούτου Wuppertal
Εικόνα: Δημοτικό Συμβούλιο του Εδιμβούργου



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μπίλεφελντ (Bielefeld), Γερμανία: Διυπηρεσιακή ομάδα εργασίας υποστηριζόμενη από ευρύτερη ομάδα καθοδήγησης ειδικών και εμπλεκόμενων φορέων

Στο Μπίλεφελντ, η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ των πέντε ατόμων περιλάμβανε εκπροσώπους από τα γραφεία κινητικότητας, πολεοδομικού σχεδιασμού και περιβάλλοντος, καθώς και από το γραφείο του Προϊσταμένου Τμήματος Πολεοδομίας και Σχεδιασμού Κινητικότητας και του τοπικού παρόχου δημόσιων μεταφορών. Η επιλογή ανώτερων μελών της ομάδας που συμμετείχαν επίσης σε σχετικές παράλληλες διαδικασίες σχεδιασμού εξασφάλισε καλό συντονισμό και ισχυρό δεσμό με τους πολιτικούς ιθύνοντες. Η ομάδα υποστηρίχθηκε από έναν έμπειρο εξωτερικό εμπειρογνώμονα που πραγματοποίησε την ανάλυση της κινητικότητας, συντόνισε και τεκμηρίωσε τη διαδικασία συμμετοχής και ανέπτυξε όραμα και προτεραιότητες βασισμένες σε αρκετά συμμετοχικά εργαστήρια με μια ομάδα καθοδήγησης αποτελούμενη από εμπλεκόμενους φορείς. Όλα τα αποτελέσματα αναπτύχθηκαν σε στενό συντονισμό με την ομάδα εργασίας, η οποία συναντιόταν τακτικά για να διαχειριστεί τη διαδικασία και να λάβει αποφάσεις.

Συγγραφέας: Olaf Lewald, πόλη του Μπίλεφελντ, διάθεση μέσω Πόλις
Εικόνα: Grafikbüro Wilk

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.3: Εξασφαλίστε την πολιτική και θεσμική κυριότητα του σχεδίου****Σκεπτικό**

Ο προσδιορισμός των κυριότερων εμπλεκόμενων φορέων και η διασφάλιση ότι διαθέτουν αίσθημα κυριότητας επί του σχεδίου είναι ζωτικής σημασίας για τη μακροπρόθεσμη επιτυχία του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μια καλή ανάλυση των εμπλεκόμενων φορέων μπορεί να συμβάλει στον εντοπισμό πιθανών συγκρούσεων και συμμαχιών και πώς αυτές, με τη σειρά τους, μπορούν να επηρεάσουν τη διαδικασία σχεδιασμού αναφορικά με τη γεωγραφική κάλυψη, την ενσωμάτωση των πολιτικών, τη διαθεσιμότητα πόρων και τη συνολική νομιμότητα. Η έγκαιρη συμμετοχή των πολιτικών και θεσμικών εμπλεκόμενων μερών τους βοηθά να αισθάνονται την κυριότητα του σχεδίου και καθιστά πιθανότερο το να υποστηρίζουν τα αποτελέσματα της διαδικασίας.

Στόχοι

- Δημιουργία υγιούς βάσης για μια διαρκή συνεργασία μεταξύ όλων των ομάδων εμπλεκόμενων φορέων.
- Προσδιορισμός πιθανών συνεργειών ή συγκρούσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.
- Βελτίωση της ικανότητας καθοδήγησης και της αποδοχής για την ανάπτυξη και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Εργασίες

- Προσδιορίστε όλους τους σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς καθώς και τους σκοπούς τους, την ισχύ, την ικανότητα και τους πόρους σχεδιασμού τους (π.χ. χρησιμοποιώντας ένα εργαλείο χαρτογράφησης των εμπλεκόμενων φορέων, βλ. Πίνακα δεξιοτήτων και τον πίνακα επιρροής-ενδιαφέροντος στην ενότητα εργαλείων παρακάτω).
- Προσπαθήστε να επιτύχετε ευρεία συμμαχία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών η οποία υποστηρίζει το ΣΒΑΚ και διαθέτει αίσθημα κυριότητας επί του σχεδίου. Η επίτευξη της υποστήριξης, όχι μόνο του κυβερνώντος κόμματος αλλά και της αντιπολίτευσης, συμβάλλει στη διασφάλιση της συνέχειας. Αποφύγετε ουσιαστικές συγκρούσεις με έναν ή περισσότερους ισχυρούς παράγοντες, αλλά παραμείνετε πιστοί στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Δημιουργήστε μια απλή στρατηγική συντονισμού των εμπλεκόμενων φορέων για να καθοδηγήσετε αυτό το εγχείρημα.
- Γνωρίστε τους βασικούς πολιτικούς και επαγγελματίες προσωπικά σε πρώιμο στάδιο για να συζητήσετε τις απόψεις και το επίπεδο συμμετοχής τους.

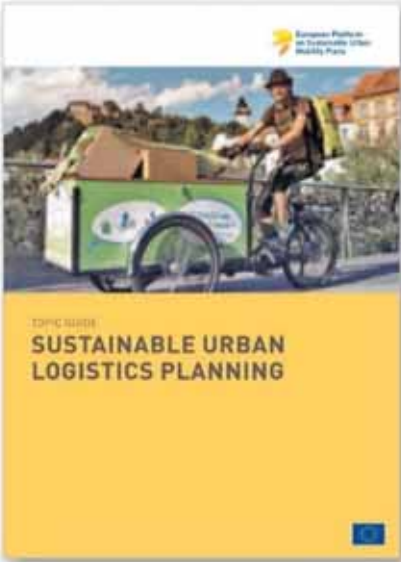
- Προωθήστε την ιδέα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε πολιτικούς και συναδέλφους σε όλα τα σχετικά τμήματα, για παράδειγμα, με τη διοργάνωση σεμιναρίων ευαισθητοποίησης ή με μια εκδρομή σε μια πόλη πρότυπο για βιώσιμη κινητικότητα.
- Υιοθετήστε από την αρχή μια ανοιχτή και διαφανή προσέγγιση στη συνεργασία των φορέων (συμπεριλαμβανομένων των οργανισμών πέραν των συνόρων του δήμου), εξασφαλίζοντας τη συμμετοχή παραγόντων από διαφορετικούς τομείς πολιτικής (π.χ. διαφορετικά διοικητικά τμήματα).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Από την αρχή - προσδιορισμός και ανάλυση των εμπλεκόμενων φορέων.
- Τακτική επαναξιολόγηση εφόσον προκύπτουν μεταβολές στις συνθήσεις και συνέργειες των εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. λόγω εκλογών) .
- Έναρξη δραστηριοτήτων ευαισθητοποίησης στις αρχές της διαδικασίας.
- Διαρκής απαίτηση για πολιτική στήριξη και συμμετοχή, βλέπε Σχήμα 2 για μια επισκόπηση του χρονοδιαγράμματος και του συντονισμού των πολιτικών αποφάσεων.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Εντοπισμός ομάδων εμπλεκόμενων φορέων.
- ✓ Ανάλυση των συσχετισμών μεταξύ των παραγόντων που εμπλέκονται.
- ✓ Ανάπτυξη της βασικής προσέγγισης συντονισμού των εμπλεκόμενων φορέων.
- ✓ Καθορισμός της πολιτικής στήριξης.
- ✓ Επίτευξη συνολικής δέσμευσης στις αρχές βιωσιμότητας από τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς.



The image shows the cover of a report titled 'Sustainable Urban Logistics Planning'. The cover features a photograph of a person riding a bicycle with a large green cargo box attached to the front. The text on the cover includes the title in bold, the subtitle 'ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ', and the European Union flag logo in the bottom right corner.

Ανάλογα με το πεδίο δράσης, διάφοροι τύποι εμπλεκόμενων φορέων θα πρέπει να συμμετέχουν στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Όσον αφορά την αστική εφοδιαστική, επηρεάζεται ένα σύνολο ποικίλων εμπλεκόμενων φορέων. Ως εκ τούτου, ο Θεματικός Οδηγός “Sustainable Urban Logistics Planning” για τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Εφοδιαστικής συνιστά τη δημιουργία μιας πολυσυμμετοχικής πλατφόρμας εμπλεκόμενων φορέων για τον σχεδιασμό της αστικής εφοδιαστικής. Τρεις κύριες ομάδες θα πρέπει να συμμετέχουν άμεσα στη διαδικασία μέσω της πλατφόρμας:

- Εμπλεκόμενοι φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας (π.χ. διαμεταφορείς, πάροχοι μεταφορικού έργου, αποστολείς φορτίων, μεγάλες αλυσίδες λιανικής πώλησης, ιδιοκτήτες καταστημάτων)
- Δημόσιες αρχές (π.χ. τοπική, περιφερειακή ή εθνική κυβέρνηση)
- Άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς (π.χ. ενώσεις βιομηχανίας και εμπορίου, ενώσεις καταναλωτών, ερευνητικά ιδρύματα και πανεπιστήμια)
- Εμπειρογνώμονες

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την πλατφόρμα και τον τρόπο ενσωμάτωσης της αστικής εφοδιαστικής στον Σχεδιασμό της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βρίσκονται στον Θεματικό Οδηγό «Sustainable Urban Logistics Planning».

Προσδιορισμός των σχετικών εμπλεκόμενων φορέων



Ο κάτωθι πίνακας σας βοηθάει στην εμπλοκή φορέων που συγκεντρώνουν όλες τις απαραίτητες δεξιότητες και γνώσεις για τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σας επιτρέπει να εξετάσετε ποιοι θα είναι οι εμπλεκόμενοι φορείς αλλά και να εντοπίσετε (νέους) οργανισμούς ή φυσικά πρόσωπα των οποίων η παρουσία θα αναπληρώσει την έλλειψη δεξιοτήτων ή γνώσεων. Σύμφωνα με την προσέγγιση των ΣΒΑΚ, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι επιτυχημένα μονάχα σε περιπτώσεις όπου οι συμμετέχοντες διαθέτουν τέσσερις λειτουργικές ικανότητες:

1. Ικανότητα απόκτησης πολιτικής στήριξης
2. Αρμοδιότητα σχετικά με τα δίκτυα και τις υπηρεσίες μεταφορών
3. Τεχνική αρτιότητα στην ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
4. Ικανότητα εξασφάλισης δημόσιας στήριξης ή κατανόησης των επειγουσών και δημόσιων αναγκών

Σχήμα 11: Εφαρμογή του μοντέλου Kingdon στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: λειτουργικότητα και αντίστοιχη συνάφεια, εμπλεκόμενοι φορείς και χαρακτηριστικά/προσόντα (βάσει Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M, 2016. CH4LLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans p.24 /Εγχειρίδιο Θεσμικής Συνεργασίας CH4LLENGE: Συνεργασία με θεσμικούς εταίρους στο πλαίσιο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), σελ. 24, www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit).

Λειτουργικότητα	Συνάφεια	Εμπλεκόμενοι Φορείς	Κύρια χαρακτηριστικά/προσόντα
Πολιτική στήριξη	Ποιος μπορεί να εξασφαλίσει πολιτική στήριξη και πόρους στον τομέα των μεταφορών και ευρύτερα;	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμαρχοι πόλεων που προγραμματίζουν ένα ΣΒΑΚ και δημοτικοί σύμβουλοι (τόσο της πλειοψηφίας όσο και της αντιπολίτευσης) • Δήμαρχοι και εκπρόσωποι γειτονικών πόλεων • Επικεφαλής μητροπολιτικών περιοχών, επαρχιών, κοινοτήτων, περιφερειών • Εκπρόσωποι δημοτικών ενοτήτων/κοινοτήτων (ανάλογα με τη διοικητική διαίρεση) • Πολιτικές παρατάξεις • Πολιτικοί από διαφορετικές τοπικές αρχές στο πλαίσιο συνεργασίας για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ 	Όραμα, Ηγεσία, Ισχύς, Πόροι
Γνώσεις για το δίκτυο μεταφορών	Ποιος διαχειρίζεται τα αντίστοιχα δίκτυα μεταφορών;	<ul style="list-style-type: none"> • Οργανισμοί δημοσίων συγκοινωνιών (δημοτικά λεωφορεία, τραμ και μετρό, καθώς και υπεραστικά λεωφορεία και τρένα) • Ιδιοκτήτες / διαχειριστές μεταφορικών υποδομών (δρόμοι, χώροι στάθμευσης, σταθμοί μετεπιβίβασης κ.λπ.) • Εθνικές εταιρείες σιδηροδρόμων • Λιμενικές αρχές (κατά περίπτωση) • Αερολιμενικές αρχές (κατά περίπτωση) • Πάροχοι νέων υπηρεσιών κινητικότητας (π.χ. κοινή χρήση ποδηλάτων και αυτοκινήτων) 	Τεχνική επιτευξιμότητα
Τεχνική εμπειρογνομosύνη	Ποιος διαθέτει τα δεδομένα και τις σχετικές δεξιότητες για την κατάρτιση ενός τεχνικός ορθού σχεδίου;	<p>Τεχνικοί εμπειρογνώμονες από διαφορετικούς οργανισμούς:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημοτικές υπηρεσίες ή δημόσια διοίκηση (μεταφορές και χωροταξικός σχεδιασμός, οικονομική ανάπτυξη, περιβάλλον, υγεία, τουρισμός κ.λπ.) • Πανεπιστήμια και λοιποί ερευνητικοί φορείς • Εταιρείες που διαθέτουν τις κατάλληλες ικανότητες • Εξειδικευμένοι οργανισμοί • Μη κυβερνητικές οργανώσεις και συνεταιρισμοί με τις κατάλληλες ικανότητες 	Τεχνικά άρτιος σχεδιασμός
Δημόσια στήριξη	Ποιος κατανοεί την άποψη της κοινής γνώμης και των εμπλεκόμενων φορέων;	<p>Κρατικοί φορείς που παρέχουν πρόσβαση στους πολίτες, σε εμπλεκόμενους φορείς αλλά και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Μεταξύ των δημοτικών υπηρεσιών που δύνανται να παρέχουν πρόσβαση στους ανωτέρω ενδεικτικά αναφέρονται:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τμήματα επικοινωνίας • Αστυνομία • Τμήματα οικονομικής ανάπτυξης, σύμβουλοι εργασίας • Συνήγορος του Πολίτη/διαμεσολαβητής • Τμήματα εκπαίδευσης • Συντονιστές γνωμοδοτικών συμβουλίων σε διάφορους τομείς άσκησης πολιτικής (μεταφορές και χωροταξικός σχεδιασμός, οικονομική ανάπτυξη, δημοτικό συμβούλιο νέων κ.λπ.) 	Αξίες, Έννοια επείγουσας ανάγκης

Ανάλυση των συσχετισμών μεταξύ των εμπλεκόμενων παραγόντων



Αφού εντοπιστούν οι εμπλεκόμενοι φορείς, θα πρέπει να αναλυθούν οι συσχετισμοί που διαμορφώνονται μεταξύ αυτών των παραγόντων. Η ανάλυση αυτή θα πρέπει να βασίζεται σε έναν κατάλογο διαφορετικών κριτηρίων ή ιδιοτήτων που σχετίζονται με την αντίστοιχη κάθε φορά περίπτωση, π.χ. το ενδιαφέρον, η ισχύς, η αμοιβαία επιρροή μεταξύ των παραγόντων, συμμαχίες, κλπ. Με αυτόν τον τρόπο μπορείτε να διαπιστώσετε τους σκοπούς του κάθε εμπλεκόμενου φορέα, τις κρυφές επιδιώξεις τους, καθώς και κατά πόσο αυτοπροσδιορίζονται ως «νικητές» ή «ηττημένοι» σε περίπτωση που υλοποιηθεί το εκάστοτε εγχείρημα.

Ο σκοπός μιας συστηματικής ανάλυσης των συσχετισμών μεταξύ των παραγόντων είναι να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα της σύγκρουσης συμφερόντων ή των συμμαχιών που ενδέχεται να προκύψουν και να καταστεί δυνατός ο ακριβέστερος προσδιορισμός των ομάδων εμπλεκόμενων φορέων που δύνανται να επιδείξουν διαφορετικού επιπέδου ενδιαφέρον, ικανότητες και γνώσεις στο αντίστοιχο θέμα. Αυτό μπορεί, για παράδειγμα, να επιτευχθεί με τη διαμόρφωση ενός πίνακα με μεταβλητές την επιρροή και το συμφέρον, ο οποίος ομαδοποιεί τους εμπλεκόμενους φορείς με βάση το επίπεδο επιρροής / σπουδαιότητας τους:

Σχήμα 12: Πίνακας επιρροής-συμφερόντων (βάσει του UN-Habitat, 2001. Μέσα στήριξης για τη λήψη αποφάσεων στα αστικά κέντρα, Ναϊρόμπι, σ. 24)

	Χαμηλή Επιρροή	Υψηλή Επιρροή
Χαμηλή πιθανότητα ρίσκου	ομάδα εμπλεκόμενων φορέων με την ελάχιστη προτεραιότητα	φορείς χρήσιμοι για τη λήψη αποφάσεων, γνωμοδοτήσεις και διαμεσολάβηση
Υψηλή πιθανότητα ρίσκου	ομάδα σημαίνοντων εμπλεκόμενων φορέων που πιθανώς χρήζει περαιτέρω ενίσχυσης	η πλέον κρίσιμη ομάδα εμπλεκόμενων φορέων

Κατά τη διαδικασία προσδιορισμού των εμπλεκόμενων φορέων, καλό θα είναι να λαμβάνεται υπόψη ο ρόλος των «τοπικών υποστηρικτών». Πρόκειται για προσωπικότητες που κατέχουν καίριο ρόλο στο τοπικό δίκτυο καθώς χαίρουν αναγνώρισης χάρη στις προσωπικές τους δεξιότητες, τις διασυνδέσεις αλλά και την θεμελιώδη επιρροή τους στη διάθεση πόρων, τη σύναψη συμμαχιών κ.λπ. Στο πλαίσιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ, συνίσταται η εξέταση μιας έγκαιρης στρατηγικής εκτίμησης του ρόλου τους - τέτοια άτομα μπορούν να ασκήσουν εξαιρετική επιρροή στη διαδικασία και αποτελούν έναν δυναμικά καλό σύμμαχο.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βουδαπέστη, Ουγγαρία: Τακτικές συνεδριάσεις στρογγυλής τραπέζης για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων

Με στόχο τη στήριξη ενός νέου πλαισίου θεσμικής λήψης αποφάσεων σχετικά με τον σχεδιασμό μέτρων ΣΒΑΚ, το BKK Centre for Budapest Transport προέβη στη σύσταση μιας «Επιτροπής ΣΒΑΚ». Μέσω των τακτικών συνεδριάσεων στρογγυλής τραπέζης, η ως άνω επιτροπή χρησιμεύει ως ένα φόρουμ διαλόγου και συντονισμού για τα μέτρα και τον σχεδιασμό των έργων. Η επιτροπή μπορεί ακόμα να υποβάλει προτάσεις στο δημοτικό συμβούλιο αναφορικά με νέα μέτρα των ΣΒΑΚ. Αποτελείται από 21 μέλη προερχόμενα από τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς, όπως τον δήμο, υπουργεία και κρατικούς οργανισμούς σχεδιασμού των μεταφορών, την εθνική εταιρεία σιδηροδρόμων, το περιφερειακό συμβούλιο, κύριους παρόχους συγκοινωνιακού έργου και πανεπιστημιακούς εμπειρογνώμονες. Οι προσωπικές διασυνδέσεις και η επαγγελματική οργάνωση των εκδηλώσεων είναι απαραίτητες για τη διαμόρφωση μιας αποτελεσματικής επιτροπής.



Συγγραφέας: BKK Centre for Budapest Transport, διάθεση μέσω UBC
Εικόνα: BKK Centre for Budapest Transport

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Λονδίνο, Βρυξέλλες, Δρέσδη, Χρόνινγκεν, Λιουμπλιάνα: Ισχυροί δήμαρχοι για τα ΣΒΑΚ

Στο πρόσφατο παρελθόν, αρκετά υψηλά ιστάμενα πολιτικά πρόσωπα ευρωπαϊκών πόλεων προσέφεραν ισχυρή στήριξη στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και του ΣΒΑΚ της κοινότητάς τους. Οι δήμαρχοι συχνά επικεντρώνονται σε ένα συγκεκριμένο μέτρο, στόχο ή όραμα. Η στρατηγική του δημάρχου του Λονδίνου (UK), Σαντίκ Χαν, ήταν επικεντρωμένη στην προσβασιμότητα και την ποιότητα του αέρα. Στην περιοχή των Βρυξελλών (BE), ο πρώην υπουργός κινητικότητας, Πασκάλ Σμετ, υποστήριξε τη μετάβαση από μια πόλη προσανατολισμένη στο αυτοκίνητο σε μια πόλη που προορίζεται για τους ανθρώπους (της). Στη Δρέσδη (DE), ο σύμβουλος Raoul Schmidt-Lamontain, είναι υπερήφανος υποστηρικτής του εμπορικού σήματος «MOBI», το οποίο βρίσκει εφαρμογή σε τρόπους και υπηρεσίες βιώσιμης κινητικότητας. Ο Paul de Rook, Αντιδήμαρχος Κινητικότητας στο Χρόνινγκεν (NL), διατηρεί τη μακρά φιλοποδηλατική παράδοση της πόλης. Ο Αντιδήμαρχος της Λιουμπλιάνα (SI), Dejan Crnek, έχει έναν ευρωπαϊκό ρόλο προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας καθώς προεδρεύει της Πολιτικής Συμβουλευτικής Επιτροπής της πρωτοβουλίας CIVITAS. Έχει αναπτύξει έντονα την πολυτροπικότητα στην πόλη του.

διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: Polis



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.4: Σχεδιάστε τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών

Σκεπτικό

Η μετάβαση προς τη βιώσιμη κινητικότητα απαιτεί την ενεργό στήριξη των εμπλεκόμενων φορέων αλλά και του ευρύτερου κοινού. Η συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς θεωρείται κατά κανόνα μια συνήθης πρακτική - συχνά, όμως, μόνο ορισμένες ομάδες έχουν πράγματι λόγο στο σχεδιασμό. Είναι κρίσιμη η εμπλοκή του συνόλου των σχετικών φορέων καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού, κατά την οποία θα εξετάζονται οι απαιτήσεις τους. Αυτό συνδράμει στη νομιμοποίηση των ΣΒΑΚ και στην αναβάθμιση της ποιότητάς τους. Μόνο ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που αναπτύχθηκε σε συνεργασία με όλους τους αρμόδιους φορείς αλλά και το ευρύ κοινό θα είναι αποδεκτό και αποτελεσματικό τόσο από πρακτικής όσο και από οικονομικής πλευράς. Η εμπλοκή των πολιτών και των φορέων αποτελεί, επομένως, θεμελιώδες στοιχείο ενός ΣΒΑΚ.

Για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων απαιτείται μια ειδικά προσαρμοσμένη στρατηγική σχεδιασμένη με διαφορετικούς τρόπους και τεχνικές, ανάλογα με το αν στοχεύει στις δημόσιες αρχές, στις ιδιωτικές επιχειρήσεις, στις ομάδες της κοινωνίας των πολιτών ή σε όλους αυτούς μαζί. Η συμμετοχή του ευρέως κοινού είναι θεμελιώδης για τη διασφάλιση της νομιμότητας και της ποιότητας των ληφθεισών αποφάσεων ενώ κρίνεται, επίσης, απαραίτητη από τις ευρωπαϊκές και διεθνείς συμβάσεις.

Στόχοι

- Εξασφάλιση μιας καλώς διαρθρωμένης συμμετοχής του συνόλου των εμπλεκόμενων φορέων σε όλα τα κύρια στάδια της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Δημιουργία κουλτούρας σχεδιασμού που διέπεται από τον διάλογο και τη διαφάνεια και βασίζεται στην τακτική επικοινωνία και διαβούλευση.
- Ενθάρρυνση και παροχή της δυνατότητας στους πολίτες να συμμετέχουν ενεργά στον δημόσιο διάλογο, κατά κύριο λόγο στα πρώιμα στάδια του σχεδιασμού, όταν οι διαδικασίες είναι ακόμα ανοικτές και ευέλικτες.
- Σχεδιασμός βιώσιμων προσεγγίσεων που υποστηρίζουν τη διαδικασία συμμετοχής και στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων καθώς και στη δημιουργία αισθήματος κυριότητας και ευθύνης επί της διαδικασίας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ στο ευρύ κοινό.
- Ενδυνάμωση του ουσιαστικού ρόλου της κοινωνίας των πολιτών και της τοπικής πολιτικής κουλτούρας.
- Βελτίωση της συνολικής ποιότητας, της αποτελεσματικότητας, της (οικονομικής) αποδοτικότητας, της διαφάνειας, της αποδοχής και της νομιμότητας των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.



Ποιους ακριβώς ορίζουμε ως «Πολίτες» και ποιους ως «Εμπλεκόμενους Φορείς»;

Ως «πολίτες» αναφέρονται όλοι οι άνθρωποι που ζουν ή/και εργάζονται στη λειτουργική αστική περιοχή για την οποία και προετοιμάζεται το εκάστοτε ΣΒΑΚ. Στο παρόν, ο όρος «πολίτες» χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό εναλλακτικά προς τους όρους «άνθρωποι», «κάτοικοι» και «ευρύ κοινό».

Οι **εμπλεκόμενοι φορείς** ορίζονται όλα τα άτομα, οι ομάδες ή οργανώσεις που επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ ή / και είναι σε θέση να επηρεάσουν την ανάπτυξη του. Αν και οι πολίτες έχουν θεμελιώδη ρόλο στην ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στο παρόν κείμενο ως «εμπλεκόμενοι φορείς» εννοούνται κυρίως οι θεσμικοί φορείς, όπως δημόσιες αρχές, πολιτικές παρατάξεις, κοινότητες και ομάδες πολιτών, επιχειρηματικές οργανώσεις, πάροχοι κοινωνικοπολιτικού έργου και ερευνητικά ιδρύματα.

Οι ως άνω βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς συμμετέχουν πιο στενά στη διαδικασία ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ από ό, τι το ευρύ κοινό. Ως εκ τούτου, πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των μερών της κοινωνίας που επηρεάζονται, συμπεριλαμβανομένων και των κατά κανόνα υπό-εκπροσωπούμενων και δύσκολα προσεγγίσιμων ομάδων, θα βρουν κατάλληλη εκπροσώπηση μεταξύ των ομάδων εμπλεκόμενων φορέων που συμμετέχουν στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Εργασίες

- Καθιερώστε δράσεις συμμετοχής στο πλαίσιο των πάγιων πρακτικών σχεδιασμού. Προσδιορίστε τα στάδια σχεδιασμού στα οποία θα συμμετάσχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι πολίτες (βλ. προτάσεις στο Σχήμα 13 σχετικά με τη συμμετοχή των πολιτών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανάπτυξης των ΣΒΑΚ) καθώς και τις καταλληλότερες για καθέναν από αυτούς μεθόδους συμμετοχής (βλ. Σχήμα 14 για τις μεθόδους και τα εργαλεία που συνδράμουν στη συμμετοχή των πολιτών). Αξιολογήστε τόσο τα εργαλεία που απαιτούν φυσική παρουσία όσο και τα διαδικτυακά και επιλέξτε τα χρησιμότερα εξ' αυτών.
- Συστήστε μια μόνιμη «ομάδα καθοδήγησης» αποτελούμενη από σημαίνοντα πολιτικά πρόσωπα και άλλους βασικούς φορείς. Αυτή η ομάδα θα προσφέρει καθοδήγηση και θα παρέχει πληροφορίες για στρατηγικές αποφάσεις καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού. Χρησιμοποιήστε τη χαρτογράφηση των εμπλεκόμενων φορέων, όπως αυτή περιγράφεται στη Δραστηριότητα 1.3, για τον καθορισμό εκείνων που θα συμπεριληφθούν στη διαδικασία. Εμπλέξτε τακτικά την «ομάδα καθοδήγησης» σε συνεδριάσεις ή συναντήσεις καθώς και ζητείστε την υποβολή εκ μέρους της παρατηρήσεων προκειμένου να τεθεί το πλαίσιο λήψης κρίσιμων αποφάσεων.
- Αναπτύξτε μια στρατηγική επικοινωνίας και ενεργούς συμμετοχής καθώς και ένα χρονοδιάγραμμα, συμπεριλαμβάνοντας μια γενικότερη στρατηγική δημοσίων σχέσεων (όπως για παράδειγμα η εμπλοκή των ΜΜΕ).
- Ενθαρρύνετε την προσπάθεια για όσο το δυνατόν περισσότερο διαδραστική συμμετοχή (βλ. κατωτέρω με τίτλο «Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις»), συμπεριλαμβάνοντας στη στρατηγική σας μια τουλάχιστον ενεργητική ενημέρωση προς το ευρύ κοινό (με άλλα λόγια θα πρέπει εσείς να προσεγγίσετε τους πολίτες και όχι το αντίστροφο).
- Εξασφαλίστε την εμπλοκή όλων των θιγόμενων μερών της κοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, των νέων και των ηλικιωμένων, των εθνικών μειονοτήτων, των λιγότερο εύπορων κοινωνικών στρωμάτων, των μονογονεϊκών οικογενειών και άλλων ομάδων που είναι κατά κανόνα υπό-εκπροσωπούμενες και δύσκολα προσεγγίσιμες. Μην αντιμετωπίζετε τις εν λόγω κοινωνικές ομάδες μόνο ως ευεργετούμενες αλλά να τις εντάσετε στη διαδικασία σχεδιασμού. Δώστε ιδιαίτερη προσοχή στις ομάδες συμφερόντων που ενδέχεται να παρεμποδίσουν τη διαδικασία.
- Σχεδιάστε ανακοινώσεις δελτίων τύπου τα οποία θα επικοινωνούν την ανάπτυξη ενός νέου ΣΒΑΚ και θα γνωστοποιούν ότι όλες οι κοινωνικές ομάδες και οι εμπλεκόμενοι φορείς έχουν την ευκαιρία να συμμετάσχουν σε αυτό. Προτείνεται η χρήση ενός συνδυασμού εργαλείων, συμπεριλαμβανομένων των πιο συμβατικών όπως η έντυπη διαφήμιση σε εφημερίδες, οι ανακοινώσεις σε ιστοτόπους, τα ενημερωτικά δελτία ή επιστολές, αλλά και νεότερες μορφές όπως τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, μικρής διάρκειας βίντεο, κέντρα εξυπηρέτησης ή ένας αποκλειστικός ιστοτόπος. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Σχήμα 14.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Σχεδιάστε την ενεργότερη εμπλοκή φορέων και πολιτών μέσω ενός ευρέος φάσματος συμμετοχικών εργαλείων καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας (π.χ. εκπαιδευτικές επισκέψεις, εκδηλώσεις των εμπλεκόμενων φορέων, διαδικτυακό φόρουμ, επιτροπές πολιτών).
- Διευρύνετε το πεδίο συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων σε περισσότερες ομάδες, συμπεριλαμβάνοντας ομάδες συμφερόντων και πίεσης (βεβαιώνοντας ανά πάσα στιγμή ότι οι κρίσιμες συζητήσεις συντονίζονται καταλλήλως).
- Εξασφαλίστε μέγιστη διαφάνεια και διευκολύνεται την περισσότερο δημοκρατική και συμμετοχική λήψη αποφάσεων καθ' όλη τη διαδικασία σχεδιασμού (Σύμβαση Aarhus).
- Για προηγμένες πόλεις: Προωθήστε την ενεργή συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και στη διαχείριση της ανάπτυξης των ΣΒΑΚ.



Λεπτομέρειες σχετικά με τις εργασίες

Ζητήματα που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης στη στρατηγική συμμετοχής

Τίθενται τέσσερα βασικά ερωτήματα σχετικά με τη διαδικασία, τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη χάραξη της στρατηγικής συμμετοχής.

- **Γιατί;** Γιατί διενεργείται η εν λόγω διαδικασία; Πώς αυτή θα επηρεάσει τη στρατηγική/σχήμα συμμετοχής;
- **Ποιος;** Ποιος θα πρέπει να συμμετέχει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων; Με ποιον τρόπο μπορούν να εξευρεθούν οι κατάλληλοι άνθρωποι;
- **Πως;** Πώς θα επιτευχθεί η συμμετοχή; Ποιες τεχνικές και εργαλεία θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν;
- **Πότε;** Πότε θα πρέπει να λάβουν χώρα οι διάφορες δραστηριότητες; Πότε δεν ενδείκνυται η συμμετοχή;

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Ολοκλήρωση του προγραμματισμού των κύριων δράσεων που αφορούν στη συμμετοχή των φορέων πριν από την έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.
- Δημιουργία μιας «ομάδας καθοδήγησης» απαρτιζόμενης από πολιτικούς και άλλους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς σε συνεργασία με τη νεοσυσταθείσα ομάδα εργασίας (βλ. Δραστηριότητα 1.2), λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις σχεδιασμού και το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του ΣΒΑΚ (βλ. Δραστηριότητα 2.1).
- Συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού.
- Εξασφάλιση της συμμετοχής των πολιτών στη λήψη σημαντικών αποφάσεων σε συγκεκριμένα στάδια. Η συμμετοχή των πολιτών μπορεί να αποβεί περισσότερο επιτυχής όταν ενεργείται σωστά σε στοχευμένες δραστηριότητες, αντί να επιδιώκει την εμπλοκή τους σε μεγάλο αριθμό δραστηριοτήτων διακινδυνεύοντας, έτσι, να προκαλέσει την κόπωσή τους από τη συμμετοχή. Το παρακάτω σχήμα προτείνει χρήσιμες συμβουλές για την εμπλοκή των πολιτών.

Σχήμα 13: Συμμετοχή των πολιτών στην ανάπτυξη των ΣΒΑΚ





εικόνα © Orbon Alija στο istock.com

Συμμετοχή των πολιτών στην ανάπτυξη ΣΒΑΚ - κάντε το σωστά!

Η συμμετοχή των πολιτών θα πρέπει να λαμβάνει χώρα σε όλη τη διαδικασία του κύκλου ΣΒΑΚ, όχι όμως σε κάθε ένα από τα 12 βήματα. Το Σχήμα 13 επισημαίνει που πρέπει να δοθεί περισσότερο έμφαση. Συγκεκριμένα, προτείνει βήματα και δραστηριότητες κατά την υλοποίηση των οποίων χρειάζεται να ληφθούν κρίσιμες αποφάσεις αλλά και η διαδικασία σχεδιασμού θα μπορούσε να ωφεληθεί από τις ιδέες, το όραμα και τη δέσμευση των πολιτών.

Η εμπλοκή των πολιτών από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού επιφέρει όφελος σε αυτή. Από τη λήψη κιόλας της απόφασης σχετικά με την προετοιμασία ενός ΣΒΑΚ, οι πολίτες μπορούν να ενημερωθούν άμεσα και με αυτόν τον τρόπο να κινητοποιηθεί μια ομάδα ενδιαφερόμενων πολιτών. Τα τέσσερα ωστόσο, σημαντικότερα στάδια σχεδιασμού αναφορικά με τη συμμετοχή των πολιτών είναι η συζήτηση επί των πιθανών σεναρίων (Δραστηριότητα 4.2), η ανάπτυξη ενός οράματος (Δραστηριότητα 5.1), η επιλογή και επικύρωση των πακέτων μέτρων (Δραστηριότητα 7.2) καθώς και η εμπλοκή τους κατά τη φάση της υλοποίησης (Δραστηριότητα 11.2). Επιπλέον, η συμμετοχή των πολιτών αποβαίνει ωφέλιμη για τα ΣΒΑΚ κατά την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης σχετικά με την αστική κινητικότητα (Δραστηριότητα 3.2), της εξασφάλισης ευρείας δημόσιας στήριξης στις προβλεπόμενες δράσεις (Δραστηριότητα 8.4), αλλά και κατά την αποτίμηση των πιθανών επιτυχιών και αποτυχιών (βλ. Δραστηριότητα 12.1).

Παράλληλα με αυτές τις δραστηριότητες, τα σημεία αναφοράς αποτελούν την κατάλληλη χρονική στιγμή για να επικοινωνήσετε τα αποτελέσματα της ολοκληρωμένης φάσης σχεδιασμού στο κοινό. Ιδιαίτερα το τρίτο σημείο αναφοράς δίνει τη δυνατότητα ώστε η στρατηγική κατεύθυνση των σχεδίων να έχει την επικύρωση των πολιτών, ενώ το τέταρτο σημείο αναφοράς ενισχύεται από τον εορτασμό της υιοθέτησης του ΣΒΑΚ με τους πολίτες. Κάθε φορά που οργανώνετε εκδηλώσεις ή σχεδιάζετε άλλες μεθόδους για την εμπλοκή των πολιτών, είναι καλό να γνωρίζετε τους εξής κανόνες:

- Να είστε δημιουργικοί έχοντας όμως και διάθεση αυτοκριτικής σχετικά με τα προτεινόμενα εργαλεία και τις μορφές εμπλοκής των πολιτών. Για παράδειγμα, οι εφαρμογές και οι διαδικτυακές έρευνες ενδέχεται να μην προσεγγίσουν όλες τις ομάδες - στόχους (π.χ. άτομα τρίτης ηλικίας, άτομα χωρίς πρόσβαση σε ηλεκτρονικό υπολογιστή). Επομένως, να παρέχετε πάντοτε και άλλης μορφής δυνατότητα συμμετοχής πέρα από την διαδικτυακή.
 - Είναι καθοριστικό να επικοινωνείτε τον τρόπο με τον οποίο αξιοποιούνται τα αποτελέσματα της εμπλοκής των πολιτών στην όλη διαδικασία καθώς έτσι γίνεται εμφανές ότι η συμμετοχή τους υπήρξε ουσιαστική και διόλου φαινομενική. Υποσχεθείτε στους συμμετέχοντες πολίτες ότι κάθε συνεισφορά θα εξεταστεί και θα ενημερώνονται σχετικά, εφόσον κάτι ληφθεί υπόψη κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.
- Λάβετε υπόψη τη γλώσσα επικοινωνίας. Η αποκλειστική χρήση της επίσημης γλώσσας θα μπορούσε να οδηγήσει σε αποκλεισμό ατόμων που προέρχονται από άλλες χώρες με διαφορετική επίσημη γλώσσα. Αποφύγετε επίσης τις τεχνικές ορολογίες.
- Για κάθε δημόσια συνάντηση επιλέξτε προσεκτικά την τοποθεσία εξασφαλίζοντας ότι είναι εύκολα προσβάσιμη, μέσω της δημόσιας συγκοινωνίας και χωρίς εμπόδια κατά την προσέγγισή της και πως παρέχει τον επαρκή εξοπλισμό καθώς και μια καλά φωτισμένη αίθουσα με καλή ακουστική. Σχεδιάστε τη διαρρύθμιση των καθισμάτων και λάβετε υπόψη τις διατάξεις τους ώστε η τοποθέτησή τους να μην υπαινίσσεται κάποια ιεραρχία μεταξύ των συμμετεχόντων πολιτών.
- Έχετε υπόψη σας τα διαφορετικά προγράμματα των συμμετεχόντων και οργανώστε την εκδήλωσή σας κατά προτίμηση το απόγευμα. Μία εκδήλωση μετά το μεσημέρι μπορεί να είναι απαγορευτική για τους εργαζόμενους υπαλλήλους ενώ μια συνάντηση προς το βράδυ μπορεί να μην εξυπηρετεί τους γονείς.
- Διασφαλίστε αξιοπρεπή και επαγγελματικού επιπέδου συντονισμό.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Έχουν προσδιοριστεί και αποφασιστεί το χρονοδιάγραμμα, οι μέθοδοι και οι εμπλεκόμενες ομάδες πολιτών.
- ✓ Έχει οριστικοποιηθεί η συμμετοχική και επικοινωνιακή προσέγγιση.
- ✓ Έχει συσταθεί ομάδα καθοδήγησης με βασικούς εμπλεκόμενους φορείς.



Σχήμα 14: Συνιστώμενα συμμετοχικά εργαλεία και μέθοδοι για την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ (τα σημαντικότερα από αυτά παρουσιάζονται με έντονους χαρακτήρες), βασισμένα στις τέσσερις φάσεις των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και διαβαθμισμένα ανάλογα με το επίπεδο συμμετοχής (από το ελάχιστο επίπεδο συμμετοχής, αυτό της «Πληροφόρησης», της «Διαβούλευσης», της «Συnergασίας» έως και το μέγιστο επίπεδο, αυτό της «Ενίσχυσης»).

	Προετοιμασία και Ανάλυση	Ανάπτυξη στρατηγικής	Σχεδιασμός μέτρων	Υλοποίηση και Παρακολούθηση
Πληροφόρηση	<p>Πρόσωπο με πρόσωπο: Ενημερωτικές εκδηλώσεις, συνεντεύξεις τύπου, περλίτερα ενημέρωσης και εκθέσεις σε δημόσιους χώρους, ενημερωτικές καμπάνιες σε συνεργασία με «τοπικές διασημότητες», κατοίκους και τοπικούς φορείς ως εκπρόσωποι της κοινότητας με ρόλο πολλαπλασιαστών της πληροφορίας.</p> <p>Έντυπη: Αφίσες, Φυλλάδια, Μπροσούρες</p> <p>Διαδικτυακή: Αναρτήσεις στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ιστοσελίδες, ενημερωτικές εφαρμογές, πολυμεσικό περιεχόμενο διαδικτυακών εκπομπών (podcasts), κανάλι βίντεο, συνδρομητικά ενημερωτικά δελτία</p>			
Διαβούλευση	<p>Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης (έρευνες), Φόρμα υποβολής παρατηρήσεων σε ιστοσελίδες, Έρευνα/Φόρμες υποβολής παρατηρήσεων μέσω εφαρμογών</p>			
Συnergασία	<p>Ερωτηματολόγια και Έρευνες, Συνεντεύξεις (τηλεφωνικώς, πρόσωπα “κλειδιά”, ...)</p>	<p>Η μέθοδος Delphi για μελλοντικές τάσεις</p>	<p>Έρευνα για την επιλογή των μέτρων, Πληθοποριστικά στοιχεία</p>	<p>Ερωτηματολόγια αξιολόγησης και έρευνες, Συνεντεύξεις αξιολόγησης (τηλεφωνικώς, πρόσωπα “κλειδιά”,...), Πληθοποριστικά στοιχεία, (Ημερολόγιο διαδρομών, “Τυφλός” περίπατος/blind walk)</p>
	<p>Πληθοποριστικά στοιχεία, π.χ. διαδικτυακή έρευνα βασισμένη σε χάρτες ή Αναφορά προβλημάτων μέσω εφαρμογής, Ημερολόγιο διαδρομών, Έλεγχος βαδισιμότητας</p>		<p>Μαραθώνιες εκδηλώσεις (Hackathon), Εργαστήρια για τα μέτρα, Σχεδιάζοντας στην πράξη</p>	
Ενίσχυση	<p>Ομάδες εργασίας, συζητήσεις που ακολουθούν το μοντέλο των «παγκόσμιων καφετειών» (worldcafe), εκδηλώσεις για επίκαιρα θέματα, συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης με εμπλεκόμενους φορείς, δημόσιος διάλογος</p>			
	<p>Επιμορφωτικά εργαστήρια για την ανάλυση προβλημάτων Κατιδεασμός (μέθοδοι καταγισμού ιδεών όπως το brainstorming και brainwalking), “Τυφλός” περίπατος</p>	<p>Εργαστήρια σεναρίων, εκδηλώσεις χάραξης ενός κοινού οράματος, εργαστήρια τύπου future search*, συναντήσεις τύπου open space**, μέθοδος σχεδιασμού Geodesign***</p>	<p>Επίσκεψη στον χώρο υλοποίησης, Συμμετοχή στη συντήρηση (Προγράμματα “υιοθεσίας”), Ζωντανά εργαστήρια (Living Labs)</p>	
	<p>Επιτροπές κρίσης πολιτών/Συμβουλευτική επιτροπή πολιτών, Ψηφοφορία</p>			<p>Συμμετοχή στη συντήρηση/ Συμμετοχή στην Υλοποίηση (Προγράμματα “υιοθεσίας”, π.χ. υιοθεσία δέντρων)</p>
				<p>Συμμετοχικός προϋπολογισμός</p>

* Εργαστήρια που στοχεύουν στη διαμόρφωση μιας κοινής αντίληψης επί της τρέχουσας πραγματικότητας και στη χάραξη μιας συλλογικής στρατηγικής για το μέλλον.

** Πρόκειται για συναθροίσεις με τη συμμετοχή μικρών ή μεγάλων ομάδων ατόμων στις οποίες πραγματοποιούνται συζητήσεις επί συγκεκριμένων θεμάτων.

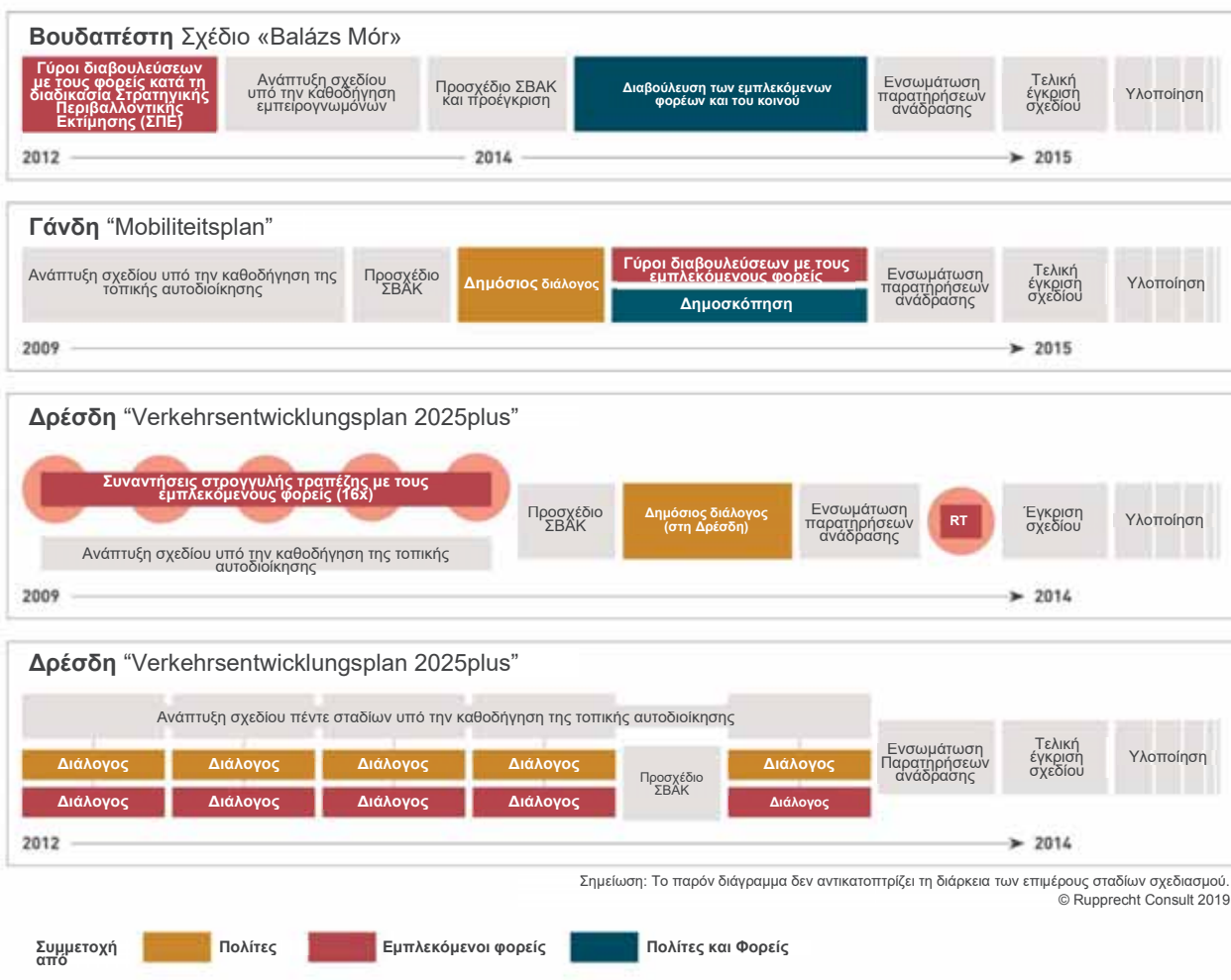
*** Συμμετοχικός σχεδιασμός με τη χρήση εργαλείων γεωπληροφορικής/GIS



Πρακτικά παραδείγματα συμμετοχής πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία των ΣΒΑΚ

Η Βουδαπέστη, η Γάνδη, η Δρέσδη και η Βρέμη έχουν όλες τους διαμορφώσει διαφορετικές προσεγγίσεις ως προς την ενσωμάτωση της συμμετοχής των πολιτών στη διαδικασία των ΣΒΑΚ - ανάλογα με το τοπικό πλαίσιο, την τεχνογνωσία σε επίπεδο σχεδιασμού, τους πόρους και τη δυναμική της κοινότητας. Εφαρμόστηκαν συνδυαστικοί τρόποι (π.χ. Βουδαπέστη, Γάνδη) όπως επίσης και ξεχωριστή αλλά ταυτόχρονη εφαρμογή συγκεκριμένης μεθόδου συμμετοχής φορέων και πολιτών (π.χ. Βρέμη, Γάνδη) ενώ δοκιμάστηκε και η μέθοδος της σταδιακής συμμετοχής (Δρέσδη). Επισημαίνεται ότι αυτό το σχήμα παρουσιάζει επιλεγμένα παραδείγματα προκειμένου να αναδείξει το εύρος της ποικιλίας των πιθανών προσεγγίσεων. Υπάρχουν, φυσικά, διάφοροι άλλοι τρόποι για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών στη διαδικασία των ΣΒΑΚ ανάλογα με το πλαίσιο σχεδιασμού της κάθε πόλης.

Σχήμα 15: Παραδείγματα πρακτικής για συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία των ΣΒΑΚ, Rupprecht Consult, 2016 (βασισμένα σε Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. CH4LLENGE Εγχειρίδιο συμμετοχής: Ενεργή συμμετοχή πολιτών και φορέων στην ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, σελ. 17, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μπρνο, Τσεχική Δημοκρατία: Στρατηγική εμπλοκής των πολιτών που συνδυάζει παραδοσιακές και διαδικτυακές μορφές συμμετοχής τους

Η πόλη του Μπρνο διαμόρφωσε μια στρατηγική εμπλοκής στη διαδικασία σχεδιασμού των ΣΒΑΚ σε συνεργασία με συμβούλους ειδικευμένους σε πρακτικές επικοινωνίας και συμμετοχής βοηθώντας, έτσι, την πόλη να διεξάγει μια επαγγελματική και ουσιαστική συμμετοχική διαδικασία. Η εν λόγω στρατηγική περιλάμβανε παραδοσιακές μεθόδους, όπως ο δημόσιος διάλογος, συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης και επικοινωνίας μέσω αποκλειστικού ιστοτόπου, αλλά και καινοτόμες προσεγγίσεις όπως η πρωτοβουλία «Brno Mobility – 2050 Vision – Experts Workshop» – «Μπρνο Κινητικότητα – 2050 Όραμα – Εργαστήριο Εμπειρογνομώνων». Στη συμμετοχική διαδικασία των ετών 2015 με 2018, αξιολογήθηκαν περισσότερα από 2500 σχόλια πολιτών, παραπάνω από 500 άνθρωποι συμμετείχαν σε περίπου 30 εκδηλώσεις, ενώ έλαβαν χώρα αρκετά εργαστήρια με πολίτες, εμπειρογνώμονες, εκπρόσωπους τοπικών αρχών καθώς και πολιτικούς.

Συγγραφέας: Iva Rorečková (Machalová) και Lukáš Bača, Πόλη του Μπρνο, διάθεση μέσω EUROCIITIES
Εικόνα: Marie Schmerková (Δήμος Μπρνο)



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βίλνιους, Λιθουανία: Ολοκληρωμένη διαδικασία συμμετοχής για τη δημιουργία αισθήματος κυριότητας του ΣΒΑΚ

Το πρώτο διαδικαστικό βήμα στο ΣΒΑΚ του Βίλνιους ήταν να καταρτιστεί ένας χάρτης πορείας για τη διαχείριση του έργου, ο οποίος θα καθόριζε στρατηγικές για τον τρόπο συνεργασίας με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Διατυπώθηκαν τέσσερις σαφείς στόχοι: αποσαφήνιση των προσδοκιών, συνεχής ενημέρωση επί της διαδικασίας, προσέγγιση συγκεκριμένων ομάδων-στόχων, και διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης. Το Βίλνιους συνεργάστηκε με επιστήμονες και κοινωνιολόγους που ασχολούνται με θέματα συμπεριφοράς για να προσδιορίσει τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους επικοινωνίας με διάφορες ομάδες-στόχους (πολιτικούς, φορείς, πολίτες). Ένα ορισμένο άτομο που συντονίζει τις δραστηριότητες, ένας επαρκής προϋπολογισμός, σαφείς στόχοι και βασικοί δείκτες επίδοσης (KPIs) συνέδραμαν στη διεξαγωγή μιας επιτυχημένης εκστρατείας και στην ευαισθητοποίηση της τοπικής κοινότητας, των μέσων ενημέρωσης και των πολιτικών αναφορικά με τα ΣΒΑΚ.

Συγγραφέας: Kristina Gaučė, διάθεση μέσω UBC
Εικόνα: Saulius Žiūra



ΒΗΜΑ 2: Καθορισμός πλαισίου σχεδιασμού

- 2.1 Εκτιμήστε τις απαιτήσεις σχεδιασμού και καθορίστε το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής («λειτουργική αστική περιοχή»)
- 2.2 Συσχετίστε με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού
- 2.3 Συμφωνήστε στο χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο εργασίας
- 2.4 Εξετάστε το ενδεχόμενο απόκτησης εξωτερικής υποστήριξης

© Rupprecht Consult 2019

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.1: Εκτιμήστε τις απαιτήσεις σχεδιασμού και καθορίστε το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής (“λειτουργική αστική περιοχή”)

Σκεπτικό

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντάσσεται στο ευρύτερο περιφερειακό και εθνικό πλαίσιο σχεδιασμού. Αυτό περιλαμβάνει για παράδειγμα ρυθμίσεις, χρηματοδοτικές ροές ή υπερκείμενες στρατηγικές για τη χωροταξική ανάπτυξη και την ανάπτυξη των μεταφορών (π.χ. ένα εθνικό σχέδιο μεταφορών, όπου αυτό υπάρχει). Είναι εξαιρετικά κρίσιμο να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος του περιφερειακού και εθνικού πλαισίου σχεδιασμού προς αξιοποίηση των ευκαιριών και την αποφυγή συγκρούσεων με υπερκείμενες αρχές σε μεταγενέστερο στάδιο.

Ένα ΣΒΑΚ πρέπει να καλύπτει την λειτουργική αστική περιοχή (δηλαδή την περιοχή μετακινήσεων κατοικίας-εργασίας), η οποία στις περισσότερες περιπτώσεις υπερβαίνει τα διοικητικά όρια ενός δήμου. Εάν δεν υπάρχουν περιφερειακοί ή εθνικοί κανονισμοί για το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ, η καταλληλότερη χωρική κάλυψη πρέπει να συμφωνηθεί από τους εμπλεκόμενους φορείς και να εγκριθεί

από τα αρμόδια πολιτικά όργανα. Αφενός, αυτό εξαρτάται από την περιοχή για την οποία είναι αρμόδιες οι αντίστοιχες τοπικές ή περιφερειακές αρχές. Αφετέρου, το εκάστοτε ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι σε θέση να εξετάσει τα πραγματικά μοτίβα κινητικότητας στον μέγιστο δυνατό βαθμό. Ένα σχέδιο που καλύπτει ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα θα είναι σαφώς αποδοτικότερο από ένα σχέδιο που καλύπτει μονάχα ένα τμήμα αυτού.

Στόχοι

- Διασφάλιση ότι έχουν ληφθεί υπόψη τα όσα ορίζουν οι σχετικές περιφερειακές, εθνικές και ευρωπαϊκές νομοθεσίες αναφορικά με τα ΣΒΑΚ.
- Απόκτηση σαφούς εικόνας για τον τρόπο με τον οποίο το περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό πλαίσιο θα επηρεάσει τη διαδικασία σχεδιασμού.
- Προσδιορισμός του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου σας, το οποίο είθισται να καλύπτει τη λειτουργική αστική περιοχή των πραγματικών μοτίβων κινητικότητας (π.χ. η ευρύτερη περιοχή των μετακινήσεων με σκοπό την εργασία).
- Καθορισμός του καταλληλότερου φορέα (ή φορέων) για να ηγηθεί της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Έκδοση πολιτικής απόφασης για την έγκριση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής και του φορέα που θα ηγείται.
- Εξασφάλιση ότι έχει ληφθεί υπόψη η σύνδεση των αστικών μετακινήσεων με όλους τους βασικούς άξονες μεταφορών.

ΕργασίεςΑπαιτήσεις σχεδιασμού

- Εντοπισμός, τεκμηρίωση και αξιολόγηση:
 - Νομοθετικές ρυθμίσεις και καθοδήγηση για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων απαιτήσεων ως προς το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής ή τις αρμοδιότητες των διαφορετικών αρχών σχεδιασμού (εάν υπάρχουν).
 - Σχετικά περιφερειακά ή εθνικά κριτήρια χρηματοδότησης.
 - Υπερκείμενα σχέδια, στρατηγικές και προτεραιότητες που ενδέχεται να επηρεάσουν το δικό σας ΣΒΑΚ. Παραδείγματος χάριν, τα υφιστάμενα υπερκείμενα σχέδια μιας Εθνικής Αρχής Αυτοκινητοδρόμων για νέες οδούς ή επεκτάσεις υφιστάμενων οδών θα μπορούσαν να λειτουργήσουν εις βάρος των στόχων ενός ΣΒΑΚ αφού θα ενθάρρυναν όλο και περισσότερο την κυκλοφορία αυτοκινήτων εντός της πόλης.
- Δημιουργία περίληψης για το περιφερειακό και εθνικό πλαίσιο με προτάσεις για τον τρόπο διαχείρισής του στο ΣΒΑΚ.

Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

- Ανάλυση μεταφορικών μοτίβων και διοικητικών εμποδίων. Καθορισμός της λειτουργικής αστικής περιοχής (βλ. πιο κάτω την ενότητα εργαλείων για περισσότερες πληροφορίες). Συμπεριλάβετε επίσης συνδέσεις με όλους τους σημαντικούς άξονες μεταφορών (όπως το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο).

- Συμμετοχή βασικών εμπλεκόμενων φορέων και αρχών εντός της προτεινόμενης περιοχής σχεδιασμού και επιδίωξη για επίσημες συμφωνίες στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των δράσεων σχεδιασμού.
- Υιοθέτηση μιας διαφανούς και ανοιχτής προσέγγισης, εξασφαλίζοντας τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων αρχών. Διασφάλιση τακτικής επικοινωνίας και ανταλλαγής απόψεων μεταξύ των αρμόδιων αρχών.
- Διαπραγμάτευση της συνολικής ευθύνης για το σχέδιο.
- Στην περίπτωση που είναι αδύνατο να καθοριστεί η περιοχή σχεδιασμού ώστε να είναι πλήρως συμβατή με την λειτουργική περιοχή αστικής κινητικότητας, τουλάχιστον επιδιώξτε μια καλή συνεργασία με τους εμπλεκόμενους παράγοντες/φορείς για την αντιμετώπιση των προκλήσεων η διαχείριση των οποίων μπορεί να γίνει μόνο σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος. Αυτό μπορεί να βασιστεί σε υπάρχουσα συνεργασία ή να περιλαμβάνει καινούργιες πρακτικές (π.χ. επίσημες διαδικασίες όπως ο κοινός σχεδιασμός των χρήσεων γης, ή ανεπίσημες διαδικασίες όπως οι ομάδες εργασίας).
- Διασφάλιση της εκπροσώπησης των φορέων, από όλο το εύρος της περιοχής σχεδιασμού, στην ομάδα καθοδήγησης.
- Διασφάλιση της συμμετοχής των πολιτών, από όλο το εύρος της περιοχής σχεδιασμού, στις διάφορες δραστηριότητες.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Εξασφαλίστε την κάλυψη περιοχών στις οποίες υπάρχει σημαντικό κοινωνικό-οικονομικό ή περιβαλλοντικό αντίκτυπο από τις μεταφορές.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Εντοπισμός εξαρχής των νομοθετικών ρυθμίσεων και κανονισμών και των σχετικών απαιτήσεων σχεδιασμού ώστε να ληφθούν υπόψη καθ'όλη τη διάρκεια της διαδικασίας.
- Συνυπολογισμός των ανωτέρω ιδιαίτερα κατά τον προσδιορισμό του τρόπου συμμετοχής των φορέων και των πολιτών (βλ. Δραστηριότητα 1.4), στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής (στην παρούσα Δραστηριότητα), στους συσχετισμούς με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού (βλ. Δραστηριότητα 2.2), στο χρονοδιάγραμμα και στο πρόγραμμα εργασίας (βλέπε Δραστηριότητα 2.3).
- Έγκαιρος καθορισμός του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής ώστε να ληφθεί υπόψη κατά τη δημιουργία των συμμετοχικών δομών και των δομών εργασίας (βλ. Βήμα 1) – προϋπόθεση η ύπαρξη μιας σαφούς συμφωνίας πριν την έναρξη της επίσημης διαδικασίας σχεδιασμού των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (βλ. Δραστηριότητα 2.3).

Λίστα ελέγχου

- ✓ Τα σχετικά περιφερειακά και εθνικά κείμενα έχουν εξετασθεί και έχει γίνει σύνοψη των αποτελεσμάτων .
- ✓ Έχουν προσδιοριστεί οι ευκαιρίες και οι επιπτώσεις που ενδέχεται να προκύψουν από το περιφερειακό και εθνικό πλαίσιο.
- ✓ Έχει καθοριστεί το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής (καθώς και η λειτουργική αστική περιοχή, εφόσον είναι δυνατόν).
- ✓ Έχει επιτευχθεί συμφωνία αναφορικά με το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής, τους βασικούς ρόλους αλλά και τις ευθύνες των αρμόδιων αρχών και πολιτικών.
- ✓ Έχουν συμπεριληφθεί βασικές αρμόδιες αρχές της περιοχής σχεδιασμού στην ομάδα εργασίας και / ή στην ομάδα καθοδήγησης.
- ✓ Έχει υπογραφεί και υιοθετηθεί πολιτική συμφωνία από τα αρμόδια δημοτικά συμβούλια.



Λειτουργικές αστικές περιοχές στα κράτη μέλη της ΕΕ

Ο ΟΟΣΑ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέπτυξαν από κοινού μια μεθοδολογία για τον προσδιορισμό των λειτουργικών αστικών περιοχών (ΛΑΠ) κατά τρόπο συνεκτικό μεταξύ των κρατών μελών. Χρησιμοποιώντας την πληθυσμιακή πυκνότητα και τις ροές των πολιτών που μετακινούνται καθημερινά από και προς την εργασία τους ως βασικές πληροφορίες, μία λειτουργική αστική περιοχή

απαρτίζεται από μια πυκνοκατοικημένη πόλη και την περιβάλλουσα περιοχή της (ζώνη μετακινούμενων εργαζομένων) της οποίας η αγορά εργασίας είναι έντονα συνδεδεμένη με την πόλη.

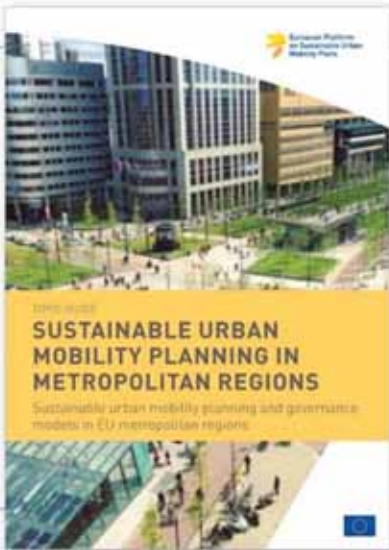
- Το αστικό κέντρο αποτελείται από ένα οικιστικό συγκρότημα με πυκνότητα τουλάχιστον 1.500 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- Ένας δήμος είναι κομμάτι του αστικού κέντρου αν τουλάχιστον το 50% του πληθυσμού του κατοικεί στο οικιστικό συγκρότημα.
- Η «ενδοχώρα» χαρακτηρίζεται ως «δεξαμενή άντλησης εργαζομένων» της αστικής αγοράς εργασίας, εκτός του πυκνοκατοικημένου πυρήνα. Όλοι οι δήμοι που έχουν τουλάχιστον το 15% των εργαζόμενων κατοίκων τους να απασχολείται σε συγκεκριμένο αστικό κέντρο αποτελούν κομμάτι της αστικής ενδοχώρας.

Ο αιώτερος στόχος της προσέγγισης του ΟΟΣΑ-ΕΕ για τις λειτουργικές αστικές περιοχές είναι να δημιουργηθεί ένας εναρμονισμένος ορισμός των πόλεων και των ζωνών επιρροής τους για συγκριτικές μελέτες σε διεθνές επίπεδο, καθώς και για την ανάλυση πολιτικής σε θέματα που σχετίζονται με την αστική ανάπτυξη.

Ο ΟΟΣΑ σκιαγραφεί τα χαρακτηριστικά των λειτουργικών αστικών περιοχών για κάθε κράτος μέλος της ΕΕ. Το προφίλ κάθε κράτους μέλους περιλαμβάνει έναν χάρτη της χώρας με όλες τις λειτουργικές αστικές περιοχές (επίσης ελεύθερα διαθέσιμο σε μορφή shapefile), έναν κατάλογο των λειτουργικών αστικών περιοχών με βάση το μέγεθος του πληθυσμού αλλά και του πληθυσμού που κατοικεί εντός των ΛΑΠ. Για να αποκτήσετε πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες, επισκεφτείτε την ηλεκτρονική διεύθυνση www.oecd.org και αναζητήστε την «λειτουργική αστική περιοχή».

Πηγή: ΟΟΣΑ 2019

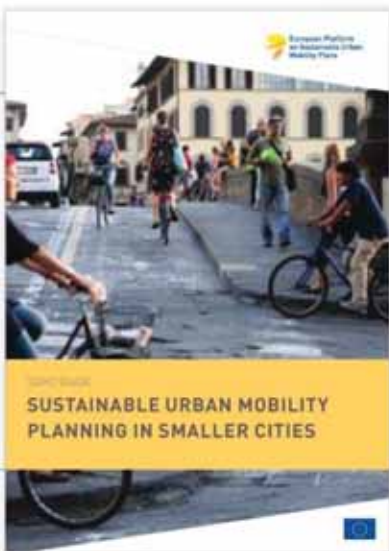
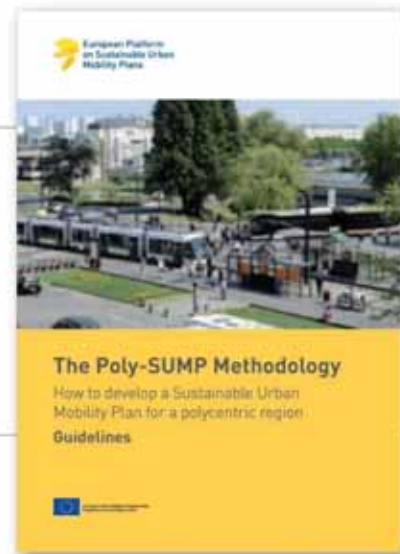




Με βάση την κοινή μεθοδολογία του ΟΟΣΑ-ΕΕ μητροπολιτικές περιοχές ορίζονται ως οι συνεχόμενες, πυκνές και οικοδομημένες λειτουργικές αστικές περιοχές με τουλάχιστον 250.000 κατοίκους. Οι περιοχές αυτές τείνουν να έχουν υψηλή οικονομική ελκυστικότητα, μεγάλες ροές πολιτών που μετακινούνται καθημερινά από και προς την εργασία τους, και σύνθετα πολυτροπικά συστήματα μεταφορών, ενώ συνήθως αποτελούν και κόμβους μεταφορών εθνικού και Ευρωπαϊκού βεληνεκούς. Οι μητροπολιτικές περιοχές ενδέχεται να αποβούν ένα ιδιαίτερα δύσκολο εγχείρημα για την ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς επηρεάζονται πολλοί δήμοι και θεσμικοί φορείς.

Ο θεματικός οδηγός “Sustainable Urban Mobility Planning in Metropolitan Regions” για την ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις μητροπολιτικές περιοχές παρέχει οδηγίες για τα ΣΒΑΚ μητροπολιτικής κλίμακας. Ο οδηγός προσδιορίζει τέσσερις τύπους μητροπολιτικής διακυβέρνησης (άτυπη / ήπιο συντονισμό, διακοινοτικές αρχές, υπερδημοτικές αρχές, μητροπολιτικές πόλεις ειδικού καθεστώτος) και προτείνει παραδείγματα και αρχές σχεδιασμού για τις διάφορες θεσμικές δομές.

Υπάρχουν διάφοροι τύποι λειτουργικών αστικών περιοχών με διαφορετικές ανάγκες ως προς την ανάπτυξη ΣΒΑΚ. Η μεθοδολογία Poly-SUMP παρέχει οδηγίες για πολυκεντρικές περιοχές που αποτελούνται από αρκετούς δήμους ή πόλεις συχνά στενά εξαρτώμενες μεταξύ τους. Διατυπώνει συστάσεις σχετικά με τον τρόπο έναρξης ή ανάπτυξης περιφερειακής συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών σε τέτοιες πολυσύνθετες περιοχές. Με βάση την ορολογία του οδηγού Poly-SUMP, οι πολυκεντρικές περιοχές χαρακτηρίζονται από μια πρωτεύουσα που έχει σχετικά χαμηλό πληθυσμό (λιγότερους από 200.000 κατοίκους σε μια μεγάλη περιοχή ή λιγότερους από 100.000 σε μια μικρότερη) και υπάρχει ένας αριθμός πόλων μεσαίου μεγέθους, μικρότερων από την πρωτεύουσα, αλλά με περισσότερους από 5.000 κατοίκους.



Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μπορεί να είναι τόσο αποτελεσματικά για τις μικρές πόλεις όσο και για τις μητροπολιτικές περιοχές, ωστόσο οι μικρές πόλεις παρουσιάζουν διαφορετικές ανάγκες από τις μεγαλύτερες και συνήθως διαθέτουν πολύ περιορισμένες δυνατότητες στρατηγικού σχεδιασμού. Ο Θεματικός Οδηγός “Sustainable Urban Mobility Planning in Smaller Cities” για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις μικρότερες πόλεις προσαρμόζει τη διαδικασία των ΣΒΑΚ στο πλαίσιο και τις ανάγκες σχεδιασμού που υφίστανται στις μικρότερες πόλεις. Προσφέρει καθοδήγηση τόσο για τις πόλεις που επιθυμούν να αναπτύξουν το δικό τους ΣΒΑΚ όσο και για εκείνες που θέλουν να γίνουν κομμάτι ενός περιφερειακού ΣΒΑΚ το οποίο ξεκίνησε με πρωτοβουλία μιας γειτονικής μεγαλύτερης πόλης. Εκτός από τα εργαλεία σχεδιασμού και τις μεθόδους συμμετοχής που έχουν αποδειχθεί ότι λειτουργούν καλά εντός του πλαισίου τους, ο οδηγός επικεντρώνεται κυρίως σε μέτρα κατάλληλα για μικρότερες πόλεις με ισχυρή εξάρτηση στην αυτοκίνηση και αδύναμες δημόσιες συγκοινωνίες.



Η ισχύς των κανονισμών για τα ΣΒΑΚ στα Κράτη Μέλη της ΕΕ

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τους περιφερειακούς και εθνικούς κανονισμούς για τον τρόπο ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα Κράτη Μέλη της ΕΕ: CIVITAS SUMPs-Up & Prosperity: THE STATUS OF SUMPS IN EU MEMBER STATES (Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΣΒΑΚ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΕ).

http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βασιλεία (Basel), Ελβετία: Διασυνοριακή συνεργασία σχεδιασμού για ένα τριεθνικό πολεοδομικό συγκρότημα

Το ΣΒΑΚ του Καντονίου της πόλης της Βασιλείας (Basel-Stadt) περιέχει διάφορα διασυνοριακά μέτρα (στην Ελβετία, τη Γαλλία και τη Γερμανία) για τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου από τους μετακινούμενους για εργασία και τον περιορισμό της συμφόρησης στις ώρες αιχμής. Για παράδειγμα, το «Pendlerfonds» είναι ένα ταμείο που συγκεντρώνει έσοδα από τη διαχείριση χώρων στάθμευσης στο εσωτερικό του Καντονίου. Οι πόροι του ταμείου αυτού χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση έργων που έχουν αποδεδειγμένα θετικό αντίκτυπο στη μετακίνηση πολιτών για εργασία από και προς τη Βασιλεία. Τα περισσότερα από τα χρηματοδοτούμενα έργα είναι οι εγκαταστάσεις Bike & Ride και Park & Ride σε κεντρικούς σταθμούς του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου. Από τη σύσταση του ταμείου το 2012, συνολικά 394 θέσεις ποδηλάτων και 966 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων έχουν συγχρηματοδοτηθεί σε διάφορους σιδηροδρομικούς σταθμούς.

Συγγραφέας: Martin Dollesche, Καντόνι της Βασιλείας - πόλη, διάθεση μέσω EUROCITIES | Εικόνα: EUROCITIES



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Κάσσελ (Kassel), Γερμανία: Συγχρονισμένη ανάπτυξη του δημοτικών και περιφερειακών ΣΒΑΚ

Λόγω της πυκνής διασύνδεσης του περιφερειακού δικτύου μεταφορών του Κάσσελ και της περιβάλλουσας περιοχής, το «SUMP Kassel 2030» (ΣΒΑΚ Κάσσελ 2030) συμπληρώθηκε με ένα περιφερειακό σχέδιο ανάπτυξης της κινητικότητας. Ενώ το ΣΒΑΚ δίνει έμφαση στο σύστημα μεταφορών στο εσωτερικό της πόλης και τις κυκλοφοριακές ροές, το περιφερειακό σχέδιο ανάπτυξης της κινητικότητας επικεντρώνεται στις περιφερειακές μεταφορές και την προσβασιμότητα. Και τα δύο σχέδια ήταν πλήρως εναρμονισμένα από άποψη περιεχομένου και χωρικής κάλυψης, ενώ ένα περιφερειακό μοντέλο κυκλοφορίας έχει οριστεί ως βάση για αμφότερα τα σχέδια. Οι κοινοί στόχοι κατευθύνουν την ανάπτυξη μέτρων και δράσεων και στα δύο σχέδια και θέτουν τα πρότυπα για μετέπειτα αξιολόγηση. Και τα δύο ολοκληρωμένα σχέδια δράσης περιλαμβάνουν ένα συντονισμένο πρόγραμμα μέτρων προς εφαρμογή.

Συγγραφέας: Simone Fedderke, Κέντρο Τεχνονομίας για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Κρατίδιο της Έσσης και Πόλη του Κάσσελ, διάθεση μέσω Rupprecht Consult | Εικόνα: Πόλη του Κάσσελ



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μείζον Νανσί (Grand Nancy), Γαλλία: Μητροπολιτικό διαδημοτικό αστικό σχέδιο για στέγαση και ανάπτυξη

Το Grand Nancy εκπονεί ένα μητροπολιτικό ΣΒΑΚ που θα ενσωματώνει διάφορα τομεακά σχέδια σε ένα. Συγκεντρώνοντας πόρους και δεξιότητες σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος, το μοναδικό αυτό κείμενο επιδιώκει την εναρμόνιση των δημόσιων πολιτικών αναφορικά με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, τη στέγαση, την κινητικότητα, την οικονομική και εμπορική ανάπτυξη και το περιβάλλον με στόχο την επίτευξη ενός κοινού, συνεκτικού και ενιαίου τοπικού σχεδίου. Η εκπόνηση του σχεδίου διεξάγεται από μια διεπιστημονική τεχνική ομάδα, η οποία συγκεντρώνει προσωπικό από τμήματα της μητροπολιτικής αρχής του Grand Nancy που έχουν ως αρμοδιότητα τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, την οικονομική ανάπτυξη, τη βιώσιμη ανάπτυξη και την κινητικότητα, και υποστηρίζεται από την περιφερειακή υπηρεσία ανάπτυξης και πολεοδομικού σχεδιασμού.

Συγγραφέας: Aurélie Dore-Speisser, Μητρόπολη του Μείζονος Νανσί, διάθεση μέσω EUROCITIES | Εικόνα: Μητρόπολη του Μείζονος Νανσί

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.2: Συσχετίστε με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού****Σκεπτικό**

Ενα βασικό μειονέκτημα του σχεδιασμού των αστικών μεταφορών σήμερα είναι η έλλειψη συσχέτισης και συντονισμού μεταξύ άλλων πολιτικών, σχεδίων και φορέων, που δεν άπτονται του τομέα των μεταφορών. Η αντιμετώπιση αυτού του ελλείμματος αποτελεί μέγιστη πρόκληση για την ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ο συντονισμός με τον χωροταξικό σχεδιασμό, την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την οικονομική ανάπτυξη, την ασφάλεια, την υγεία, την εκπαίδευση, την τεχνολογία της πληροφορίας, την ενέργεια και τη στέγαση), αλλά αποτελεί ταυτόχρονα και μια κύρια πηγή καινοτομίας και βελτίωσης.

Η συσχέτιση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού και ο συντονισμός στόχων και σκοπών ενισχύει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - καθώς και τα υπόλοιπα σχέδια με τα οποία αυτό σχετίζεται.

Στόχοι

- Ευαισθητοποίηση των αρμόδιων δημοτικών υπηρεσιών και αρχών για τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των αλλαγών στις αστικές δομές (πυκνότητα, λειτουργίες, κοινωνικοοικονομικά μοτίβα, οικοσυστήματα) και στην κινητικότητα.

- Καθορισμός του τρόπου με τον οποίο τα ΣΒΑΚ και άλλες πολιτικές σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο μπορούν να ενσωματωθούν στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό.
- Επιδίωξη της εναρμόνισης του χρονοδιαγράμματος εκπόνησης του ΣΒΑΚ με τις διαφορετικές διαδικασίες λήψης πολιτικών και τεχνικών αποφάσεων (π.χ. γενικότερες στρατηγικές, τομεακά σχέδια, εκλογές).
- Καθιέρωση του σχεδιασμού της κινητικότητας και των μεταφορών ως ενιαίο τομέα πολιτικής.

Εργασίες

- Προσδιορίστε τις τοπικές τομεακές στρατηγικές για τις μεταφορές και την κινητικότητα (π.χ. στρατηγικές για διαφορετικούς τρόπους μετακίνησης), καθώς και τοπικά σχέδια από άλλους τομείς πολιτικής που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στην αστική κινητικότητα (π.χ. χρήσεις γης, ενέργεια, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική ένταξη, υγεία και ασφάλεια). Επίσης, προσδιορίστε τα συναφή σχέδια των τοπικών φορέων παροχής μεταφορικού έργου, των παρόχων υπηρεσιών και άλλων δήμων που εμπίπτουν στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των εν λόγω σχεδίων.

- Ελέγξτε εάν οι στόχοι των σχεδίων ευθυγραμμίζονται ή έρχονται σε αντίθεση με τους σκοπούς της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Για παράδειγμα, μια πολιτική χρήσεων γης που αξιοποιεί περιοχές με εγκαταλελειμμένες πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις είναι υποστηρικτική ως προς τους σκοπούς του ΣΒΑΚ σε αντίθεση με μια πολιτική που προάγει την άναρχη επέκταση των πόλεων. Άλλα παραδείγματα πολιτικών που έρχονται σε αντίθεση με τους σκοπούς του ΣΒΑΚ θα μπορούσαν να είναι, ένα σχέδιο για τη βελτίωση της υγείας των πολιτών το οποίο προτείνει τη σωματική άσκηση αποκλειστικά μέσω οργανωμένων αθλητικών δραστηριοτήτων, αντί για την επιδίωξη της αύξησης του περπατήματος και της ποδηλασίας στις καθημερινές μετακινήσεις, ή μια εκπαιδευτική πολιτική η οποία ενθαρρύνει μεγαλύτερες διαδρομές προς το σχολείο.
- Εντοπίστε τις ανάγκες συντονισμού σε όλους τους σχετικούς τομείς πολιτικής. Η σχέση μεταξύ χωροταξικού σχεδιασμού και σχεδιασμού των μεταφορών αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα. Η επίδραση των μεταφορών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στη διαδικασία χωροταξικού σχεδιασμού προκειμένου να μεγιστοποιείται η χρήση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης στα νέα αναπτυξιακά έργα.
- Συνεργαστείτε με θεσπισμένες δομές σε περιφερειακό επίπεδο (π.χ. με έναν μητροπολιτικό οργανισμό). Σε αυτό περιλαμβάνονται και σημαντικοί άξονες μεταφορών όπως το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών - ΔΕΔ-Μ.
- Εξετάστε τις συγκεκριμένες απαιτήσεις στρατηγικής εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΕΠΕ).
- Αναπτύξτε κοινές δράσεις σε συνεργασία με φορείς από τους σχετικούς τομείς πολιτικής. Επιδιώξτε την τροποποίηση των τομεακών πολιτικών και πρακτικών και / ή τη δημιουργία νέων διυπηρεσιακών τομέων δραστηριότητας.
- Διασφαλίστε τακτική επικοινωνία και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των αρμόδιων αρχών (και εντός των αρχών, π.χ. μέσω τακτικών συναντήσεων μεταξύ χωροταξικών και συγκοινωνιολόγων). Σκεφθείτε να συμπεριλάβετε έναν χωροτάκτη στην ομάδα εργασίας ή στην ομάδα καθοδήγησης δίνοντας του σαφή ρόλο στη διαδικασία σχεδιασμού προς ανάπτυξη του αισθήματος κυριότητας του σχεδίου.

Ένα παράδειγμα συσχέτισης των διαφορετικών διαδικασιών σχεδιασμού είναι η εναρμόνιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με τα Σχέδια Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (ΣΔΑΕΚ). Αυτή η συσχέτιση εξυπηρετεί την ανάγκη σύνδεσης του στρατηγικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη κινητικότητα με τον αντίστοιχο για την κλιματική και ενεργειακή αναβάθμιση, και καταλήγει σε δύο εναρμονισμένα σχέδια με κατάλληλα προσαρμοσμένα στάδια εφαρμογής και παρακολούθησης. Λεπτομερείς οδηγίες μπορείτε να βρείτε στον θεματικό οδηγό **“Harmonization of energy and Sustainable Urban Mobility Planning”** για την Εναρμόνιση του Ενεργειακού Σχεδιασμού με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

- Επιδιώξτε την πλήρη ενσωμάτωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης και υλοποίησης άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

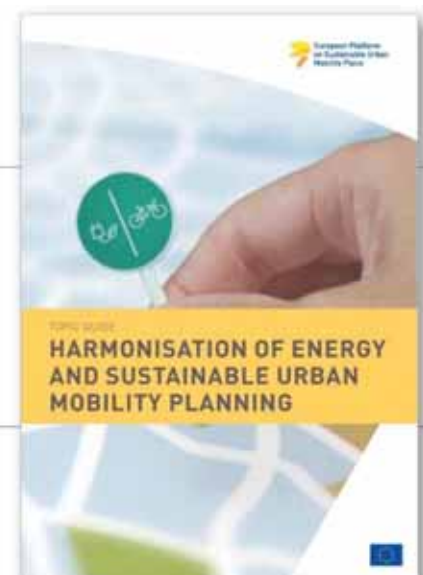
- Επιδιώξτε την ένταξη των ΣΒΑΚ σε ευρύτερες μακροπρόθεσμες στρατηγικές. Ορισμένες πόλεις και περιφέρειες διαθέτουν μακροπρόθεσμη στρατηγική τοπικής ανάπτυξης ή όραμα που εκτείνεται σε βάθος 20-30 ετών. Εάν μια τέτοια στρατηγική είναι διαθέσιμη τότε μπορεί να χρησιμεύσει για να κατευθύνει το ΣΒΑΚ κατά τον καθορισμό των πρωταρχικών του στόχων.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Ξεκινήστε λαμβάνοντας υπόψη ότι η συγκεκριμένη δραστηριότητα είναι συνεχής. Η αρχική εκτίμηση των αναγκών συντονισμού και δυνατοτήτων θα πρέπει να ολοκληρωθούν πριν από τον καθορισμό του χρονοδιαγράμματος (βλ. Δραστηριότητα 2.3).

Λίστα ελέγχου

- ✓ Εντοπισμός της συσχέτισης με άλλες πολιτικές (συνέργειες και συγκρούσεις).
- ✓ Αξιολόγηση της αρχικής εκτίμησης για τις πολιτικές που θα ενσωματωθούν στο ΣΒΑΚ.
- ✓ Καθιέρωση διαλόγου με τους ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με τις δυνατότητες ενσωμάτωσης.
- ✓ Αρχική προτεραιοποίηση των πολιτικών που θα ενσωματωθούν.



Στρατηγική Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΕΠΕ) και Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Για ορισμένα μέτρα είναι υποχρεωτική η διεξαγωγή Στρατηγικής Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΕΠΕ). Καθώς η ΣΕΠΕ και τα ΣΒΑΚ μοιράζονται κοινά στοιχεία, προτείνεται η συσχέτιση των δύο διαδικασιών. Η πραγματοποίηση μιας ΣΕΠΕ σε επίπεδο ΣΒΑΚ παρέχει ένα συνεκτικό και ολιστικό πλαίσιο για τη λήψη αποφάσεων. Η συμπερίληψη των σχετικών περιβαλλοντικών πληροφοριών και εκτιμήσεων κατά το στάδιο του σχεδιασμού συμβάλλει σε πιο βιώσιμες και αποτελεσματικές λύσεις. Η ΣΕΠΕ δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως μια ξεχωριστή άσκηση, αλλά ως αναπόσπαστο μέρος της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, που πραγματοποιείται σε διακριτά στάδια και η οποία τροφοδοτεί και τροφοδοτείται από το σχέδιο:

- Συλλογή βασικών περιβαλλοντικών πληροφοριών
- Πεδίο εφαρμογής και στόχοι της ΣΕΠΕ
- Αξιολόγηση των μέτρων
- Πρόβλεψη και εκτίμηση των αποτελεσμάτων και του αντικτύπου τους
- Πρόταση λήψης μέτρων άμβλυνσης και παρακολούθησης.

Όλα τα παραπάνω πρέπει να συνδέονται στενά με τα διάφορα στάδια του ΣΒΑΚ. Οι βασικοί πυλώνες για την αποτελεσματική λήψη αποφάσεων στο πλαίσιο της ΣΕΠΕ για τα ΣΒΑΚ είναι η σαφήνεια των αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρχών, η αποτελεσματική ενημέρωση και διαβούλευση με τους πολίτες και η συνεκτίμηση των εκτεφρασμένων απόψεων πριν από την υιοθέτηση του σχεδίου.

Συγγραφέας: EIB/JASPERS

Σχήμα 16: Αντίστοιχες δραστηριότητες σε ΣΒΑΚ και ΣΕΠΕ (EIB/JASPERS)

ΣΒΑΚ		Στρατηγική Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
Δραστηριότητα 3.1: Προσδιορίστε τις πηγές πληροφοριών και συνεργαστείτε με τους κατόχους δεδομένων Δραστηριότητα 3.2: Αναλύστε τα προβλήματα και τις ευκαιρίες (όλων των τρόπων μεταφοράς)		Μεθοδολογία Προσδιορισμός άλλων συναφών σχεδίων, προγραμμάτων, στόχων για την προστασία του περιβάλλοντος Συλλογή δεδομένων Ανάλυση / Προσδιορισμός περιβαλλοντικών προβλημάτων
Δραστηριότητα 5.2: Συμφωνήστε σε σκοπούς που θα θίγουν καίρια προβλήματα και όλους τους τρόπους μεταφορών	Διασταυρώστε/ εναρμονίστε	Στόχοι ΣΕΠΕ
Βήμα 7: Επιλογή πακέτων μέτρων με τους εμπλεκόμενους φορείς (συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης και επιλογής των μέτρων και της ομαδοποίησής τους)	Συντονίστε	Αξιολόγηση των μέτρων/πακέτων μέτρων (εναλλακτικά) σε σύγκριση με τους στόχους της ΣΕΠΕ Δημόσια διαβούλευση (συνιστάται ιδιαιτέρως)
Δραστηριότητα 9.2: Ολοκληρώστε και διασφαλίστε την ποιότητα του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»		Πρόβλεψη και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων/ επιπτώσεων του σχεδίου Μέτρα περιορισμού επιπτώσεων Μέτρα παρακολούθησης
Συμμετοχή του ευρέως κοινού (π.χ. Δραστηριότητα 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Αναπτύξτε ενδεχομένως μαζί	Έκθεση Στρατηγικής Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΕΠΕ) Δημόσια διαβούλευση για τη ΣΕΠΕ

Συσχέτιση των ΣΒΑΚ με πολιτικές κοινωνικής ένταξης

Σε αρκετές βελγικές πόλεις, η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ συμπληρώνεται με πολιτικές που εντείνουν την κοινωνική ένταξη στον τομέα της κινητικότητας. Όσον αφορά την πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες, περισσότεροι από 140 δήμοι και πόλεις της Φλάνδρας έχουν συνάψει συμφωνίες επιδότησης με τρίτα μέρη και συγκεκριμένα με παρόχους υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας για μετακινήσεις με λεωφορεία. Αυτό σημαίνει ότι οι πολίτες τους, μπορούν να απολαμβάνουν δημόσιες συγκοινωνίες με μειωμένα κόμιστρα, συχνά μάλιστα με επιπλέον εκπτώσεις για παιδιά, φοιτητές και/ή ηλικιωμένους. Επιπλέον, για τα άτομα που αδυνατούν να οδηγήσουν αυτοκίνητο και έχουν χαμηλό εισόδημα, δεκαέξι δήμοι και πόλεις παρέχουν ένα κοινωνικό τέλος για τις μετακινήσεις με ταξί ενώ πολλοί άλλοι δήμοι διαθέτουν συστήματα μεταφοράς κατά παραγγελία (MoD – Mobility on Demand) με εθελοντές. Επιπλέον, οι πόλεις και οι δήμοι προσφέρουν όλο και περισσότερα επιμορφωτικά σεμινάρια σε ευάλωτες ομάδες: Οι πόλεις της Αμβέρσας και της Λέουβεν έχουν τις δικές τους σχολές ποδηλασίας ενηλίκων ενώ η πόλη της Οστένδης βοηθά τους αρχάριους να αποκτήσουν το δίπλωμα οδήγησής τους.

Συγγραφείς: *Els Vandenbroeck και Evelien Bossuyt, Mobiel 21*

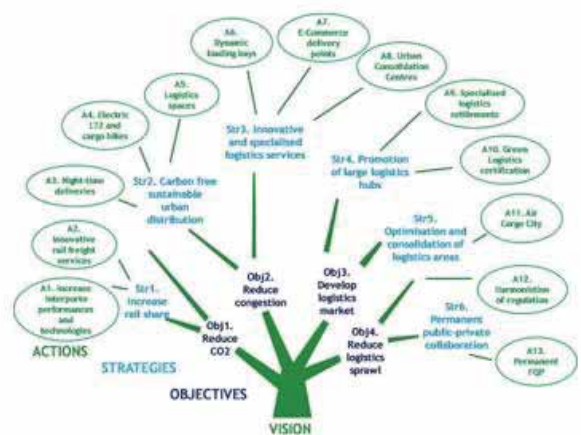


εικόνα © RomanBabakin στο istock.com

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μπολόνια, Ιταλία: Το μητροπολιτικό ΣΒΑΚ που συνδέει τον χωροταξικό σχεδιασμό με εκείνον της κινητικότητας και της εφοδιαστικής αλυσίδας

Η Μπολόνια υιοθέτησε μια καινοτόμο προσέγγιση αναπτύσσοντας ένα ενιαίο σχέδιο κινητικότητας τόσο από εδαφικής όσο και θεματικής άποψης: συγκεκριμένα το ΣΒΑΚ έχει αναπτυχθεί για την μητροπολιτική περιοχή στο σύνολό της και είναι στενά συνυφασμένο με τα τομεακά σχέδια αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας και ποδηλασίας. Προς επίτευξη μιας κοινής διαδικασίας σχεδιασμού, η ομάδα της Υπηρεσίας Σχεδιασμού Κινητικότητας οργάνωσε εξ αρχής το συντονισμό τους. Το κύριο αποτέλεσμα που εξήχθη από το παράδειγμα της Μπολόνια είναι ότι η εμπλοκή των φορέων συνιστά μια κρίσιμη πτυχή κάθε διαδικασίας λήψης αποφάσεων σε μια μητροπολιτική περιοχή. Η κύρια πρόκληση ήταν να βρεθούν εφικτοί και αποτελεσματικοί τρόποι έτσι ώστε οι φορείς χάραξης πολιτικής να κατευθύνουν την αστική εφοδιαστική αλυσίδα, μια αγορά που κυριαρχείται από ιδιωτικές επιχειρήσεις με συχνά ελάχιστη εμπειρία στον αστικό σχεδιασμό των διαδρομών τους.



Συγγραφείς: *Catia Chiusaroli, Μητροπολιτικός δήμος της Μπολόνια, διάθεση μέσω Polis | Εικόνα: Μητροπολιτικός Δήμος της Μπολόνια*

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μονθόν, Ισπανία: Εναρμονισμένη ανάπτυξη των ΣΒΑΚ και ΣΔΑΕΚ

Με βάση τον οδηγό εναρμόνισης ΣΒΑΚ-ΣΔΑΕΚ, το Μονθόν ανέπτυξε με έναν ενιαίο και ολοκληρωμένο τρόπο τα δυο σχέδια, το ΣΒΑΚ και το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (ΣΔΑΕΚ). Οι κύριες δραστηριότητες περιλάμβαναν (1) τη σύσταση μιας ομάδας εναρμόνισης που θα ήταν υπεύθυνη για την ανάπτυξη και των δύο σχεδίων και για την αξιοποίηση των συνεργειών, (2) την κοινή διάθεση και στα δυο σχέδια του αρχείου καταγραφής εκπομπών ρύπων από τις μεταφορές (3) τη χρήση του ίδιου έτους αναφοράς για το αρχείο των εκπομπών ρύπων, (4) τη διεξαγωγή μελέτης για τον προσδιορισμό των μέτρων που μπορούν να συμπεριληφθούν και στα δύο σχέδια, (5) την ιεράρχηση των μέτρων ΣΒΑΚ σύμφωνα με τα κριτήρια "επιπτώσεις στα ΣΔΑΕΚ" που αυτά έχουν, και (6) την εμπλοκή όλων των δημοτικών υπηρεσιών που θα μπορούσαν να επηρεαστούν από την υλοποίηση των ΣΒΑΚ και ΣΔΑΕΚ μέσω κοινών συναντήσεων.

Συγγραφέας: Andrea Conserva, Ίδρυμα Circe, διάθεση μέσω EUROCITIES
Εικόνα: Κατευθυντήριες Οδηγίες για την εναρμόνιση της ενέργειας και του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, 2018



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Λαχτί, Φινλανδία: Ενσωμάτωση του χωροταξικού σχεδιασμού και του σχεδιασμού κινητικότητας

Το Λαχτί έχει αναπτύξει μια ενιαία στρατηγική διαδικασία, καλούμενη «Lahti direction», για τον συνδυασμό του χωροταξικού σχεδιασμού με τον σχεδιασμό κινητικότητας. Ο στόχος της νέας προσέγγισης, που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το 2019, είναι η οικοδόμηση μιας βιώσιμης πόλης μαζί με τους πολίτες, τους εμπλεκόμενους φορείς και τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Η διαδικασία είναι συνεχής και κυκλική, η στρατηγική θα επικαιροποιείται ανά τετραετία ή με την ανανέωση της θητείας του δημοτικού συμβουλίου. Περιλαμβάνει το σχέδιο πόλης, το ΣΒΑΚ, το περιβαλλοντικό πρόγραμμα καθώς και το πρόγραμμα δικτύου υπηρεσιών. Η εν λόγω ενιαία προσέγγιση έχει αποδειχθεί ότι λειτουργεί καλά μέχρι στιγμής. Ενισχύει τη συνεργασία μεταξύ των υπεύθυνων χωροταξικού σχεδιασμού και σχεδιασμού κινητικότητας και βελτιώνει την εμπλοκή των πολιτών στη διαδικασία ανάπτυξης σχεδίων κινητικότητας.

Συγγραφέας: Anna Huttunen, πόλη του Λαχτί, διάθεση μέσω UBC
Εικόνα: Lassi Häkkinen, πόλη του Λαχτί



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.3: Συμφωνήστε στο χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο εργασίας

Σκεπτικό

Η εξασφάλιση ενός σωστού χρονοδιαγράμματος και ενός σαφούς προγράμματος εργασίας είναι βασικά στοιχεία της επιτυχίας. Οι δραστηριότητες για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εξαρτώνται εν μέρει μεταξύ τους - αυτή η σχέση αλληλεξάρτησης πρέπει να μεταφραστεί προσεκτικά σε μια λογική ακολουθία που θα εναρμονίζεται με τις τοπικές συνθήκες. Κατά τον καθορισμό του χρονοδιαγράμματος, είναι σημαντικό να εξεταστούν οι εκκρεμείς δραστηριότητες σχεδιασμού και χάραξης πολιτικής που μπορούν να επηρεάσουν τη διαδικασία, όπως οι εκλογές, οι νομοθετικές διαδικασίες και άλλες δραστηριότητες.

Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ είναι μια σύνθετη διαδικασία και από μια θεσμική σκοπιά. Συνήθως απαιτεί αναθεώρηση των πρακτικών σχεδιασμού και εργασία πέρα από τις αρμοδιότητες. Οι διαχειριστικές αυτές ρυθμίσεις χρήζουν πολιτικής εντολής προκειμένου να γίνουν ευρέως αποδεκτές. Πρέπει να εγκριθεί ένα πρόγραμμα εργασίας που θα υποδεικνύει όλα τα σημεία αναφοράς και θα ορίζει σαφώς τις ενέργειες των εμπλεκόμενων παραγόντων και τον χρόνο έγκρισής τους.

Στόχοι

- Ανάπτυξη διαδικασίας σχεδιασμού ειδικά προσαρμοσμένης στις τοπικές συνθήκες και ικανή να συντονίζει επαρκώς τις διάφορες δραστηριότητες.
- Επιδίωξη εναρμόνισης του χρονοδιαγράμματος με τις διαφορετικές διαδικασίες λήψης πολιτικών και τεχνικών αποφάσεων (π.χ. συνολικές στρατηγικές, τομεακά σχέδια, εκλογές). Προσδιορισμός χρονικών περιθωρίων για τον συντονισμό.
- Αποσαφήνιση και επισημοποίηση ρόλων όλων των παραγόντων στη διαδικασία σχεδιασμού αλλά και τις συνεισφορές τους σε πόρους.
- Δημιουργία αξιοπιστίας και διαφάνειας για τη διαδικασία σχεδιασμού.
- Διευκόλυνση της αποτελεσματικής διαδικασίας σχεδιασμού που λαμβάνει υπόψη τις χρονικές αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των δραστηριοτήτων, ελαχιστοποιεί τους κινδύνους που σχετίζονται με το χρονοδιάγραμμα και βελτιστοποιεί κατά το δυνατόν τη χρήση των πόρων.

Εργασίες

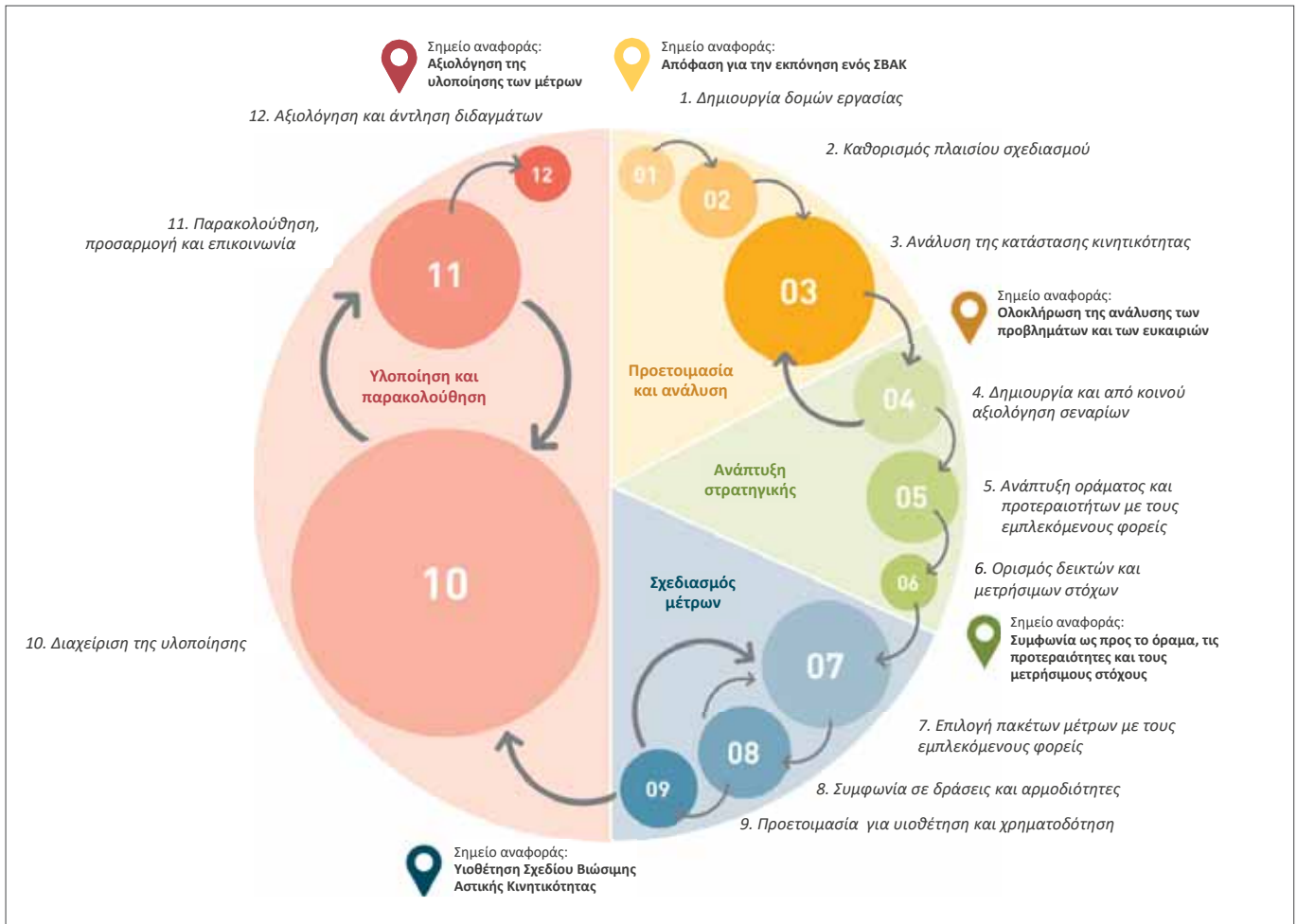
Χρονοδιάγραμμα:

- Αφιερώστε αρκετό χρόνο για να προετοιμάσετε κατάλληλα τη διαδικασία σχεδιασμού. Ο απαιτούμενος χρόνος για την επίτευξη λήψης μιας απόφασης σχετικά με την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ, τη δημιουργία δομών εργασίας και τον καθορισμό του πλαισίου σχεδιασμού, ποικίλλει κατά πολύ μεταξύ των πόλεων. Θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την εμπειρία μιας πόλης με τις διαδικασίες στρατηγικού σχεδιασμού, τις θεσμικές δομές, το πολιτικό πλαίσιο και την τοπική «κουλτούρα σχεδιασμού».
- Καθορίστε ένα χρονικό πλαίσιο για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβάνοντας τα στάδια της ανάλυσης, της ανάπτυξης στρατηγικής και του σχεδιασμού των μέτρων. Συνολικά, οι πόλεις τείνουν να χρειάζονται τουλάχιστον έναν χρόνο από την επίσημη έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού έως την υιοθέτηση του σχεδίου, συνήθως και περισσότερο.
 - Η ανάλυση είθισται να διαρκεί περίπου δύο έως έξι μήνες, αλλά μπορεί να διαρκέσει και περισσότερο εάν κριθεί απαραίτητη η συλλογή πρόσθετων πληροφοριών.
 - Η ανάπτυξη στρατηγικής (συμπεριλαμβανομένου του οράματος, των προτεραιοτήτων και των μετρήσιμων στόχων) διαρκεί συνήθως περίπου δύο έως πέντε μήνες.
 - Ο σχεδιασμός των μέτρων (από τον αρχικό εντοπισμό δυνητικών μέτρων έως τα συμφωνημένα πακέτα μέτρων, με καθορισμένη χρηματοδότηση και αρμοδιότητες τα οποία περιλαμβάνονται σε ένα τελικό κείμενο ΣΒΑΚ) διαρκεί συνήθως περίπου τρεις έως οκτώ μήνες. Αλλά αυτό εξαρτάται σημαντικά από τον βαθμό λεπτομέρειας με τον οποίο προετοιμάζονται τα μέτρα στη διαδικασία ΣΒΑΚ.
 - Συνήθως, απαιτείται επιπλέον χρόνος για να υιοθετηθεί το ΣΒΑΚ μετά την ολοκλήρωσή του. Το διάστημα αυτό ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό και εξαρτάται από τις υπάρχουσες πολιτικές συνθήκες, ενώ κυμαίνεται από λίγες μόνο εβδομάδες έως μισό χρόνο ή και περισσότερο. Η ενεργή συμμετοχή των υπεύθυνων λήψης αποφάσεων στη διαδικασία σχεδιασμού συμβάλλει στη μείωση του κινδύνου καθυστερήσεων για την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.
- Λάβετε υπόψη δυνητικά δύσκολες περιόδους (π.χ. εκλογές ή περιόδους προγραμματισμού του προϋπολογισμού). Κατά τους μήνες που προηγούνται των εκλογών, ενδέχεται να είναι δύσκολο να προχωράτε γρήγορα. Αυτό μπορεί να επηρεάσει το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας σχεδιασμού.

- Υπολογίστε κάποιες «ήσυχες» περιόδους εργασίας προκειμένου να κάνετε το γενικό σχεδιασμό πιο ευέλικτο και να αποφύγετε σοβαρές καθυστερήσεις. Επιπλέον, θυμηθείτε να συμπεριλάβετε τον χρόνο που απαιτείται για την επικοινωνία καθώς και τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών.
- Επικοινωνήστε ένα προσωρινό χρονοδιάγραμμα έτσι ώστε οι παράγοντες που εμπλέκονται να μπορούν να προγραμματίσουν εγκαίρως τη συνεισφορά τους.
- Συνεχίστε να εφαρμόζετε μέτρα ευρείας προβολής κατά την προετοιμασία της διαδικασίας σχεδιασμού και της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγονται εντυπώσεις περί αδράνειας, κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων .
- Επιλέξτε ένα προκαταρκτικό χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των μέτρων, το οποίο θα προσδιοριστεί λεπτομερέστερα στη φάση σχεδιασμού των μέτρων.
- Επικεντρωθείτε σε λεπτομερή προγραμματισμό για τα επόμενα δύο με τρία χρόνια, μην αμελήσετε όμως να κάνετε έναν πρόχειρο προγραμματισμό της επόμενης δεκαετίας έχοντας επίγνωση των μακροπρόθεσμων μέτρων των οποίων η υλοποίηση θα ξεκινήσει κατά τη διάρκεια των δέκα χρόνων και θα συνεχιστεί και μετά το πέρας αυτών (π.χ. μεγάλα έργα όπως η κατασκευή γραμμής τραμ).
- Κάποιες πόλεις προτιμούν να καθορίσουν το χρονοδιάγραμμα τους μέσω σημαντικών σημείων αναφοράς και να μην χρησιμοποιούν ακριβή χρονικά πλαίσια. Ένα παράδειγμα θα ήταν το άνοιγμα μιας νέας γραμμής ταχείας διέλευσης λεωφορείων (Bus Rapid Transit – BRT) και των μέτρων που θα εφαρμοστούν πριν και μετά την έναρξη λειτουργίας της γραμμής. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στη διατήρηση ενός ρεαλιστικού χρονικού πλαισίου που θα καθιστά ευκολότερη την τήρησή του τόσο από την πόλη όσο και από το ευρύ κοινό.

Σχήμα 17: Σχετικές προθεσμίες για τα Βήματα των ΣΒΑΚ.

Η απεικόνιση των 12 Βημάτων παρουσιάζει το σχετικό χρονικό διάστημα που απαιτείται για την ολοκλήρωση ενός αντίστοιχου βήματος σε σχέση με όλα τα υπόλοιπα βήματα σε μια τυπική διαδικασία ανάπτυξης ΣΒΑΚ. Για παράδειγμα, η διαχείριση της διαδικασίας υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ απαιτεί συνήθως τον περισσότερο χρόνο στη φάση της υλοποίησης και παρακολούθησης και συνδέεται με το βήμα της παρακολούθησης. Τα βέλη παρουσιάζουν τυπικούς βρόχους ανάδρασης, π.χ. αν στο Βήμα 8 καθίσταται προφανές ότι ορισμένα μέτρα προϋποθέτουν υπερβολική δεξιότητα, τα πακέτα μέτρων που επιλέγονται ενδέχεται να χρειαστεί να αναπροσαρμοστούν στο Βήμα 7. (Το σχήμα αυτό δεν βασίζεται σε ακριβείς μετρήσεις και έχει αποκλειστικό στόχο να καθοδηγήσει τους υπεύθυνους σχεδιασμού).



- Αφιερώστε χρόνο για την παρακολούθηση και την επικαιροποίηση των μέτρων μετά την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ (βλ. επίσης Δραστηριότητα 11.1). Η συχνότητα αναθεώρησης και επικαιροποίησης εξαρτάται από τη δική σας κατάσταση, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις νομικές απαιτήσεις και τις εκλογικές θητείες, αλλά θα πρέπει να γίνεται τουλάχιστον κάθε δεύτερο έτος.
- Εξετάστε το ενδεχόμενο αναθεώρησης και επικαιροποίησης του συνόλου του ΣΒΑΚ κάθε πέντε έως δέκα χρόνια. Συνήθως μετά το πέρας της δεκαετίας το σχέδιο είναι ξεπερασμένο, ενώ τα μέτρα που περιλαμβάνονται σε αυτό θα πρέπει να επικαιροποιούνται με ακόμη μεγαλύτερη συχνότητα.
- Αναπτύξτε προσεγγίσεις για την υπέρβαση των εμποδίων και την πλήρη αξιοποίηση κινητήριων δυνάμεων για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ενημέρωση μέσω των αποτελεσμάτων της αυτοαξιολόγησης της Δραστηριότητας 1.1).
- Συμφωνήστε στις διαδικασίες διαχείρισης και τις εργασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό (ακόμα και εντός του δικού σας οργανισμού).
- Εκτιμήστε τους κινδύνους και σχεδιάστε για τυχόν απρόβλεπτες καταστάσεις.
- Παρακολουθείτε την πρόοδο της διαδικασίας, επιβάλετε την εφαρμογή του προγράμματος εργασίας και προσαρμοστείτε στις αλλαγές.

Πρόγραμμα εργασίας

- Ενισχύστε την πολιτική εντολή για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Εξασφαλίστε ότι οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων συμφωνούν ευρέως ότι οι αρχές της βιωσιμότητας θα πρέπει να αποτελούν τον πυρήνα για το ΣΒΑΚ, όταν λάβουν και επίσημα την απόφαση να προχωρήσουν στη διαδικασία σχεδιασμού. Αυτό συνεπάγεται την εστίαση στα περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη της κινητικότητας και όχι μόνο στη βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας.
- Σχεδιάστε ένα συνολικό πρόγραμμα εργασίας για τη διαδικασία των ΣΒΑΚ που υποδεικνύει όλα τα απαραίτητα σημεία αναφοράς. Διατηρήστε μια σχετική ευελιξία για την τροποποίηση του προγράμματος εργασίας καθώς προχωρά η διαδικασία.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Εξετάστε το ενδεχόμενο της δημιουργίας σήματος/επωνυμίας (π.χ. όνομα, λογότυπο) για τη διαδικασία σχεδιασμού προκειμένου να αποκτήσετε επαγγελματική αναγνωρισιμότητα σε επίπεδο δημοσίων σχέσεων και σε λοιπές εκδηλώσεις καθ'όλη τη διάρκεια της διαδικασίας.



Λεπτομέρειες σχετικά με τις εργασίες

Η διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας παίρνει συνήθως την υπόσταση ενός τοπικού εγχειρήματος και λαμβάνει συγκεκριμένο τίτλο. Είναι εύλογο να χρησιμοποιείται αγγλική ορολογία. Ωστόσο, αυτό μπορεί να δημιουργήσει αντιδράσεις από εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες σε μη αγγλόφωνες χώρες. Προς αποφυγή αυτού, είναι σκόπιμο να επιλέξετε έναν κατανοητό από όλους όρο (στην τοπική γλώσσα), ο οποίος θα γίνει αποδεκτός από τους εμπλεκόμενους φορείς ή θα προκύψει με τη συνεργασία τους. Η χρήση ενός κατάλληλου όρου είναι επίσης σημαντική για τη δημιουργία ενός αισθήματος αποδοχής ως προς τη διαδικασία και τη συμμετοχή σε αυτήν. Μπορείτε ακόμα να ονομάσετε τη διαδικασία σύμφωνα με το τελικό αποτέλεσμα, σε περίπτωση που έχει ήδη επιλεγεί ένας συγκεκριμένος τίτλος για αυτό (βλ. Δραστηριότητα 9.1 «Brand your Plan»).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Καθορισμός του χρονοδιαγράμματος μετά τη δημιουργία δομών εργασίας και την ανάλυση των απαιτήσεων σχεδιασμού αλλά πριν από την έναρξη της ανάλυσης σχετικά με την κατάσταση κινητικότητας.
- Συνεχής βελτίωση του χρονοδιαγράμματος για συγκεκριμένες δραστηριότητες (π.χ. δελτία τύπου, ημερολόγιο συναντήσεων).
- Υιοθέτηση του προγράμματος εργασίας ως σημείου αναφοράς πριν από την έναρξη της επίσημης ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Έχει προετοιμαστεί ένα ρεαλιστικό βασικό χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία ανάπτυξης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
- ✓ Έχει επιβεβαιωμένα δοθεί πολιτική εντολή για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.
- ✓ Έχει καταρτιστεί στρατηγική για τη διαχείριση κινδύνων και της ποιότητας του σχεδίου.
- ✓ Έχουν αναπτυχθεί και λάβει πολιτική έγκριση το χρονοδιάγραμμα και το πρόγραμμα εργασίας.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.4: Εξετάστε το ενδεχόμενο απόκτησης εξωτερικής υποστήριξης

Σκεπτικό

Για τις περισσότερες δημόσιες αρχές, οι ειδικές δεξιότητες που απαιτούνται για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα υπερβαίνουν την επάρκεια του προσωπικού τους. Στόχος είναι να καλυφθούν άμεσα οι απαιτούμενες δεξιότητες μέσω της σύναψης συμβάσεων με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες, εφόσον κριθεί αναγκαίο, αλλά ταυτόχρονα να αναπτυχθεί και να διατηρηθεί η αποκτηθείσα τεχνογνωσία αναφορικά με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός του οργανισμού σας.

Στόχοι

- Εξισορρόπηση βραχυπρόθεσμων απαιτούμενων δεξιοτήτων και ανάπτυξη ικανοτήτων εντός του δικού σας οργανισμού καθώς και στην ευρύτερη επαγγελματική κοινότητα.
- Διευκόλυνση μιας αποτελεσματικής διαδικασίας σχεδιασμού για τη βέλτιστη δυνατή χρήση των πόρων.
- Αύξηση της προστιθέμενης αξίας του ΣΒΑΚ μέσω συνεργασίας με εμπειρογνώμονες που προσφέρουν νέες προσεγγίσεις ή καινοτόμες προοπτικές σε καίρια θέματα.

Εργασίες

- Με βάση τη στρατηγική σας για την κάλυψη των κενών ως προς τις απαιτούμενες δεξιότητες (βλ. Δραστηριότητα 1.1), αποφασίστε τις εργασίες για τις οποίες απαιτείται εξωτερική υποστήριξη, σε περίπτωση που τα εν λόγω κενά δεν μπορούν να καλυφθούν αποτελεσματικά μέσω της ανάπτυξης ικανοτήτων στο υφιστάμενο ανθρώπινο δυναμικό εντός του οργανισμού (ή μέσω της πρόσληψης προσωπικού).
- Σκεφθείτε να λάβετε εξωτερική υποστήριξη για εργασίες για τις οποίες η έλλειψη δεξιοτήτων στον οργανισμό σας, θα υποβάθμιζε ποιοτικά ή θα παράτεινε σημαντικά τη διαδικασία σχεδιασμού εάν αυτές επιχειρηθούν να γίνουν εσωτερικά.
- Αποφασίστε εάν οι εργασίες θα μπορούσαν να προσφερθούν ως δέσμη (συνήθως εργασίες που συνδέονται στενά μεταξύ τους, π.χ. συμμετοχή των πολιτών και επικοινωνία) ή απαιτούν πολύ συγκεκριμένες δεξιότητες και πρέπει να προσφέρονται χωριστά (π.χ. συλλογή δεδομένων ή, ακόμη πιο συγκεκριμένα, έρευνα σε νοικοκυριά ή ανάλυση της ποιότητας της ποδηλατικής υποδομής).
- Προχωρήστε στην πρόσκληση υποβολής προσφορών και στη σύναψη συμβάσεων για παροχή εξωτερικών υπηρεσιών για τις επιλεγμένες εργασίες. Χρησιμοποιήστε σαφείς όρους αναφοράς στην προκήρυξη οι οποίοι περιγράφουν τις εργασίες όσο το δυνατόν ακριβέστερα, περιλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος και απτών αποτελεσμάτων για καθεμία από αυτές. Χρησιμοποιήστε κατάλληλα κριτήρια για την επιλογή των προσφορών, τα

οποία πρέπει να διευκρινιστούν στους όρους της προκήρυξης. Εκτός από το κόστος, θα πρέπει να δώσετε την πρέπουσα προσοχή και στα κριτήρια περιεχομένου (π.χ. ποιότητα της περιγραφόμενης προσέγγισης και μεθόδων, και τεχνογνωσία του διαθέσιμου προσωπικού). Η εμπειρία έχει δείξει ότι η ποιότητα μετράει καθώς οι εξωπραγματικά χαμηλές προσφορές οδηγούν συχνά σε χαμηλής ποιότητας αποτελέσματα ή σε δαπάνες παρακολούθησης για τις πόλεις.

- Κατά την ανάθεση των δραστηριοτήτων διαχείρισης σε έναν σύμβουλο, διατηρήστε τον γενικό συντονισμό εντός της αρμόδιας για τον σχεδιασμό αρχής. Προβλέπετε πάντα επαρκή χρόνο και πόρους για τη διαχείριση της ποιότητας των ανατιθέμενων εργασιών εσωτερικά από τον οργανισμό σας. Ενσωματώστε δραστηριότητες για την ανάπτυξη δεξιοτήτων στους όρους αναφοράς της προκήρυξης, όποτε αυτό είναι δυνατόν, έτσι ώστε το προσωπικό σας να αποκτήσει τα αντίστοιχα προσόντα για την επόμενη διαδικασία σχεδιασμού.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Συνυπολογισμός του χρόνου υποβολής των προγραμματισμένων προσφορών κατά την ανάπτυξη του χρονοδιαγράμματος και του προγράμματος εργασίας.
- Διεξαγωγή διαδικασιών λήψης προσφορών και σύναψης συμβάσεων μόνο μετά τη λήψη πολιτικής εντολής και έγκρισης του προγράμματος εργασίας.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Έχει ληφθεί απόφαση για τις εργασίες για τις οποίες θα ληφθεί εξωτερική υποστήριξη, εφόσον αυτή κρίνεται απαραίτητη.
- ✓ Έχουν υποβληθεί προσφορές για τις παρεχόμενες υπηρεσίες και έχει επιλεγεί ο καταλληλότερος ανάδοχος που κατανοεί την προσέγγιση ενός ΣΒΑΚ.



Παραδείγματα εργασιών για τη λήψη εξωτερικής υποστήριξης

Εργασίες	Λεπτομέρειες
<p>Προετοιμασία, οργάνωση και διευκόλυνση της πραγματοποίησης εκδηλώσεων καθώς και τεκμηρίωση και ανάλυση των αποτελεσμάτων της συζήτησης σχετικά με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών</p>	<p>Οι διοικητικές προσπάθειες που απαιτούνται για την πραγματοποίηση ικανοποιητικών συμμετοχικών διαδικασιών δεν πρέπει να υποτιμώνται.</p> <p>Ο απολογισμός των σχολίων γίνεται συνήθως χειρόγραφα, γεγονός που απαιτεί αρκετό χρόνο. Ειδικά η διαδικτυακή συμμετοχή απαιτεί από τις αρχές σχεδιασμού να διαχειρίζονται μεγάλο όγκο απαντήσεων (περισσότερα από 1000 σχόλια είναι ένα εύλογο και σύνηθες πλήθος απαντήσεων).</p> <p>Η συμμετοχή ενός ουδέτερου μεσολαβητή μπορεί επίσης να συνδράμει στην αποφυγή (παλαιών) συγκρούσεων και να βοηθήσει την ομάδα να συνεργαστεί μέσα σε ένα επικοινωνιακό περιβάλλον.</p>
<p>Επικοινωνία με το ευρύ κοινό</p>	<p>Δραστηριότητες επικοινωνίας, όπως η σύνταξη ελκυστικών έντυπων ή διαδικτυακών ειδήσεων, ο σχεδιασμός δημόσιων εκθέσεων (π.χ. η στρατηγική κινητικότητας και το ΣΒΑΚ), η διευκόλυνση χρήσης των μέσων κοινωνικής δικτύωσης (που μπορούν να δεχτούν μεγάλο όγκο σχολίων) και η λήψη επαγγελματικών φωτογραφιών κατά τη διάρκεια εκδηλώσεων.</p>
<p>Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής δεδομένων.</p>	<p>Μπορεί να πρόκειται είτε για ολόκληρη ανάλυση είτε για συγκεκριμένες τεχνικές δευτερεύουσες εργασίες ή τομείς, που είναι συνήθως εύκολο να διαχωριστούν (π.χ. ανάλυση της ποιότητας των υποδομών ποδηλάτου, συλλογή δεδομένων μετρήσεων κυκλοφορίας, ανάλυση συνθηκών περπατήματος, διεξαγωγή έρευνας σε νοικοκυριά, δημιουργία μοντέλου μετακινήσεων).</p>
<p>Εκπαίδευση σε συγκεκριμένες δραστηριότητες</p>	<p>Η επιμόρφωση θα μπορούσε να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να πραγματοποιήσουν περισσότερα διαδικαστικά στάδια των ΣΒΑΚ, εσωτερικά στον οργανισμό τους. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί στην περίπτωση της δημιουργίας μοντέλου μετακινήσεων. Σε αυτή την περίπτωση θα ήταν εξίσου σημαντικό για την πόλη να αποκτήσει τη σχετική τεχνογνωσία για τον τρόπο χρήσης του μοντέλου μετακινήσεων, ακόμη και αν το διαχειρίζεται ένας σύμβουλος.</p>
<p>Παροχή νομικών συμβουλών</p>	<p>Σε χώρες όπου υπάρχει ένα δεσμευτικό νομικό πλαίσιο για την άμβλυνση του κινδύνου δικαστικής προσβολής του ΣΒΑΚ.</p>



εικόνα © BKK Centre for Budapest Transport

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Κλουζ-Ναπόκα (Cluj-Napoca), Ρουμανία: Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ με την καθοδήγηση εξωτερικών συμβούλων

Το Σχέδιο Αστικής Κινητικότητας της Κλουζ-Ναπόκα αναπτύχθηκε από μια εξωτερική συμβουλευτική εταιρεία υπό τον συντονισμό και την καθοδήγηση των Jaspers και της EBRD. Οι σύμβουλοι ηγήθηκαν της οργάνωσης και της υλοποίησης ολόκληρης της διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής δεδομένων, της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της ανάπτυξης του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ. Το προσωπικό του οργανισμού (δήμος) συμμετείχε ενεργά και από κοντά σε όλα τα στάδια της διαδικασίας, παρέχοντας πολύτιμες γνώσεις σχετικά με τις τοπικές συνθήκες και με τον τρόπο αυτό υποστήριξε τους σύμβουλους στην ανάπτυξη εξατομικευμένων λύσεων και ενός εύρωστου ΣΒΑΚ. Συνολικά, η πρόσληψη εξωτερικών συμβούλων προσέφερε τεχνογνωσία και καινοτόμες ιδέες και συνέβαλε στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας σχεδιασμού.

Συγγραφέας: Πόλη Κλουζ-Ναπόκα, διάθεση μέσω ICLEI
Εικόνα: Πόλη της Κλουζ-Ναπόκα



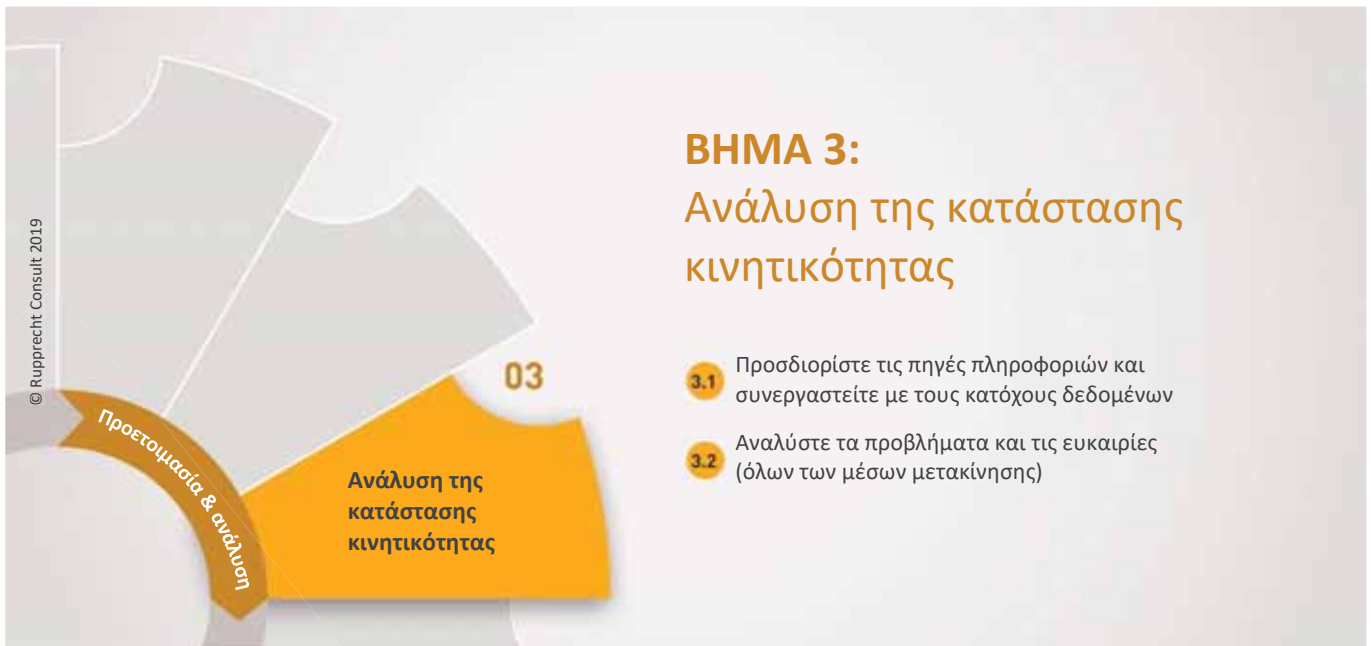
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Θεσσαλονίκη, Ελλάδα: Υποστήριξη εμπειρογνομώνων για τη δημιουργία ενός κέντρου παρακολούθησης της κινητικότητας

Για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ και την παρακολούθηση των μέτρων, οι τοπικές αρχές της Θεσσαλονίκης ανέλυσαν ένα ευρύ φάσμα δεδομένων κινητικότητας. Ο δήμος υπέγραψε συμφωνία συνεργασίας (2016 - έως σήμερα) με ένα ερευνητικό ινστιτούτο, επωφελούμενος από τις επιστημονικές του ικανότητες στον σχεδιασμό βιώσιμης κινητικότητας, στα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) καθώς και στη διαχείριση μεγάλων βάσεων δεδομένων (big data), και τη διαμόρφωση μοντέλων μετακινήσεων. Η συνεργασία ήταν κρίσιμης σημασίας για να εξασφαλιστεί πως η υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα συνδυάζει άρτια το τεχνικό με το επιστημονικό σκέλος, αυξάνοντας την ικανότητα και τις δεξιότητες του προσωπικού της τοπικής αυτοδιοίκησης στη διαχείριση της εμπλοκής των φορέων στην όλη διαδικασία και στη συλλογή των αντίστοιχων δεδομένων από αυτούς.

Συγγραφέας: Μαρία Ζουρνά, Δήμος Θεσσαλονίκης, Γεωργία Αϊφάντοπούλου και Μαρία Μορφουλάκη, ΕΚΕΤΑ/Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: Λογότυπο του ΣΒΑΚ της Θεσσαλονίκης





ΒΗΜΑ 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας

- 3.1 Προσδιορίστε τις πηγές πληροφοριών και συνεργαστείτε με τους κατόχους δεδομένων
- 3.2 Αναλύστε τα προβλήματα και τις ευκαιρίες (όλων των μέσων μετακίνησης)

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 3.1: Προσδιορίστε τις πηγές πληροφοριών και συνεργαστείτε με τους κατόχους δεδομένων

Σκεπτικό

Πριν αποφασίσετε τις μελλοντικές πολιτικές σας, είναι σημαντικό να γνωρίζετε ποια προβλήματα αντιμετωπίζετε επί του παρόντος. Στον τομέα των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας, η γνώση αυτή είναι συχνά σε μεγάλο βαθμό αποσπασματική και ελλιπής. Όπως και με τα κομμάτια ενός παζλ, τα δεδομένα και οι πληροφορίες πρέπει να συγκεντρωθούν μαζί για να περιγράψουν την υφιστάμενη κατάσταση. Για να διεξάγετε μια άρτια ανάλυση, πρέπει πρώτα να προσδιορίσετε ποια δεδομένα είναι απαραίτητα (προκείμενου να αναλύσετε όλες τις πτυχές του ΣΒΑΚ και, ειδικότερα, τις πολιτικές προτεραιότητες της διαδικασίας), ποιες πληροφορίες είναι διαθέσιμες και τι ακόμα λείπει. Οι αρχαίες πόλεις που διαθέτουν ελάχιστα ή και καθόλου δεδομένα δεν πρέπει να αποθαρρύνονται αλλά αντίθετα να αντιμετωπίζουν τη συλλογή δεδομένων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΣΒΑΚ ως ευκαιρία βελτίωσης. Μια πρόκληση που οι περισσότερες πόλεις αντιμετωπίζουν είναι ότι τα δεδομένα τους δεν είναι εναρμονισμένα σε επίπεδο χρονικού ορίζοντα και χωρικής κάλυψης και ότι τα στοιχεία αυτά συχνά διαμοιράζονται μεταξύ διαφορετικών κατόχων δεδομένων ή συστημάτων αποθήκευσης.

Ως αποτέλεσμα, η πρόσβαση σε δεδομένα μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα δύσκολη λόγω της έλλειψης πληροφοριών σχετικά με τις υπάρχουσες βάσεις δεδομένων και λόγω της απροθυμίας- ειδικά των εμπορικών επιχειρήσεων- να μοιραστούν τις πληροφορίες που διαθέτουν, απαιτώντας ενίοτε υψηλές πληρωμές για τα δεδομένα που παρέχουν ή επικαλούμενες το εμπορικό απόρρητο. Ένας λεπτομερής έλεγχος των δεδομένων, η άριστη επικοινωνία με τους κατόχους τους και η αμοιβαία ανταλλαγή στοιχείων μπορούν να συμβάλλουν στην επίλυση αυτού του προβλήματος. Η εμπειρία έχει δείξει ότι η έγκαιρη συμμετοχή στη διαδικασία σχεδιασμού των εσωτερικών και εξωτερικών κατόχων δεδομένων και οι ξεκάθαρες συμφωνίες μαζί τους, μπορούν να δημιουργήσουν ένα καλύτερο κλίμα για προθυμία συνεργασίας.

Στόχοι

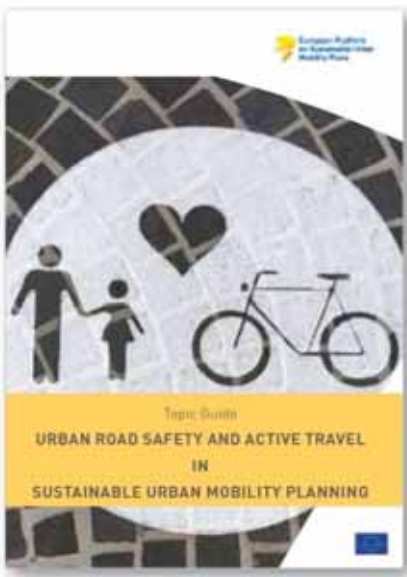
- Προσδιορισμός των αναγκαίων δεδομένων σε σχέση με τις πολιτικές προτεραιότητες και τους πιθανούς στόχους.
- Απόκτηση καλής εικόνας των διαθέσιμων δεδομένων, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας και της δυνατότητας πρόσβασης σε αυτά.
- Προσδιορισμός ελλείψεων σε δεδομένα και πρόσθετων πληροφοριών που απαιτούνται για την ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας.
- Συνεργασία τόσο με εξωτερικούς όσο και εσωτερικούς οργανισμούς για να συμπληρωθεί το σύνολο των δεδομένων, ιδανικά συνάπτοντας μακροπρόθεσμες συμφωνίες για την εξασφάλιση καλής διάθεσης και παροχής δεδομένων και στο μέλλον.
- Εξασφάλιση ότι τα κενά σε δεδομένα καλύπτονται, όπου αυτό καθίσταται δυνατό.
- Συσχέτιση των διαθέσιμων στοιχείων από διαφορετικές υπηρεσίες του δικού σας οργανισμού και από άλλους οργανισμούς και (αν χρειαστεί) συλλογή νέων δεδομένων, ώστε να συγκεντρωθεί ένα σύνολο πληροφοριών σχετικά με την αστική κινητικότητα και τους συναφείς τομείς, γεγονός που επιτρέπει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης.

Εργασίες

- Πραγματοποιείτε έλεγχο δεδομένων. Αποκτήστε μια συνολική εικόνα των αναγκών και των πηγών δεδομένων, προσδιορίστε όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το δικό σας Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αξιολογήστε την ποιότητα και την πρόσβαση σε αυτά.
- Ανακτήστε τα διαθέσιμα δεδομένα, συνθέστε το περιεχόμενό τους και προσδιορίστε τα κενά δεδομένων για τα κύρια ζητήματα κινητικότητας. Επιλέξτε τα κατάλληλα δεδομένα που περιγράφουν την κατάσταση των μεταφορών και της κινητικότητας στην πόλη σας, εστιάζοντας στους στρατηγικούς στόχους της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (βλ. πρώτο σημείο αναφοράς) και στις πολιτικές προτεραιότητες που οδήγησαν στην απόφαση για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Για παράδειγμα, εάν η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί πολιτική προτεραιότητα τότε η συλλογή δεδομένων για τα τροχαία δυστυχήματα είναι απαραίτητη. Τα δεδομένα σας πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση και τις τάσεις:
 - όλων των τρόπων μεταφοράς που χρησιμοποιούνται στην πόλη σας, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων και του επιπέδου ενσωμάτωσής τους (πολυτροπικότητα),
 - όλων των κύριων πτυχών της βιώσιμης κινητικότητας που σχετίζονται με την πόλη σας (π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οδική ασφάλεια, βιωσιμότητα των δημόσιων χώρων, ισότιμη προσβασιμότητα στις υπηρεσίες, στους χώρους εργασίας και στην εκπαίδευση).
- Μην περιοριστείτε σε μια απλή περιγραφή της κατάστασης αλλά στοχεύστε να κατανοήσετε τα βασικά αίτια. Για

παράδειγμα, γιατί οι περισσότεροι εξακολουθούν να μεταβαίνουν οδηγώντας στο κέντρο και να παρκάρουν εκεί παρά την επαρκή διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park & Ride); Επιδιώξτε δεδομένα που εξηγούν τα κίνητρα για τη συμπεριφορά κινητικότητας που θέλετε να επηρεάσετε, για παράδειγμα, περιλαμβάνοντας στις έρευνες κινητικότητας, ποιοτικές ερωτήσεις σχετικές με τη συμπεριφορά. Οι πληροφορίες αυτές θα βοηθήσουν μεταγενέστερα στην επιλογή αποτελεσματικών μέτρων.

- Συμβουλευτείτε τους εμπλεκόμενους φορείς και το ευρύ κοινό σχετικά με τα προβλήματα και τα θέματα που θεωρούν ότι πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ. Αυτό τους κρατά ενημέρους επί της διαδικασίας σχεδιασμού, διασφαλίζει ότι ακούγονται οι φωνές τους και εμπνέει στο κοινό ένα αίσθημα κυριότητας του ΣΒΑΚ. Η συλλογική τους συμμετοχή μπορεί επίσης να αποτελέσει πολύτιμη πηγή πληροφοριών που βοηθά στην κάλυψη των κενών δεδομένων.
- Προσπαθήστε να οργανώσετε την ανταλλαγή δεδομένων που χρειάζεστε για την ανάλυσή σας με εξωτερικούς κατόχους δεδομένων. Σεβαστείτε την αρχή της εμπιστευτικότητας (σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και την εθνική νομοθεσία), διατηρήστε ανώνυμα τα προσωπικά δεδομένα και χειριστείτε τα προσεκτικά στο σύνολό τους για να αποφύγετε προβλήματα συνεργασίας (σκεφτείτε να δημιουργήσετε μια στρατηγική ασφαλείας για τη διαχείριση των δεδομένων σας). Εξηγήστε με σαφήνεια τους λόγους για τους οποίους χρειάζεστε τα δεδομένα, δείχνοντας τα οφέλη που θα προκύψουν από τη χρήση τους και περιγράψτε πώς θα χρησιμοποιηθούν και θα διατηρηθούν από τον οργανισμό σας. Συμφωνήστε από κοινού σχετικά με τη διαδικασία συλλογής και κοινής χρήσης των δεδομένων, ώστε όλοι οι συνεργάτες να μπορούν να βασίζονται σε ένα και μόνο κοινό σύνολο πληροφοριών (π.χ. ασφαλής πλατφόρμα ανταλλαγής δεδομένων).
- Για να καλύψετε σημαντικά κενά που εξακολουθούν να υπάρχουν στα δεδομένα σας, θα πρέπει να ελέγξετε τη διαθεσιμότητα προκαθορισμένων τιμών, όπως αυτές που παρέχονται π.χ. σε εθνικό επίπεδο, ή να συλλέξετε πρόσθετα δεδομένα που δεν είναι προσβάσιμα από εσωτερικούς ή εξωτερικούς κατόχους δεδομένων. Τα δεδομένα μπορούν να συλλεχθούν με διάφορα μέσα. Για παράδειγμα, οι τάσεις ως προς το πλήθος των πεζών μπορούν να προσδιοριστούν με τη διεξαγωγή μετρήσεων με μηχανικά μέσα ετησίως σε βασικά σημεία της πόλης, όπως με την εγκατάσταση μηχανημάτων καταμέτρησης ή με τη διενέργεια ερευνών σε νοικοκυριά. Η επιλογή της μεθόδου εξαρτάται από τους διαθέσιμους πόρους, το μέγεθος της πόλης και το απαιτούμενο επίπεδο αξιοπιστίας. Μπορούν να διακριθούν οι ακόλουθοι γενικοί τύποι δεδομένων:
 - Ποσοτικά δεδομένα από αυτόματες μετρήσεις (π.χ. μηχανές μέτρησης, αισθητήρες υπέρυθρων και άλλοι αισθητήρες, κάμερες, δορυφόροι) ή δεδομένα GPS (π.χ. εντοπισμός οχημάτων, τοποθεσίες κινητών τηλεφώνων που συλλέγονται μέσω εφαρμογών ή παρόχων υπηρεσιών κινητής τηλεφωνίας).



Για τη συλλογή δεδομένων είναι σημαντικό να δημιουργηθούν ακριβή, συγκεκριμένα και πλήρη σύνολα δεδομένων, αλλά και να οριστούν προτεραιότητες και σαφείς στόχοι ανάλογα με τους σκοπούς για τους οποίους αυτά συλλέγονται. Ο Θεματικός Οδηγός “Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning” για την **Αστική Οδική Ασφάλεια και Ενεργητική Μετακίνηση στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** προσφέρει έναν κατάλογο προτεραιοτήτων για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την οδική ασφάλεια:

- Προσδιορισμός των κύριων τύπων ατυχημάτων ως βάση για τον καθορισμό των κατάλληλων ομάδων-στόχων προς προσέγγιση και των μέτρων που πρέπει να αναπτυχθούν.
- Προσδιορισμός επικίνδυνων σημείων στο δίκτυο για όλα τα μέσα μεταφοράς.
- Καθορισμός ρεαλιστικών αλλά φιλόδοξων στόχων για την πολιτική ασφάλειας.
- Ενίσχυση της ευαισθητοποίησης: τα σωστά αριθμητικά στοιχεία ατυχημάτων μπορούν να συμβάλουν στην ευαισθητοποίηση του κοινού.
Ο Θεματικός Οδηγός ορίζει επίσης ένα ελάχιστο σύνολο δεδομένων που απαιτείται για την ανάλυση της κατάστασης της οδικής ασφάλειας σε μια πόλη. Πρώτιστα η ανάλυση θα πρέπει να εξετάσει:
 - τον συνολικό αριθμό ατυχημάτων και θανάτων ετησίως στην πόλη για περίοδο τουλάχιστον 3 ετών.
 - τον συνολικό αριθμό ατυχημάτων χωρίς τραυματισμούς, ομαδοποιημένα ανάλογα με τους διάφορους τρόπους μεταφοράς, για περίοδο τουλάχιστον τριών ετών, και
 - Θέση (τοποθεσία) και τύπος ατυχημάτων στο (πολυτροπικό) δίκτυο της πόλης

- Ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα από έρευνες (σε νοικοκυριά, στην οδό, στο όχημα) ή από μετρήσεις στην οδό (π.χ. χειροκίνητοι μετρητές κυκλοφορίας, επιτόπιες αυτοψίες, απογραφή διαθέσιμων χώρων στάθμευσης)
- Ποιοτικά δεδομένα από συνεντεύξεις ή ομάδες στόχους (focus groups),
- Ποιοτικά στοιχεία από τον έντυπο τύπο, ιστολόγια, μέσα κοινωνικής δικτύωσης,
- Μοντελοποίηση δεδομένων για την κάλυψη κενών σε δεδομένα.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Χρησιμοποιήστε τα ανοικτά δεδομένα όσο το δυνατόν περισσότερο. Αυτό θα κάνει τη διαδικασία πιο διαφανή, επιτρέποντας στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς να έχουν πρόσβαση και να χρησιμοποιούν τα δεδομένα, τα οποία με τη σειρά τους μπορούν να ωφελήσουν τις δραστηριότητες σχεδιασμού (π.χ. φοιτητές που αναλύουν σε βάθος ένα ζήτημα κινητικότητας ή προγραμματίζουν μια εφαρμογή κινητικότητας για την πόλη σας). Βεβαιωθείτε ότι τα ανοικτά δεδομένα που χρησιμοποιούνται είναι υψηλής ποιότητας.
- Δημιουργήστε μια κεντρική βάση δεδομένων που θα διαχειρίζεται τα δεδομένα όλων των τμημάτων του φορέα σας. Αυτό διευκολύνει την εσωτερική ανταλλαγή δεδομένων και τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό, καθιστώντας ευκολότερη την εξέταση των δεδομένων και των πτυχών πολιτικής άλλων υπηρεσιών.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Έναρξη συντονισμού μόλις συσταθεί η ομάδα εργασίας και καθοριστεί το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής (βλ. Δραστηριότητες 1.2 και 2.1), το αργότερο μετά από την έγκριση του χρονοδιαγράμματος και του σχεδίου εργασίας.
- Απευθύνεται και τροφοδοτεί άμεσα την ανάλυση κινητικότητας της Δραστηριότητας 3.2.
- Σύνδεση του προσδιορισμού των πηγών και των αναγκών δεδομένων με τον καθορισμό των προτεραιοτήτων (Δραστηριότητα 5.2), τους στρατηγικούς δείκτες (Δραστηριότητα 6.1) και τη διαδικασία παρακολούθησης (Δραστηριότητα 11.1).

Λίστα ελέγχου

- ✓ Έχουν προσδιοριστεί οι ανάγκες δεδομένων σε σχέση με τις πολιτικές προτεραιότητες και τους πιθανούς στόχους.
- ✓ Έχουν εντοπιστεί διαθέσιμα δεδομένα και έχει ελεγχθεί η ποιότητά τους.
- ✓ Έχουν καθοριστεί τα κενά δεδομένων και έχουν εντοπιστεί οι πρόσθετες πηγές δεδομένων.
- ✓ Έχει καθιερωθεί ασφαλής διαχείριση δεδομένων.
- ✓ Έχει συμφωνηθεί η κοινή χρήση δεδομένων με εξωτερικούς κατόχους δεδομένων.
- ✓ Έχουν συλλεχθεί συμπληρωματικά δεδομένα, όπου αυτό έχει κριθεί απαραίτητο.



Εργαλεία μέτρησης της ποιότητας των δημόσιων χώρων

Υπάρχει μια σειρά διαθέσιμων εργαλείων που σας βοηθούν να μετρήσετε πώς οι άνθρωποι χρησιμοποιούν τους δημόσιους χώρους και να κατανοήσετε πώς αυτοί μπορούν να βελτιωθούν. Ως ένας από τους πρωτοπόρους σε αυτόν τον τομέα, το Ινστιτούτο Gehl προσφέρει μια σειρά από τέτοια εργαλεία στην ιστοσελίδα του, όπως:

- Το «Twelve Quality Criteria» (Δώδεκα Ποιοτικά Κριτήρια) είναι ένα εργαλείο για την έρευνα σχετικά με το πώς οι πολίτες βιώνουν τους δημόσιους χώρους. Συγκεκριμένα, χρησιμοποιείται για να εκτιμήσει εάν τα διαφορετικά χαρακτηριστικά ενός δημόσιου χώρου είναι ασφαλή, άνετα και ευχάριστα για τους ανθρώπους.
- Το «People Moving Count» (Μετρητής Μετακινούμενων Ανθρώπων) μετράει πόσα άτομα μετακινούνται μέσα σε ένα χώρο και με ποια μέσα. Αυτές οι πληροφορίες σας δίνουν μια αίσθηση του πόσο πολυσύχναστος είναι ένας χώρος σε διαφορετικές ώρες της ημέρας αλλά και πόσο προσβάσιμος είναι από διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς.
- Το «Stationary Activity Mapping» (Στατική Χαρτογράφηση Δραστηριότητας) είναι ένα εργαλείο χαρτογράφησης το οποίο σας βοηθά να καταγράψετε τι κάνουν οι άνθρωποι σε ένα χώρο σε μια δεδομένη στιγμή, όπως για παράδειγμα αν κάθονται σε πάγκο, αθλούνται ή παίζουν μουσική. Το αποτέλεσμα είναι μια στιγμιαία απεικόνιση της δραστηριότητας στην περιοχή έρευνάς σας. Αξιολογώντας αυτό που συμβαίνει ήδη σε ένα μέρος, μπορείτε να αρχίσετε να προσδιορίζετε πιθανές βελτιώσεις της δημόσιας ζωής.
- Όλο και περισσότερες εφαρμογές χρησιμοποιούνται για την ανάλυση του δημόσιου χώρου, οι οποίες διευκολύνουν τις πόλεις να συλλέγουν επιτόπου δεδομένα και κατόπιν να τα οργανώνουν και να τα θέτουν σε κοινή χρήση σε μια δημόσια βάση δεδομένων.

Για περισσότερες πληροφορίες, δείτε: <https://gehl.institute.org/tools/>





Ακούστε & μάθετε! - Διαδικτυακές έρευνες με χρήση χαρτογράφησης για τη συλλογή δεδομένων⁴⁷

Ο σχεδιασμός με γνώμονα τον άνθρωπο απαιτεί την (έγκαιρη) ένταξη των πολιτών στη διαδικασία - για παράδειγμα μέσω της συλλογής δεδομένων με το Γεωγραφικό Πληροφοριακό Σύστημα για τη Δημόσια Συμμετοχή (ΓΠΣΔΣ) (Public Participation Geographic Information System). Οι διαδικτυακές έρευνες με χρήση χαρτογράφησης, οι οποίες συνδέουν μια διαδικτυακή έρευνα με έναν διαδραστικό χάρτη, συνδυάζουν τη συμμετοχή του κοινού και τη συλλογή δεδομένων για έξυπνο σχεδιασμό ο οποίος βασίζεται

στις ανάγκες, τις αντιλήψεις και τις ιδέες των πολιτών. Το ΓΠΣΔΣ επιτρέπει τη συλλογή δεδομένων από μια μεγάλη και ποικιλόμορφη ομάδα ανθρώπων, ενώ βελτιώνει τη συμμετοχή του κοινού, συμβάλλει στη δημιουργία αισθήματος κυριότητας επί της διαδικασίας και ακόμα υιοθετεί την οπτική των πολιτών. Για τους υπεύθυνους σχεδιασμού, τα συλλεχθέντα δεδομένα μπορούν να αποτελέσουν πηγή πληροφοριών και το ΓΠΣΔΣ μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για να ενδυναμώσει τη θέση των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Για παράδειγμα, ορίζοντας τους τομείς παρέμβασης χαρτογραφώντας εκείνους που χρήζουν βελτίωσης (π.χ. αντιλήψεις για τις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών, χαρτογράφηση μη ασφαλών περιοχών, ανεπαρκείς ποδηλατικές διαδρομές κ.λπ.). Με τον τρόπο αυτό, η πόλη του Ελσίνκι ανέπτυξε το Γενικό Σχέδιο της μαζί με τους πολίτες και η πόλη της Στοκχόλμης συγκέντρωσε ιδέες για τον σχεδιασμό μιας νέας γειτονιάς. Αντί να αντικαταστήσουν τις παραδοσιακές μεθόδους, οι διαδικτυακές έρευνες με χρήση χαρτογράφησης μπορούν να τις συμπληρώσουν για να προσεγγίσουν ένα ευρύτερο κοινό και να αυξήσουν την ποιότητα των συλλεγόμενων δεδομένων. Ειδικά για τις μητροπολιτικές περιοχές, το ΓΠΣ για τη Δημόσια Συμμετοχή μπορεί να προσεγγίσει ένα ευρύ κοινό σε μια ολόκληρη περιοχή.

Ποιο είδος δεδομένων μπορείτε να συλλέξετε με τις εν λόγω διαδικτυακές έρευνες;

Η συλλογή δεδομένων απευθείας από τους πολίτες μπορεί να σας δώσει μια εντελώς νέα κατανόηση για τα περιβάλλοντα που κατοικούν οι άνθρωποι τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού. Ζητώντας από τους συμμετέχοντες να εντοπίσουν διάφορα μέρη σε έναν χάρτη (π.χ. περιοχές που επισκέπτονται καθημερινά ή περιοχές που προτιμούν/ αποφεύγουν), να αξιολογήσουν την ποιότητα των υποδομών ή να χαρτογραφήσουν τις ιδέες τους για τη μελλοντική ανάπτυξη της πόλης τους, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποκτά, μέσα από τους πολίτες, καλύτερη εικόνα και καθίσταται εμφανές σε ποια σημεία πρέπει να αναληφθούν δράσεις. Με τη συλλογή χωρικών δεδομένων, τα γεωγραφικά μοτίβα μπορούν να συσχετισθούν με τις κοινωνικοδημογραφικές πτυχές, τις συμπεριφορές και την περιβαλλοντική ποιότητα. Τα δεδομένα από διαδικτυακές έρευνες μπορούν, για παράδειγμα, να χρησιμοποιηθούν για να κατανοήσετε περισσότερο σχετικά με:

- τη συμπεριφορά κινητικότητας (π.χ. με χαρτογράφηση των τοποθεσιών με μεγάλη επισκεψιμότητα, τις διαδρομές, τους σκοπούς ταξιδιών, τη συχνότητα των επισκέψεων, τις επιλογές τρόπου μεταφοράς),
- Χώροι ενδιαφέροντος και χώροι δραστηριότητας.
- Ικανοποίηση ή δυσαρέσκεια και αντιλήψεις π.χ. γειτονιάς, αστικού χώρου, προσβασιμότητας, δημόσιας ασφάλειας, πράσινου χώρου, υπηρεσιών κινητικότητας, υποδομών κ.λπ.,
- Εντοπισμός τομέων που χρειάζονται βελτίωση (π.χ. ανεπαρκής δημόσια συγκοινωνία).
- Αποτελέσματα υγείας και ευεξίας σε σχέση με την κινητικότητα, και
- Δημογραφικά δεδομένα.

Ποια διαδικτυακά εργαλεία είναι διαθέσιμα;

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>



εικόνα © Πόλη του Λαχτί

⁴⁷ Πηγή και πρόσθετες πηγές: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikuła, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges. (Γεωγραφικό Πληροφοριακό Σύστημα για τη Δημόσια Συμμετοχή στην ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: μέθοδοι, εφαρμογές και προκλήσεις.) *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35. 9-35.



Μέτρηση της προσβασιμότητας - η φλαμανδική προσέγγιση «Mobiscore»

Ο σχεδιασμός της αστικής κινητικότητας θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο στην κινητικότητα με τη στενή έννοια (δηλαδή στην ευκολία μετακίνησης στην πόλη), αλλά και στον τελικό στόχο της κινητικότητας, δηλαδή της προσβασιμότητας των χώρων και των δραστηριοτήτων. Η προσβασιμότητα περιγράφει την πραγματική δυνατότητα συμμετοχής σε δραστηριότητες εκτός της κατοικίας. Ένα από τα εμπόδια που πρέπει να ξεπεράσετε για να αντιμετωπίσετε σαφέστερα την προσβασιμότητα σε ένα ΣΒΑΚ είναι η δυσκολία μέτρησης της.

Το φλαμανδικό εργαλείο και η χρήση του στη Φλάνδρα

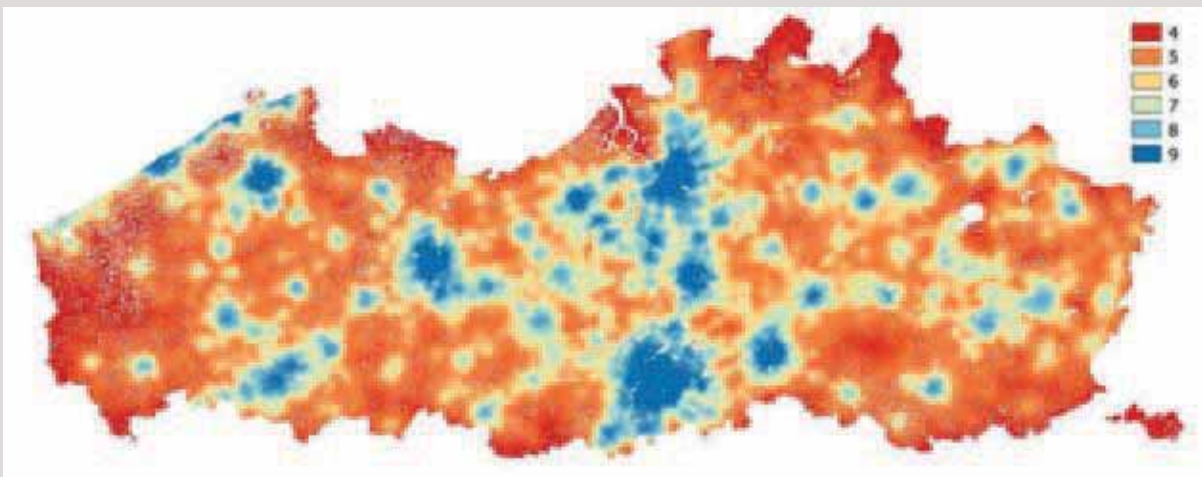
Τον Μάιο του 2019, το Τμήμα Περιβάλλοντος, Φύσης και Ενέργειας της φλαμανδικής κυβέρνησης (LNE) έθεσε σε λειτουργία ένα διαδικτυακό εργαλείο, το «Mobiscore», το οποίο αποδίδει μια «βαθμολογία προσβασιμότητας» σε μια συγκεκριμένη κατοικία ή κομμάτι γης. Το σκορ ενημερώνει τους πιθανούς αγοραστές ή τους νοικοκυριούς της κατοικίας για το κατά πόσο οι διάφορες υποδομές, όπως ο σιδηροδρομικός σταθμός, η στάση των λεωφορείων, το σχολείο, κλπ, είναι προσβάσιμες με βιώσιμα μέσα, για παράδειγμα με το ποδήλατο ή με τα πόδια. Με την ανάπτυξη αυτού του εργαλείου, το υπουργείο επιθυμεί να εντείνει την ευαισθητοποίηση των πολιτών σχετικά με το αντίκτυπο που έχει η επιλογή της κατοικίας στην κινητικότητα. Η απόφαση αγοράς ή νοικίασης είναι μια σημαντική στιγμή στη ζωή ενός ανθρώπου που μπορεί να αξιοποιηθεί για να οδηγήσει σε αλλαγές στη συμπεριφορά της κινητικότητάς του, για παράδειγμα στις επιλογές των τρόπων μεταφοράς. Οι άνθρωποι που επιθυμούν να μετακομίσουν σε ένα νέο σπίτι μπορούν εύκολα να συγκρίνουν την προσβασιμότητα διαφορετικών τοποθεσιών μέσω της ιστοσελίδας του Mobiscore (www.mobiscore.be - μόνο στα ολλανδικά). Το Mobiscore θα μπορούσε επίσης να εξελιχθεί σε χρήσιμο αναλυτικό εργαλείο για τον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας. Καθώς αποδίδει τη βαθμολογία προσβασιμότητας για κάθε εκτάριο (100x100 μ.), ένας χάρτης ο οποίος αποτυπώνει τις διάφορες βαθμολογίες σε μια λειτουργική αστική περιοχή θα μπορούσε να αποκαλύψει τις περιοχές που λαμβάνουν σκορ με υψηλή και χαμηλή προσβασιμότητα. Αυτό μπορεί, για παράδειγμα, να βοηθήσει στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επείγουσα αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς ή της διασύνδεσης των ποδηλατικών υποδομών. Επιπλέον, μπορεί να συσχετίσει αποτελεσματικότερα την πολιτική αστικής ανάπτυξης με τον σχεδιασμό της κινητικότητας, υποδεικνύοντας πού μπορεί να τονωθεί η πολεοδόμηση, η δημιουργία σχολείων κ.λπ., προκειμένου να προωθηθούν οι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς.

Πώς η φλαμανδική προσέγγιση μπορεί να εμπνεύσει το ΣΒΑΚ σας

Είναι απίθανο να υπάρχει διαθέσιμο στην πόλη σας ένα έτοιμο εργαλείο για τη μέτρηση της προσβασιμότητας σε κοινούς καθημερινούς προορισμούς. Ωστόσο, κατά τη δραστηριότητα 3.1 (Προσδιορίστε τις πηγές πληροφοριών και συνεργαστείτε με τους κατόχους δεδομένων), θα πρέπει να ελέγξετε με το Τμήμα Χωροταξίας ή Πολεοδομίας ή με τα ερευνητικά ιδρύματα στην περιοχή σας για να διαπιστώσετε αν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα σε GIS σχετικά με την τοποθεσία των καταστημάτων, των σχολείων κλπ. Με βάση λοιπόν την πυκνότητα αυτών των υποδομών, μπορεί να αναπτυχθεί μια βαθμολογία προσβασιμότητας για διάφορες περιοχές της πόλης. Επιπλέον, μπορεί να αναλυθεί η πυκνότητα των στάσεων των δημόσιων συγκοινωνιών ή να εντοπιστούν οι περιοχές που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από αυτές (π.χ. 400 μέτρα για στάσεις λεωφορείων και 800 μέτρα για στάσεις με τρένο). Στη δεύτερη φάση της διαδικασίας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ για την ανάπτυξη στρατηγικής, η χαρτογράφηση δεικτών προσβασιμότητας μπορεί να συνεισφέρει με πληροφορίες στις συζητήσεις με τους παρόχους δημόσιων μεταφορών, τους πολίτες και άλλους εμπλεκόμενους φορείς. Αυτό είναι ιδιαίτερα χρήσιμο κατά τη συνεργασία με τα τμήματα αστικής ανάπτυξης για τη χάραξη της στρατηγικής TOD (Transit Oriented Development) (Ανάπτυξη Προσανατολισμένη στη Δημόσια Συγκοινωνία), ήτοι της αστικής ανάπτυξης που προσανατολίζεται στη διαμόρφωση κόμβων δημόσιων μέσων μεταφοράς, ενώ ταυτόχρονα αποθαρρύνει την ανάπτυξη περιοχών με υψηλή εξάρτηση στα αυτοκίνητα και χαμηλή προσβασιμότητα στις δημόσιες συγκοινωνίες. Σε επίπεδο γειτονιάς, η χαρτογράφηση της προσβασιμότητας μπορεί να ενθαρρύνει την ανάπτυξη διαδρομών ενεργητικής κινητικότητας και βοηθά στον σχεδιασμό της πολυλειτουργικής οικιστικής ανάπτυξης περιλαμβάνοντας σχολεία, καταστήματα και υπηρεσίες. Για περισσότερο λεπτομερές πληροφορίες σχετικά με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τον δείκτη «βαθμολογία κινητικότητας» που αναπτύχθηκε στη Φλάνδρα, βλ.: <https://www.tmluven.be/en/project/Mobiscore> (μόνο στα ολλανδικά).

Συγγραφέας: Dirk Lauwers, Κέντρο Κινητικότητας και Χωροταξικού Σχεδιασμού, Πανεπιστήμιο της Γάνδης

Σχήμα 18: Γεωγραφική κατανομή του Mobiscore σε ολόκληρη τη Φλάνδρα (βαθμολόγηση ανά 1 εκτάριο, το κόκκινο (4) είναι το λιγότερο προσβάσιμο και το μπλε (9) το περισσότερο προσβάσιμο, Μεταφορές & Κινητικότητα Λέουβεν, 2019. Mobiscore, www.tmluven.be/en/project/Mobiscore)





Περισσότερα εργαλεία ανάλυσης

- Το Εργαλείο Οικονομικής Αξιολόγησης της Υγείας (HEAT, Health Economic Assessment Tool) για το περπάτημα και την ποδηλασία (WHO/ Ευρώπη) αξιολογεί οικονομικά τα οφέλη στην υγεία από το περπάτημα και την ποδηλασία στην πόλη, www.heatwalkingcycling.org/#homepage
- Η AirQ + (WHO) πραγματοποιεί υπολογισμούς που επιτρέπουν την ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην υγεία, συμπεριλαμβανομένων των εκτιμήσεων για τη μείωση του προσδόκιμου ζωής, www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution
- Το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου προσφέρει οδηγίες σχετικά με τον σχεδιασμό δικτύων υποδομών ποδηλάτου και περπατήματος, συμπεριλαμβανομένου ενός εργαλείου ελέγχου διαδρομών πεζής μετακίνησης, www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools
- Η πόλη μπορεί να ενθαρρύνει τους πολίτες να αναφέρουν προβλήματα σχετικά με την οδική ασφάλεια και τις υποδομές σε μια συγκεκριμένη πλατφόρμα. Ορισμένες πόλεις ή χώρες έχουν τη δική τους πλατφόρμα υποβολής σχολίων, όπως το Radkummerkasten της Βιέννης, στην Αυστρία (www.Radkummerkasten.at) ή το FixMyStreet για το Ηνωμένο Βασίλειο (www.fixmystreet.com).
- Η BYPAD (Πολιτική Ελέγχου Ποδηλασίας) σας βοηθά να αξιολογήσετε την πολιτική που έχει μια πόλη σχετικά με την ποδηλασία, www.bypad.org/cms_site.html?id=552&sprache=en
- Για περισσότερα εργαλεία συλλογής δεδομένων, ανατρέξτε επίσης στο τεύχος CIVITAS Urban Mobility Tool Inventory: https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Γκντίνια (Gdynia), Πολωνία: Σύμπραξη για τη συλλογή δεδομένων μεταξύ δημοτικών αρχών και αρχών δημοσίων μεταφορών

Τα τελευταία χρόνια, η Γκντίνια έχει δημιουργήσει μια πολύτιμη συνεργασία με διάφορους φορείς για τη συλλογή δεδομένων για τον σχεδιασμό κινητικότητας. Οι λεπτομερείς συνεντεύξεις με τους πολίτες για τις προτιμήσεις και τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την κινητικότητα (οι οποίες διεξάγονται από την αρχή δημοσίων μεταφορών), τα δεδομένα GPS που συλλέγονται σε διάφορες εκστρατείες και έργα, οι κυκλοφοριακές μετρήσεις, καθώς και συνεντεύξεις στον δρόμο με πεζούς, οδηγούς και ιδιοκτήτες καταστημάτων παρέχουν πλήθος πληροφοριών. Τα δεδομένα αυτά χρησιμοποιούνται, μεταξύ άλλων, για τη δημιουργία χαρτών κινητικότητας με ανάλυση χρωματικών διαβαθμίσεων, απεικονίσεις των ποδηλατικών ροών και για τα στατιστικά εμπορευματικών μεταφορών, στοιχεία χρήσιμα για τους συγκοινωνιολόγους και τους πολεοδόμους. Η ανάπτυξη αξιόπιστης σχέσης με τους συνεργάτες σας και η συμμετοχή τους σε όλη τη διαδικασία σας βοηθά να λαμβάνετε δεδομένα και να διατηρείτε μια μακροχρόνια σχέση συνεργασίας.



Πηγή: Πόλη της Γκντίνια, διάθεση μέσω UBC

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βρέμη, Γερμανία: Διαδικτυακή συμμετοχή των πολιτών για την αξιολόγηση της κατάστασης κινητικότητας

Συμπληρώνοντας τις παραδοσιακές μεθόδους συλλογής δεδομένων, ο δήμος της Βρέμης χρησιμοποίησε πληθοποριστικές μεθόδους (crowdsourcing-based methods) για να αναλύσει τα προβλήματα και τις ευκαιρίες ανάπτυξης της κινητικότητας στην πόλη. Η προορατική στρατηγική συμμετοχής και οι καινοτόμες πλατφόρμες ηλεκτρονικής συμμετοχής επέτρεψαν ώστε οι πολίτες να χρησιμεύσουν ως μια βασική πηγή δεδομένων. Οι πολίτες απάντησαν σε ερωτήσεις, όπως «Πού δεν πάνε καλά τα πράγματα;» και «πού βάνουν ομαλά;», μέσω μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας, η οποία επέτρεψε στους χρήστες της να επισημάνουν συγκεκριμένες τοποθεσίες στον χάρτη, καταχωρώντας τες με ιδιαίτερο χρώμα σύμφωνα με τον τρόπο μετακίνησης. Η σελίδα έλαβε περισσότερες από 100.000 επισκέψεις, 4.000 συνεισφορές, 9.000 σχόλια και 100.000 αντιδράσεις (like, dislike).

Συγγραφέας: Michael Glotz-Richter, πόλη της Βρέμης, διάθεση μέσω ICLEI
Εικόνα: Πόλη της Βρέμης

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 3.2: Αναλύστε τα προβλήματα και τις ευκαιρίες (όλων των μέσων μετακίνησης)****Σκεπτικό**

Μια καλή ανάλυση της κινητικότητας είναι υψίστης σημασίας στην προσπάθεια να καθοριστούν οι κατάλληλες πολιτικές και παρέχει την αναγκαία βάση με την οποία μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος. Η ανάλυση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη, αλλά και διαχειρίσιμη λαμβάνοντας υπόψη τους διαθέσιμους πόρους. Πρέπει να εξασφαλίσετε τη σωστή ανάλυση όλων των δικτύων μεταφορών, των μέσων μετακίνησης και των βασικών πτυχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, χωρίς όμως να αφιερώσετε υπερβολικό χρόνο και ενέργεια αναλύοντας σύνολα δεδομένων που δεν σχετίζονται με τα βασικά ζητήματα της πόλης σας. Όπου κρίνετε χρήσιμο, η διαδικασία σχεδιασμού θα πρέπει να βασίζεται στα αποτελέσματα υφιστάμενων σχεδίων και στρατηγικών.

Στόχοι

- Ανασκόπηση της υφιστάμενης κατάστασης των σημαντικών εξελίξεων στην κινητικότητα και τις μεταφορές σε ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή, βάσει δεδομένων και σχετικών εγγράφων σχεδιασμού τόσο για την κινητικότητα των επιβατών όσο και για τις μεταφορές εμπορευμάτων.

- Προετοιμασία μιας λίστας προβλημάτων και ευκαιριών που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα (π.χ. προσβασιμότητα στις υπηρεσίες, ρύπανση, κοινωνική ανισότητα, οδική ασφάλεια, προστασία του περιβάλλοντος, χρήσεις γης και ανθεκτικότητα του δικτύου).
- Προσδιορισμός και ιεράρχηση βασικών προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ σας.

Εργασίες

- Ελέγξτε τα βασικά έγγραφα σχεδιασμού σχετικά με τις αστικές μεταφορές για μια χρήσιμη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, των προβλημάτων και των στρατηγικών. Τα έγγραφα αυτά ενδέχεται να περιλαμβάνουν τομεακά σχέδια κινητικότητας και στρατηγικές (π.χ. για το περπάτημα, την ποδηλασία, τις δημόσιες συγκοινωνίες, τις οδικές μεταφορές, τη στάθμευση, τις μεταφορές εμπορευμάτων) καθώς και σχέδια από άλλους συναφείς τομείς πολιτικής (π.χ. χρήσεις γης, ενέργεια, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική ένταξη, υγεία και ασφάλεια), καθώς και από τοπικούς παρόχους μεταφορών και άλλους δήμους. (Βασίζεται στη Δραστηριότητα 2.2 στην ανάλυση των εγγράφων σχεδιασμού).

- Δείτε επίσης τον προϋπολογισμό του δήμου. Πόσα έχουν επενδυθεί στους διάφορους τρόπους μεταφοράς και σε μέτρα για την αντιμετώπιση των διαφόρων πτυχών βιωσιμότητας; Είναι αυτό σύμφωνο με τις προτεραιότητες της πόλης σας ή υπάρχουν αποκλίσεις;
- Αναλύστε τα δεδομένα σας (συγκεντρώθηκαν στη Δραστηριότητα 3.1). Βεβαιωθείτε επίσης ότι χρησιμοποιείτε μεθόδους χωρικής ανάλυσης, για παράδειγμα με τη χαρτογράφηση των οδικών ατυχημάτων, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των επιπέδων θορύβου, περιοχών που βρίσκονται μακριά από πάρκα και εκείνων που δεν είναι προσβάσιμες μέσω της δημόσιας συγκοινωνίας ή εντοπισμός ασυνεχειών στα δίκτυα ποδηλατικών υποδομών και πεζοδρόμων. Με βάση τις υπάρχουσες πληροφορίες και τις εκτιμήσεις των ειδικών, εντοπίστε σε προκαταρκτικό επίπεδο τα κύρια προβλήματα και τις στρατηγικές για την επίλυση τους.
- Μαζί με τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες, προετοιμάστε μια ανάλυση βάσης για τον εντοπισμό και την ιεράρχηση των κυριότερων προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ σας. Στο μέτρο του δυνατού, προσπαθήστε να ποσοτικοποιήσετε την υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας και των μεταφορών και να την αποτυπώσετε σε χάρτες. Η ανάλυση βάσης πρέπει να περιλαμβάνει την ισχύουσα κατάσταση, τις τάσεις και τους προβληματικούς τομείς:
 - όλων των μέσων μετακίνησης που χρησιμοποιούνται στην πόλη σας, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματικών μεταφορών και του επιπέδου ενσωμάτωσής τους (πολυτροπικότητα),
 - όλων των βασικών πτυχών της βιώσιμης κινητικότητας που σχετίζονται με την πόλη σας (π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οδική ασφάλεια, βιωσιμότητα των δημόσιων χώρων, ισότιμη πρόσβαση στις υπηρεσίες, απασχόληση και εκπαίδευση).
- Επιδιώξτε τη συμμετοχή των κατοίκων στην ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών (π.χ. προσφέροντας διαδικτυακούς χάρτες όπου οι κάτοικοι μπορούν να εντοπίσουν φιλικές και μη περιοχές για μετακίνηση με συγκεκριμένα μέσα μετακίνησης).
- Αξιολογήστε τις πτυχές κοινωνικού αποκλεισμού στο πλαίσιο διαμόρφωσης των πολιτικών στον τομέα των μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται την εξέταση των αναγκών κινητικότητας ολόκληρης της κοινότητας, συμπεριλαμβανομένων των ευάλωτων ομάδων όπως τα παιδιά, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα άτομα τρίτης ηλικίας, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονοτικές ομάδες κ.λπ. Η παράμετρος του φύλου, δηλαδή η παροχή ισότιμων ευκαιριών στις γυναίκες και τους άνδρες, πρέπει επίσης να εξεταστεί. Σημαντικές ερωτήσεις που πρέπει να λάβετε υπόψη είναι:
 - Τα μέτρα που αφορούν στις μεταφορές διευκολύνουν την απασχόληση και υποστηρίζουν την ανάπτυξη μιας αγοράς εργασίας χωρίς αποκλεισμούς;

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Αντλήστε βασικές γνώσεις από βασικούς φορείς που εμπλέκονται στη διαδικασία, για να αποκτήσετε εικόνα των διαθέσιμων εγγράφων τομεακής πολιτικής (π.χ. μέσω συνεντεύξεων, συνεδριάσεων).
- Με βάση τον προκαταρκτικό προσδιορισμό των κύριων προβλημάτων και ευκαιριών, σκεφτείτε να κάνετε εστιασμένες αναλύσεις προκειμένου να έχετε μια ολοκληρωμένη και πλήρη εικόνα. Για παράδειγμα, μια ανάλυση επιβεβαίωσης υποθέσεων για την επαλήθευση ενός συγκεκριμένου ζητήματος που έχει προκύψει, μια διαγνωστική ανάλυση προκειμένου να εντοπιστούν ζητήματα που δεν έχουν ανακύψει, ή μια προορατική ανάλυση για τη διεξοδική διερεύνηση μελλοντικών θεμάτων προτεραιότητας.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Στηρίζεται άμεσα στη συλλογή δεδομένων (βλ. Δραστηριότητα 3.1) και, σε μικρότερο βαθμό, στην αυτοαξιολόγηση (βλ. Δράση 1.1) αλλά και στην εξέταση των σχετικών σχεδίων (βλ. Δραστηριότητα 2.2).
- Τα συμπεράσματα αυτής της εργασίας συμβάλλουν σημαντικά στη δημιουργία σεναρίων (βλ. Δραστηριότητα 4.1) και σε ολόκληρη τη διαδικασία σχεδιασμού.

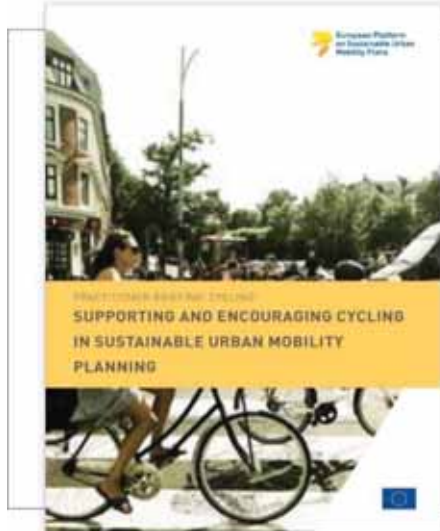
Λίστα ελέγχου

- ✓ Έχουν αναλυθεί και έχουν συζητηθεί προβλήματα και ευκαιρίες με τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες.
- ✓ Έχει ολοκληρωθεί η αναθεώρηση και η ανάλυση προβλημάτων. Έχει περιγραφεί η κατάσταση όλων των τρόπων μετακίνησης και οι κύριες πτυχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- ✓ Έχει καθοριστεί η υφιστάμενη κατάσταση, βάσει της οποίας θα μετριέται η πρόοδος της διαδικασίας.
- ✓ Έχουν ιεραρχηθεί οι βασικές ευκαιρίες και τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ.



Σχήμα 19: Παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένας πίνακας ανάλυσης για τον προσδιορισμό της κατάστασης του συστήματος μεταφορών (ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης) (προσαρμοσμένη από τον Sundberg, R., 2018. SUMP- Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up, σ. 10).

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ / ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑ	ΙΣΟΤΙΜΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ
Περπάτημα	12%	Χαμηλό	Πολλά ατυχήματα σε οδικές διαβάσεις κοντά σε σχολεία	Όλο και λιγότεροι μαθητές πηγαίνουν στο σχολείο με τα πόδια	Ορισμένες περιοχές στερούνται πρόσβασης σε πάρκα και αθλητικές εγκαταστάσεις	Χαμηλή δραστηριότητα. Νέα εκστρατεία με τίτλο: «πηγαίνοντας στο σχολείο με τα πόδια».	Απαιτούνται μέτρα οδικής ασφάλειας
Ποδηλασία	7%	Μεσαίο	Οι ποδηλάτες αισθάνονται συχνά ανασφαλείς, ελκυστικοί ποδηλατοδρόμοι σε πάρκα	Η χαμηλή χρήση αποδίδει ελάχιστα οφέλη	Ελάχιστες ποδηλατικές λωρίδες κατά μήκος των κύριων οδών	Προσπάθειες χαρτογράφησης του δικτύου ποδηλατοδρόμων σε εξέλιξη. Χαμηλός προϋπολογισμός για νέα μέτρα.	Αύξηση του προϋπολογισμού της τοπικής αυτοδιοίκησης για μέτρα που προωθούν την ποδηλασία
Δημόσιες συγκοινωνίες (λεωφορεία, τραμ, μετρό, τρένο κ.λπ.)	16%	Καλό	Ορισμένες στάσεις λεωφορείων χρειάζονται επισκευή, αίσθημα ανασφάλειας τα βράδια	Έχει τεθεί σε λειτουργία νέος στόλος λεωφορείων, μειωμένο αντίκτυπο στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα	Μειωμένος ναύλος για τους άνεργους, αλλά λιγότερο τακτικές διαδρομές προς τις συνοικίες χαμηλού εισοδήματος	Υψηλή δραστηριότητα, σχεδιασμός στρατηγικής για τις δημόσιες συγκοινωνίες.	Διαπιστώνεται πρόοδος προς τη σωστή κατεύθυνση, συνεχίστε
Κοινή χρήση οχημάτων (αυτοκίνητο, ποδήλατο, ηλεκτροκίνητο πατίνι κ.λπ.)	0,5%	Μεσαίο	Ηλεκτροκίνητα πατίνια (e-scooters) που εμποδίζουν τους πεζοδρόμους	Η χαμηλή χρήση αποδίδει ελάχιστα οφέλη	Οι δυνατότητες κοινής χρήσης οχημάτων προσφέρονται μόνο στο κέντρο	Καμία δραστηριότητα, τομέας που στηρίζεται αμιγώς στις ιδιωτικές εταιρείες.	Απαιτούνται σωστές ρυθμίσεις/κανονισμοί και γνώσεις
Ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς (αυτοκίνητο, μοτοσικλέτα κ.λπ.)	64,5%	Καλό	Πολλά ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται άνθρωποι που περπατούν ή ποδηλατούν	Η υψηλή χρήση των αυτοκινήτων επηρεάζει σημαντικά την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και τα επίπεδα θορύβου	Τα οδικά δίκτυα καλύπτουν επαρκώς όλες τις περιοχές της πόλης	Υψηλή δραστηριότητα, νέα παρακάμψη βρίσκεται υπό κατασκευή.	Θέσπιση μέτρων για τη μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης όταν ολοκληρωθεί η παρακάμψη
Πολυτροπικότητα (σιδηροδρομικός σταθμός, κόμβοι μετεπιβίβασης)	Δ/Α	Καλό	Ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός είναι ελκυστικός. Οι αναξιόπιστες αλλαγές στα δρομολόγια κατά τις μη εργάσιμες ώρες δημιουργούν κίνητρα για τη χρήση του αυτοκινήτου	Ο κεντρικός σταθμός λεωφορείων δεν βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό	Δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις στάθμευσης τύπου Park & Ride στα προάστια. Έλλειψη ασφαλούς χώρου στάθμευσης για τα ηλεκτρικά ποδήλατα σε κεντρικούς κόμβους μετεπιβίβασης.	Χαμηλή δραστηριότητα	Ενωμάτωση της θέσης των κόμβων μετεπιβίβασης και των χώρων στάθμευσης τύπου P + R και B + R στη στρατηγική των δημόσιων μεταφορών
Εμπορευματικές Μεταφορές	Δ/Α	Καλό	Η διέλευση φορτηγών από το κέντρο της πόλης θέτει κινδύνους για την ασφάλεια	Τα φορτηγά στο κέντρο προκαλούν ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση	Όλες οι βιομηχανικές περιοχές είναι επαρκώς συνδεδεμένες μεταξύ τους	Χαμηλή δραστηριότητα	Ανάπτυξη στρατηγικής για την εκτροπή της κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών από το κέντρο
ΑΝΑΛΥΣΗ	Το αυτοκίνητο είναι το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς	Οι υποδομές για τους πεζούς και τους ποδηλάτες χρήζουν βελτίωσης	Πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην οδική ασφάλεια	Η ατμοσφαιρική ρύπανση από τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα	Βελτίωση δικτύου λεωφορειακών γραμμών στα προάστια.	Ανάγκη ενίσχυσης ικανοτήτων σε διάφορους τομείς	



«Μη μου πείτε πού βρίσκονται οι προτεραιότητές σας. Δείτε μου πού ξοδεύετε τα χρήματά σας και θα σας πω ποιες είναι.» (James W. Frick)

Το επίπεδο των βιώσιμων επενδύσεων σε ποδηλατικές υποδομές είναι ένα δοκιμαστικό κριτήριο για το πόσο εκτιμάται η ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου. Το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών συνέστησε τουλάχιστον το 20% του συνολικού προϋπολογισμού για τις μεταφορές να προορίζεται για μη μηχανοκίνητες μεταφορές. Στην Ολλανδία, στην πιο φιλική προς το ποδήλατο ευρωπαϊκή χώρα, επενδύονται ετησίως για την ανάπτυξη της ποδηλασίας περίπου 35 ευρώ ανά άτομο, με το μεγαλύτερο μερίδιο να προέρχεται από τις τοπικές αρχές. Στο πλαίσιο ανάλυσης της κινητικότητας, οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν για τους διάφορους τρόπους μεταφοράς είναι ένας καλός δείκτης για να παρατηρηθεί πως μια πόλη έχει ιεραρχήσει τα διάφορα πεδία δράσης της και για να εντοπιστούν πιθανά επενδυτικά κενά, όπως για παράδειγμα στην ποδηλασία.

Περισσότερες πληροφορίες για την επιτυχή προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου κατά τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι διαθέσιμες στο Ενημερωτικό Τεύχος για Επαγγελματίες **Supporting and encouraging cycling in Sustainable Urban Mobility Planning** (Υποστήριξη και ενθάρρυνση της ποδηλασίας στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).



Σχήμα 20: Παράδειγμα για τον τρόπο με τον οποίο απεικονίζεται η συνοχή μεταξύ των προτεραιοτήτων που θέτει η πόλη (όσον αφορά τους τρόπους μεταφοράς και τους στόχους της σε αυτόν τον τομέα) και σε τι επενδύει πραγματικά (προσαρμοσμένη από τον Sundberg, R., 2018. SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, σ. 11).

Τρόποι μεταφοράς	Προτεραιότητα	Επενδύσεις το τελευταίο έτος	Επενδύσεις τα τελευταία πέντε έτη
Περπάτημα		100	800
Ποδηλασία		200	1300
Δημόσιες συγκοινωνίες		5000	19000
Ταξί / μεταφορές (π.χ. ειδικές υπηρεσίες μεταφοράς)		200	1000
Κοινόχρηστα αυτοκίνητα		100	200
Αυτοκίνητο		2000	15700
Σύνολο		7600	38000

Στόχοι	Προτεραιότητα	Επενδύσεις το τελευταίο έτος	Επενδύσεις τα τελευταία πέντε έτη
Βελτίωση της ασφάλειας & προστασίας		1000	4000
Αύξηση περπατήματος & ποδηλασίας		200	1000
Αύξηση της ποιότητας και της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς		5000	19000
Αποτελεσματικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών		1000	3000
Προσβασιμότητα των ΙΧ αυτοκινήτων		2000	16700
Σύνολο		9200	43000

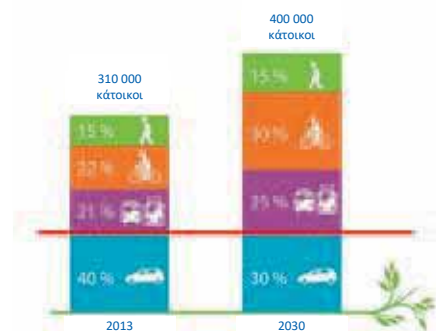
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μάλμε, Σουηδία: Ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη συλλογή δεδομένων που περιλαμβάνει έρευνες, ηλεκτρονικές εφαρμογές και μεθόδους με και χωρίς μηχανικά μέσα

Η πόλη του Μάλμε χρησιμοποιεί ένα μείγμα μεθόδων για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την κατάσταση της κινητικότητας καθώς και τον κυκλοφοριακό θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση. Αυτό περιλαμβάνει μετρήσεις της κυκλοφορίας με μηχανικά μέσα ή άνευ, δύο φορές το χρόνο, καθώς και έρευνες ταξιδιών κάθε πέντε χρόνια για τη μέτρηση των αλλαγών και των παραγόντων εκείνων που επηρεάζουν τις ταξιδιωτικές συνήθειες. Παράλληλα με τον παραδοσιακό τρόπο, η τελευταία έρευνα δημιουργήθηκε ώστε να χρησιμοποιηθεί σε μια ηλεκτρονική εφαρμογή για κινητά τηλέφωνα. Ο βασικός παράγοντας επιτυχίας είναι η σύνδεση των συλλεγόμενων δεδομένων με το μοντέλο κυκλοφορίας και η παρακολούθηση των επενδύσεων στις υποδομές της πόλης. Αυτό βοηθά τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων στην επιλογή των ενεργειών τους για την ανάπτυξη της πόλης.

Συγγραφέας: Andreas Nordin, πόλη του Μάλμε, διάθεση μέσω Rupperecht Consult
Εικόνα: Πόλη του Μάλμε

ΣΤΟΧΟΘΕΤΗΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Δένζη (Deinze), Βέλγιο: Ανίχνευση προσβασιμότητας για παιδιά και ηλικιωμένους

Το ΣΒΑΚ της Δένζης περιλαμβάνει την ανίχνευση προσβασιμότητας (accessibility screening) για δημόσιους χώρους και τον οδικό σχεδιασμό που συνδέει διαφορετικές τοποθεσίες δραστηριοτήτων στην πόλη. Η ανίχνευση προσβασιμότητας αποτελεί παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο η πόλη εφαρμόζει τις αρχές και τους σκοπούς της «ιεράρχησης των τρόπων μεταφοράς (STOP [1])», της «μέριμνας στις ευάλωτες ομάδες πολιτών» και της «εγγύτητας», όπως ορίζεται στο φλαμανδικό πρόγραμμα ΣΒΑΚ, το οποίο ξεκινά από την ανάλυση.

Συγγραφέας: Πόλη της Δένζης, διάθεση μέσω Mobiel 21
Εικόνα: Πόλη της Δένζης



[1] Οι ολλανδικές συντομογραφίες ιεραρχούν τους τρόπους μεταφοράς, περπάτημα, ποδηλασία, δημόσιες συγκοινωνίες, κοινή χρήση οχημάτων και τελευταία τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα, ως θεματικές για τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ σε όλες τις φλαμανδικές πόλεις και δήμους.

**Σημείο αναφοράς:****Ολοκλήρωση της ανάλυσης των προβλημάτων και των ευκαιριών**

Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει να έχετε ολοκληρώσει όλα τα προπαρασκευαστικά στάδια και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Έχετε μια καλή εικόνα της κατάστασης κινητικότητας και του πλαισίου σχεδιασμού, έχετε δημιουργήσει αποτελεσματικές δομές εργασίας και ξέρετε τι είναι σημαντικό να λάβετε υπόψη για την ανάπτυξη του οράματος, των προτεραιοτήτων, των μετρήσιμων στόχων και των μέτρων του τοπικού σας ΣΒΑΚ. Ως θεμελιώδες σημείο αναφοράς του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι να έχετε καταλήξει μαζί με τους βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς σε μια κοινή κατανόηση των κύριων προβλημάτων και των ευκαιριών. Είναι δυνατόν να εμπλέξετε και πάλι τους βασικούς φορείς και τα τοπικά πολιτικά πρόσωπα, προκειμένου να διευκολύνετε την αποδοχή του ΣΒΑΚ, να καταστήσετε τη διαδικασία αξιόπιστη και να παράσχετε μια στέρεη βάση για την επικείμενη ανάπτυξη στρατηγικής. Θα πρέπει να μοιραστείτε τα συνοπτικά αποτελέσματα της ανάλυσης σας, συμπεριλαμβανομένων όλων των προβλημάτων και των ευκαιριών, και να εξασφαλίσετε υποστήριξη για περαιτέρω συμμετοχή στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Για τη διευκόλυνση της διαδικασίας κοινής χρήσης των αποτελεσμάτων σας και για την ανάλυση των κύριων προβλημάτων και ευκαιριών, θα μπορούσατε ιδανικά να συνοψίσετε τα βασικά ευρήματα της ανάλυσης σας σε μια «έκθεση βάσης».



ΦΑΣΗ 2: Ανάπτυξη στρατηγικής



Ο στόχος της δεύτερης φάσης είναι ο καθορισμός της στρατηγικής κατεύθυνσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνεργασία με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Οι βασικές ερωτήσεις είναι:

Ποιες είναι οι επιλογές μας για το μέλλον;

Αναλύστε τις πιθανές αλλαγές σε σημαντικούς εξωτερικούς παράγοντες για την αστική κινητικότητα (π.χ. δημογραφία, τεχνολογία πληροφοριών, κλίμα) και αναπτύξτε σενάρια που διερευνούν εναλλακτικές στρατηγικές κατευθύνσεις. Τα σενάρια προσπαθούν να καταγράψουν όλους τους παράγοντες της αβεβαιότητας που συνεπάγεται "η πρόβλεψη για το μέλλον", προκειμένου να έχουμε μια στέρεα βάση για στρατηγικές αποφάσεις.

Τι είδους πόλη θέλουμε;

Διαμορφώστε ένα όραμα με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες για να αναπτύξετε μια κοινή αντίληψη των επιθυμητών μελλοντικών εξελίξεων, με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης κινητικότητας και των επιπτώσεων των πιθανών σεναρίων. Το κοινό όραμα και οι προτεραιότητες είναι οι ακρογωνιαίοι λίθοι κάθε ΣΒΑΚ.

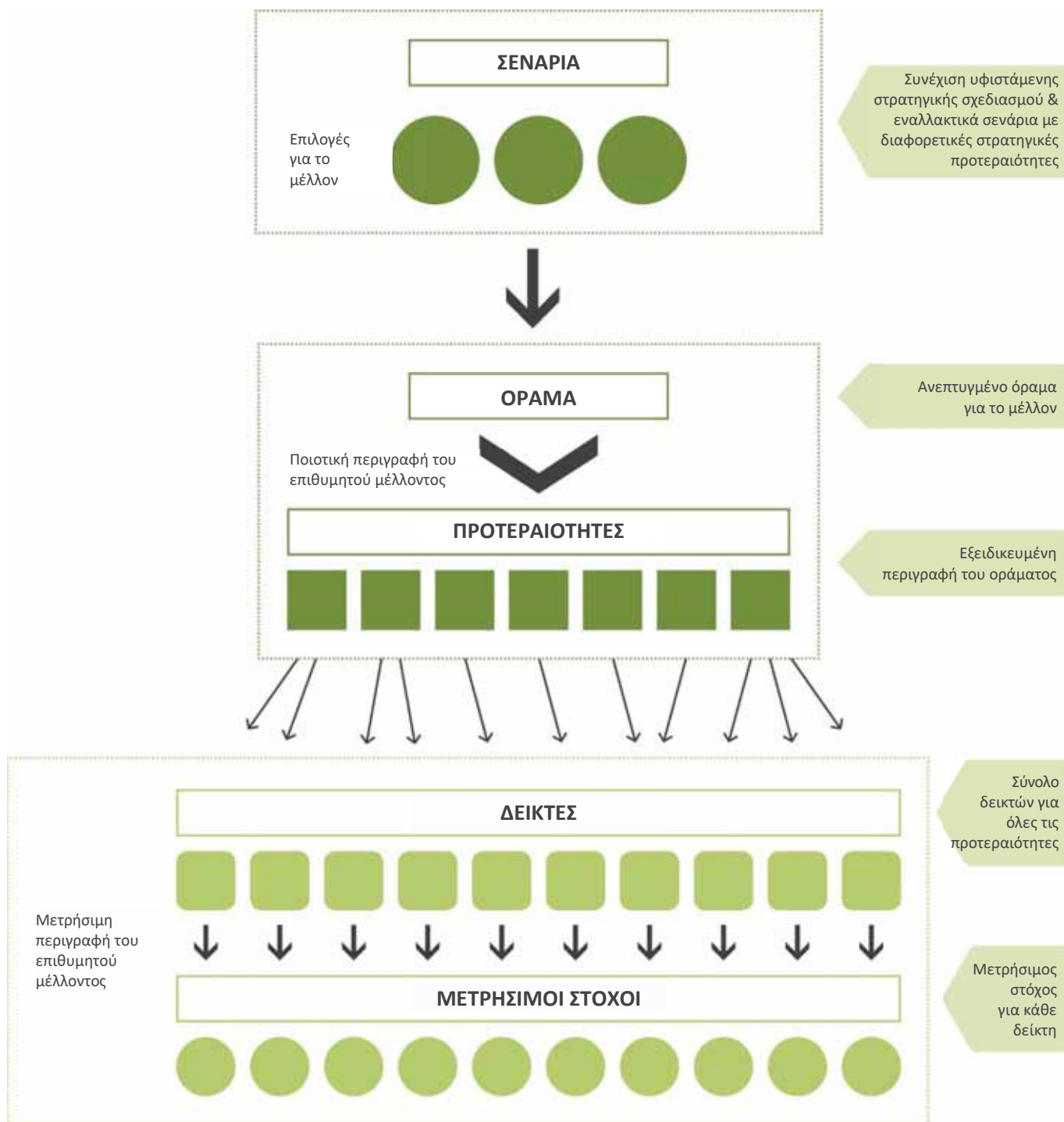
Βεβαιωθείτε ότι οι προτεραιότητές σας αντιμετωπίζουν τα σημαντικά προβλήματα και ότι καλύπτουν όλους τους τρόπους μεταφοράς στη λειτουργική αστική περιοχή.

Πώς θα προσδιορίσουμε την επιτυχία;

Καθορίστε ένα σύνολο στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων που σας επιτρέπουν να παρακολουθείτε τη σημειούμενη πρόοδο προς την επίτευξη όλων των στρατηγικών στόχων, χωρίς να απαιτούνται εξωπραγματικές ποσότητες συλλογής νέων δεδομένων. Επιλέξτε φιλόδοξους αλλά εφικτούς μετρήσιμους στόχους που ευθυγραμμίζονται με άλλους τομείς πολιτικής.

Στο τέλος της δεύτερης φάσης, έχετε φτάσει σε ακόμα ένα σημείο αναφοράς, τον καθορισμό ενός ευρέως αποδεκτού οράματος και των συνεπαγόμενων αυτού προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων.

Σχήμα 21: Επισκόπηση των κύριων βημάτων (σενάρια, όραμα, προτεραιότητες, μετρήσιμοι στόχοι) της Φάσης 2





ΒΗΜΑ 4: Δημιουργία και από κοινού αξιολόγηση σεναρίων

- 4.1 Αναπτύξτε σενάρια για πιθανές μελλοντικές εξελίξεις
- 4.2 Συζητήστε τα σενάρια με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 4.1: Αναπτύξτε σενάρια για πιθανές μελλοντικές εξελίξεις

Σκεπτικό

Τα σενάρια συμβάλλουν στην καλύτερη κατανόηση των ενδεχόμενων επιπτώσεων από εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα (όπως η κλιματική αλλαγή, η τεχνολογία των πληροφοριών, η χρηματοδότηση και η ασφάλεια) σε συνδυασμό με εναλλακτικές προσεγγίσεις για την αντίδραση σε αυτές. Απεικονίζοντας διάφορες πιθανές μελλοντικές καταστάσεις, δίνεται η ευκαιρία στους υπεύθυνους σχεδιασμού να αξιολογούν τις συνέπειες που ξεχωριστά θα επιφέρουν οι σημερινές τάσεις, οι πιθανές κοινωνικές και τοπικές αλλαγές καθώς και οι εναλλακτικές στρατηγικές προτεραιότητες. Η εξέταση των επιπτώσεων των διαφορετικών σεναρίων ενισχύει τη στέρεα βάση για στρατηγικές αποφάσεις. Μπορεί να επικαιροποιήσει και να εμπνεύσει την ανάπτυξη του οράματος και των προτεραιοτήτων (βλ. Βήμα 5) και σας βοηθά να ορίσετε ρεαλιστικούς μετρήσιμους στόχους για στρατηγικούς δείκτες (βλ. Βήμα 6).

Στόχοι

- Κατανόηση των κινδύνων και των ευκαιριών που σχετίζονται με τις τρέχουσες τάσεις και τις πιθανές αλλαγές των συνθηκών.

- Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων που ενημερώνουν σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των διαφόρων στρατηγικών πολιτικών κατευθύνσεων.
- Δημιουργία μιας στέρεας βάσης για την επακόλουθη ανάπτυξη του οράματος, των προτεραιοτήτων και των μετρήσιμων στόχων.

Εργασίες

- Εξετάστε τις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις των σημαντικότερων εξωγενών παραγόντων που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα (π.χ. παράγοντες που βρίσκονται εκτός του ελέγχου της πόλης, όπως η δημογραφία, η τιμή του πετρελαίου, η οικονομική κατάσταση, η κλιματική κρίση, οι τεχνολογικές αλλαγές ή το επίπεδο πολιτικής υποστήριξης για τη βιώσιμη κινητικότητα). Εξετάστε τις τρέχουσες τάσεις και τις πιθανές αλλαγές που προβλέπονται σε πρόσφατες εκθέσεις ειδικών. Αναλύστε τις τάσεις τυπικών πρωτοπόρων πόλεων, όπως το Σαν Φρανσίσκο, και σκεφτείτε τι θα συνέβαινε εάν οι ψηφιακές καινοτομίες κινητικότητας που είναι διαθέσιμες εκεί, ήταν επίσης διαθέσιμες στην πόλη σας. Επιπλέον, λάβετε υπόψη σας τις λιγότερο πιθανές να συμβούν αλλαγές αλλά με εξαιρετικά αρνητικές επιπτώσεις, οι οποίες θα επηρέαζαν σε μεγάλο βαθμό την κινητικότητα στην πόλη σας.

- Αναλύστε τις επιπτώσεις των μελλοντικών εξωτερικών συνθηκών στο τοπικό σας σύστημα μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει τις επιπτώσεις των παγκόσμιων ή εθνικών αλλαγών (π.χ. νέες τεχνολογίες που καθιστούν δυνατή την κινητικότητα ως Υπηρεσία, αυτοματοποιημένη οδήγηση ή ελεύθερη κοινόχρηστη κινητικότητα), καθώς και τις τοπικές τάσεις (π.χ. αυξανόμενος ή μειούμενος πληθυσμός που επηρεάζει τον προϋπολογισμό της πόλης και τις επιλογές αστικής ανάπτυξης). Αξιολογήστε τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που θα συνεπάγονταν οι αλλαγές αυτές για την πόλη σας. Ανοίγουν νέες προοπτικές; Ή μήπως καθιστούν πιο δύσκολη την εφαρμογή συγκεκριμένων πολιτικών βιωσιμότητας;
- Αναπτύξτε διάφορα σενάρια που περιγράφουν τις εναλλακτικές προτεραιότητες πολιτικής και τις επιπτώσεις τους σε στρατηγικό επίπεδο. Πρέπει να αναπτυχθούν τουλάχιστον τρία σενάρια:
- Ένα σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης στρατηγικής (business-as-usual) που περιγράφει την προβλεπόμενη ανάπτυξη εάν διατηρηθεί η τρέχουσα πολιτική κατεύθυνση και εφαρμοστούν μόνο τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί.
- Εναλλακτικά σενάρια που περιγράφουν τις προβλεπόμενες εξελίξεις που προκύπτουν από διαφορετικές στρατηγικές προτεραιότητες (π.χ. έμφαση στις δημόσιες μεταφορές σε σύγκριση με την έμφαση στην ενεργητική κινητικότητα και την ηλεκτροκίνηση). Τα σενάρια αυτά δείχνουν τη συμβολή των διαφόρων κατευθύνσεων πολιτικής, βοηθώντας σας να καθορίσετε που να δώσετε μεγαλύτερη έμφαση. Συνιστάται να συμπεριλαμβάνονται μόνο κατευθύνσεις πολιτικής που προωθούν βιώσιμες επιλογές, δεδομένου ότι το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης στρατηγικής (business-as-usual) επιτρέπει ήδη τη σύγκριση με ένα λιγότερο βιώσιμο σενάριο.
- Χρησιμοποιήστε κατάλληλες τεχνικές διαμόρφωσης σεναρίων, όπως η μοντελοποίηση, η καθαρά ποιοτική ανάλυση (με βάση την κρίση εμπειρογνομόνων ή τα προηγούμενα αποτελέσματα των στρατηγικών πολιτικών στην πόλη σας ή σε παρόμοια αστικά περιβάλλοντα) ή ο συνδυασμός και των δύο. Στην περίπτωση της χρήσης μοντέλων, στο στάδιο αυτό συνιστώνται μοντέλα στρατηγικού σχεδιασμού και σκαριφήματος (sketch planning model) δεδομένου ότι είναι φθηνά, γρήγορα στη χρήση και μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαδραστικά. Τα λεπτομερή μοντέλα μεταφορών χρησιμοποιούνται συνήθως μόνο σε αυτό το στάδιο εάν είναι άμεσα διαθέσιμα χωρίς υψηλό πρόσθετο κόστος.
- Αξιολογήστε τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των εξελίξεων σε διάφορους τομείς: Μεταφορές, χρήσεις γης, περιβάλλον, οικονομία κ.λπ. Προσδιορίστε τις συνέργειες σε στρατηγικό επίπεδο, τις δυνατότητες ένταξης και ενσωμάτωσης και τις αρνητικές επιπτώσεις των τομεακών τάσεων.
- Αξιολογήστε την ευαισθησία των σεναρίων σε σημαντικούς εξωγενείς παράγοντες, λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση των παραγόντων αυτών που έχει γίνει προηγούμενα. (Μπορεί να είναι χρήσιμο να αναζητήσετε

συγκεκριμένες περιπτώσεις όπου τα πράγματα μπορεί να πάνε λάθος, δυσμενέστερα σενάρια, προκειμένου να εντοπιστούν οι κίνδυνοι και οι περιορισμοί). Μια τέτοια αξιολόγηση σας βοηθά να είστε προετοιμασμένοι για πιθανές αλλαγές και για τα αποτελέσματά που αυτές θα επιφέρουν ενώ σας επιτρέπει να καταλάβετε ποια σενάρια είναι περισσότερο βιώσιμα μελλοντικά. Μπορεί επίσης να συμβάλλει στην ανάδειξη των περιορισμών και των κινδύνων της τρέχουσας κατάστασης (σύνηθες σενάριο), εξηγώντας γιατί χρειάζονται αλλαγές στο πλαίσιο προετοιμασίας για το μέλλον, ακόμη και στις περιπτώσεις που οι περισσότεροι άνθρωποι είναι προς το παρόν ικανοποιημένοι.

- Επιδιώξτε συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στη διαμόρφωση σεναρίων, για παράδειγμα στη συζήτηση σχετικά με τον αριθμό και τα σενάρια που θα αναπτυχθούν. Αυτό ενισχύει το αίσθημα ευθύνης και την αποδοχή της διαδικασίας ανάπτυξης του οράματος. (βλ. επίσης Δραστηριότητα 4.2).



Τι είναι το «Σενάριο»;

Σενάριο είναι η περιγραφή ενός συγκεκριμένου συνόλου μελλοντικών εξελίξεων σχετικών με την αστική κινητικότητα, το οποίο περιλαμβάνει τις πιθανές επιπτώσεις εξωτερικών παραγόντων (όπως είναι οι δημογραφικές και οικονομικές συνθήκες), καθώς και εκείνες από στρατηγικές προτεραιότητες πολιτικής (όπως μια ισχυρή ενεργητική κινητικότητα ή η έμφαση στην ηλεκτροκίνηση).⁴⁸

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το θέμα, ανατρέξτε επίσης στο Scenario Planning Guide-book της FHWA των ΗΠΑ (Οδηγός Σχεδιασμού Σεναρίων): www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Επιδιώξτε συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων ήδη κατά τη διαμόρφωση των σεναρίων, για παράδειγμα στη συζήτηση σχετικά με τον αριθμό και τα σενάρια που θα αναπτυχθούν. Αυτό ενισχύει το αίσθημα ευθύνης και την αποδοχή της διαδικασίας ανάπτυξης του οράματος.

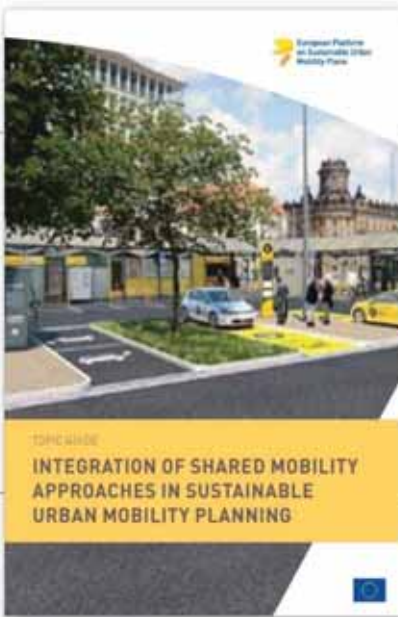
⁴⁸ Για να αποφευχθεί η σύγχυση, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένοι υπεύθυνοι σχεδιασμού χρησιμοποιούν σενάρια μεταγενέστερα στη διαδικασία σχεδιασμού, υπό την έννοια των σεναρίων πάνω σε πολιτικές ή πιθανά μέτρα. Αυτή η πτυχή, όπου αξιολογούνται διαφορετικοί συνδυασμοί μέτρων για τον προσδιορισμό του καλύτερου τρόπου επίτευξης των προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων, καλείται στο παρόν έγγραφο ως αξιολόγηση του πακέτου μέτρων (βλ. Δραστηριότητα 7.2).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Ακολουθεί την ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας.
- Η ανάπτυξη των σεναρίων συνοδεύει την ανάπτυξη του κοινού οράματος (βλέπε Δραστηριότητα 5.1), των προτεραιοτήτων (βλ. Δραστηριότητα 5.2) και των μετρήσιμων στόχων (βλ. Δραστηριότητα 5.2).

Λίστα ελέγχου

- ✓ Διερεύνηση επιπτώσεων δυναμικών μεταβολών σε εξωτερικούς παράγοντες.
- ✓ Περιγραφή διαφορετικών εναλλακτικών σεναρίων, συμπεριλαμβανομένου αυτού της διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης (business-as-usual).
- ✓ Εφαρμογή κατάλληλων τεχνικών για την υποστήριξη της ανάπτυξης και της αξιολόγησης των σεναρίων.
- ✓ Αξιολόγηση της ευαισθησίας των σεναρίων σε μεταβαλλόμενες συνθήκες.



Κατά την ανάπτυξη μελλοντικών σεναρίων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη πιθανές τάσεις και κατευθύνσεις πολιτικής. Ως μια από τις τρέχουσες σημαντικές τάσεις, είναι οι διάφορες ιδέες κοινόχρηστης κινητικότητας που υλοποιούνται σε πολλές πρωτοπόρες πόλεις και αναμένονται να εξαπλωθούν περαιτέρω τα επόμενα χρόνια. Επιλογές κινητικότητας όπως η κοινή χρήση δημόσιων ποδηλάτων, η κοινή χρήση ηλεκτροκίνητων πατινιών (e-scooter), η κοινή χρήση ηλεκτρικών μοτοποδηλάτων, η κοινή χρήση ηλεκτρικών (και μη) αυτοκινήτων, ο συνεπιβατισμός και η χρήση μέσων που σταματούν με σήμα του επιβάτη (hailing), και η κοινόχρηστη κινητικότητα εμπορευμάτων, θα μπορούσαν να είναι μέρος της κατεύθυνσης πολιτικής ενός σεναρίου. Περισσότερες πληροφορίες για τις διαφορετικές μορφές της κοινόχρηστης κινητικότητας και του πως αυτές υλοποιούνται στο πλαίσιο ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μπορούν να αναζητηθούν στον Θεματικό Οδηγό «**Integration of shared mobility approaches in Sustainable Urban Mobility Planning**» για την Ενσωμάτωση προσεγγίσεων κοινόχρηστης κινητικότητας στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μάια, Πορτογαλία: Σενάρια διαφορετικής επιδίωξης για την επίτευξη του κοινού οράματος

Η Πόλη της Μάια ανέπτυξε το πρώτο της ΣΒΑΚ το 2013. Για να πλησιάσει περισσότερο στην επίτευξη της αστικής κινητικότητας που προάγει τους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, η Μάια προσδιόρισε τρία διαφορετικά σενάρια: διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης (business-as-usual), ενδιάμεσο και δραστικό. Το ενδιάμεσο σενάριο περιελάμβανε μέτρα τόσο επιθυμητά όσο και εφικτά, ενώ αυτά του δραστικού σεναρίου ήταν πιο φιλόδοξα. Ενώ τα τελευταία σημείωσαν υψηλότερο αποτέλεσμα αξιολόγησης, καθώς δεν υπολογίστηκαν ενδεχόμενοι περιορισμοί, μια συμμετοχική εκδήλωση με κύριους εμπλεκόμενους φορείς οδήγησε τη Μάια να επιλέξει το ενδιάμεσο σενάριο, το οποίο θα μπορούσε να επιτευχθεί στην πράξη. Η διαδικασία υπογράμμισε τη σημασία της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών κατά την ανάπτυξη και τη συμφωνία για τα σενάρια μελλοντικών εξελίξεων.



Συγγραφέας: Τμήμα Ενέργειας και Κινητικότητας, Πόλη της Μάια, διάθεση μέσω ICLEI (Διεθνές Συμβούλιο Τοπικών Πρωτοβουλιών για το Περιβάλλον)
Εικόνα: Πόλη της Μάια

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Λειψία, Γερμανία: Δημιουργία σεναρίων με την υποστήριξη κυκλοφοριακού μοντέλου

Η πόλη της Λειψίας ανέπτυξε έξι σεσνάρια για διαφορετικές επιλογές μελλοντικών εξελίξεων σε μια επιστημονική και ανοιχτή διαδικασία. Τα έξι σεσνάρια ήταν:

1. Συνέχιση της τρέχουσας στρατηγικής για την κινητικότητα
2. Συνέχιση της τρέχουσας στρατηγικής για την κινητικότητα με σταθερά κόμιστρα
3. Σεσνάριο βιωσιμότητας
4. Σεσνάριο Ποδηλατικής Πόλης
5. Σεσνάριο προτεραιότητας δημοσίων συγκοινωνιών και
6. Σεσνάριο κοινότητας

Τα σεσνάρια αξιολογήθηκαν με διάφορα κριτήρια (ελκυστικότητα για τους χρήστες, οικολογική ελκυστικότητα, οικονομική ελκυστικότητα, συστημική ελκυστικότητα) και μια ποιοτική αξιολόγηση. Η αξιολόγηση οδήγησε στην ακόλουθη ιεράρχηση:

1. Σεσνάριο Ποδηλατικής Πόλης, 2. Σεσνάριο βιωσιμότητας και 3. Σεσνάριο προτεραιότητας δημοσίων συγκοινωνιών.

Συγγραφέας: Πόλη της Λειψίας, διάθεση μέσω Marlene Damerau, Rupprecht Consult
Εικόνα: Πόλη της Λειψίας



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 4.2: Συζητήστε τα σεσνάρια με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς

Σκεπτικό

Η συζήτηση των διαφόρων σεναρίων και των επιπτώσεών τους, με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς, είναι το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση ενός ευρέως αποδεκτού οράματος κινητικότητας. Η παρουσίαση διαφορετικών δυνατικών μελλοντικών καταστάσεων και ο από κοινού προβληματισμός πάνω σε αυτές θα δημιουργήσουν μια κοινή κατανόηση των επιλογών για το μέλλον. Συμβάλλει επίσης στην ευαισθητοποίηση σχετικά με τις αλληλεξαρτήσεις και τα αντισταθμίσιμα μεταξύ των διαφόρων πολιτικών και τομέων, την πολυπλοκότητα των στρατηγικών αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν και τους κινδύνους προς αντιμετώπιση.

Ο σκοπός είναι μέσω της συζήτησης και της εργασίας να αναπτυχθεί μια αμοιβαία κατανόηση ως προς τα σεσνάρια ή τα στοιχεία των σεναρίων που είναι επιθυμητά. Η εμπλοκή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων ήδη από αυτό το στάδιο θα βοηθήσει να δημιουργηθεί ένα ευρύ αίσθημα κυριότητας και αποδοχής των προτεραιοτήτων και των μέτρων που θα επιλεγούν αργότερα.

Στόχοι

- Χρήση εναλλακτικών σεναρίων ως βάση για τη συζήτηση γενικών προτεραιοτήτων πολιτικής και στρατηγικών για μελλοντική ανάπτυξη.
- Δημιουργία αισθήματος κυριότητας και ευρείας αποδοχής της διαδικασίας για την επιλογή του κοινού οράματος και των προτεραιοτήτων.

Εργασίες

- Παρουσιάστε σεσνάρια και τα αποτελέσματά τους σε κύριους εμπλεκόμενους φορείς. Ενθαρρύνετε τη συζήτηση σχετικά με τις στρατηγικές εναλλακτικές επιλογές πολιτικής και τις επιπτώσεις τους. Η ομαδική δουλειά και άλλες διαδραστικές μορφές μπορούν να σας βοηθήσουν να δημιουργήσετε μια εποικοδομητική και ελκυστική ατμόσφαιρα στη(-ς) συνάντηση(-εις). Βεβαιωθείτε ότι όλοι έχουν εξίσου την ευκαιρία να εκφράσουν τη γνώμη τους για ζητήματα όπως:

- Ποιες ανάγκες για αλλαγή, αποκαλύπτει το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης;
- Ποιες από τις εναλλακτικές προτεραιότητες πολιτικής είναι επιθυμητές;
- Τι επίπεδο επιδίωξης απαιτείται για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας στο μέλλον;
- Συζητήστε επίσης τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των αλλαγών στον τομέα των μεταφορών και σε άλλους τομείς. Πώς μπορούν να δημιουργηθούν συνέργειες και να αποφευχθούν αρνητικά παράπλευρα αποτελέσματα; Εξετάστε την ανθεκτικότητα του σημερινού σας συστήματος μεταφορών και των διαφορετικών σεναρίων έναντι των μεταβαλλόμενων εξωτερικών συνθηκών.
- Συζητήστε τα σενάρια με ένα ευρύ φάσμα ανθρώπων από το κοινωνικό σύνολο. Επιδιώξτε να χρησιμοποιήσετε μια ποικιλία μεθόδων συμμετοχής, οι οποίες να προσεγγίζουν επίσης ομάδες που συνήθως υποεκπροσωπούνται, όπως νέους και ηλικιωμένους, εθνικές μειονότητες, άτομα με χαμηλό εισόδημα, μονογονεϊκές οικογένειες και άτομα με αναπηρίες. Τέτοιες μέθοδοι μπορούν να περιλαμβάνουν την τοποθέτηση θυρίδων ή περιπτέρων ενημέρωσης και ανατροφοδότησης σε διαφορετικά μέρη της πόλης (π.χ. σε πλατείες στην αγορά και σε εμπορικά κέντρα, επίσης σε περιοχές με χαμηλό εισόδημα), τη συλλογή απόψεων μέσω του διαδικτύου και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, τη συνεργασία με οργανώσεις που εκπροσωπούν αυτές τις ομάδες (π.χ. νηπιαγωγεία, σχολεία, πανεπιστήμια,

πολιτιστικούς συλλόγους, κέντρα απασχόλησης), την επικοινωνία σε πολλές γλώσσες και τη διεξαγωγή αντιπροσωπευτικών ερευνών (βλ. επίσης Δραστηριότητα 1.4). Συγκρίνοντας τη δημογραφική σύνθεση των συμμετεχόντων στις συναντήσεις και τις διαδικτυακές έρευνες με τον γενικό πληθυσμό της πόλης σας, μπορείτε να εντοπίσετε τις υπο-εκπροσωπούμενες ομάδες με τις οποίες θα πρέπει ενεργά να επιδιώξετε να επικοινωνήσετε.

- Όταν προσκαλείτε τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες, να επικοινωνείτε πάντοτε μια σαφή διαδικασία και ένα πρόγραμμα, ώστε να γνωρίζουν τι αναμένεται από αυτούς και πόση προσπάθεια και γνώσεις απαιτείται από εκείνους. Ένα καλό επιχείρημα για να τους πείσετε να συμμετάσχουν είναι ότι οι ανάγκες τους δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη στη διαδικασία του σχεδιασμού, χωρίς τη συνεισφορά τους.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Οργανώστε επίσημες προσωπικές προσκλήσεις εκ μέρους του δημάρχου σας (ή του προέδρου του οργανισμού σας) για να προσκαλέσετε υψηλόβαθμα ενδιαφερόμενα μέρη (π.χ. δημάρχους γειτονικών τοπικών αρχών, τοπικούς συμβούλους ή διευθυντές μεγάλων οργανισμών). Η παρουσία τους μπορεί να βοηθήσει στην επίτευξη ανώτερης πολιτικής υποστήριξης για τη διαδικασία του ΣΒΑΚ.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Ακολουθεί ή συνοδεύει την εκπόνηση σεναρίων.
- Η συζήτηση των σεναρίων συμβαδίζει με την ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και κοινών προτεραιοτήτων (βλ. Δραστηριότητες 5.1 και 5.2). Τα σενάρια και τα οράματα συνδέονται στενά μεταξύ τους και η σειρά ανάπτυξής τους μπορεί να ποικίλει μεταξύ των πόλεων ή ακόμα και να τρέχει παράλληλα.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες επί των αναγκαίων αλλαγών που προέκυψαν από το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης. .
- ✓ Συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες αναφορικά με τα σενάρια ή τα στοιχεία των σεναρίων που είναι επιθυμητά.



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Πράγα, Τσεχία: Δημιουργία σεναρίων με ισχυρή συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών

Το 2015, η Πράγα σχεδίασε τρία πιθανά σενάρια και οργάνωσε ένα εργαστήριο εμπειρογνομόνων, καθώς και μια κοινωνιολογική έρευνα για να επιλέξει το καταλληλότερο σενάριο. 57 επιλεγμένοι εμπειρογνώμονες συγκεντρώθηκαν σε ομάδες και συζήτησαν τα σενάρια σε ένα εργαστήριο διάρκειας μισής ημέρας. Επιπλέον, μια κοινωνιολογική έρευνα συγκέντρωσε γνώμες από 2.224 πολίτες. Με βάση τη συνδυασμένη γνώμη των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών, η Πράγα ανέπτυξε την τελική της στρατηγική μεταφορών. Ο σχεδιασμός ενός εργαστηρίου εμπειρογνομόνων και μιας κοινωνιολογικής έρευνας με βασικές, βατές ερωτήσεις είναι μια εύκολη, φθηνή και διαδραστική λύση για την επιλογή σεναρίων. Παρέχει επίσης μια ισχυρή βάση για πολιτική έγκριση καθώς βασίζεται σε ευρείες και ισορροπημένες απόψεις εμπειρογνομόνων.

Συγγραφέας: Václav Novotný, Ινστιτούτο Σχεδιασμού και Ανάπτυξης της Πράγας, διάθεση μέσω EUROCIITIES
Εικόνα: Πόλη της Πράγας



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Αμβέρσα, Βέλγιο: Ευρεία συμμετοχή πολιτών, υπευθύνων χάραξης πολιτικής και ειδικών στις συζητήσεις για τα σενάρια

Η πόλη της Αμβέρσας εισήγαγε καινοτόμες μεθόδους διακυβέρνησης για να κερδίσει την ευρεία στήριξη του κοινού για το όραμα του δήμου για την πόλη. Αφού εξέτασε πιθανά σενάρια, μια ομάδα καθοδήγησης επέλεξε εκείνο που ταίριαζε καλύτερα με την επιδίωξη της Αμβέρσας και το οποίο περιλάμβανε επίσης κατάλληλα και σχετικά για την περιοχή έργα. Η προσέγγιση αυτή οδήγησε σε μια συμφωνηθείσα επιδίωξη να αναπτυχθούν καινοτόμες ιδέες μαζί με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Συνολικά διοργανώθηκαν 100 συνεδρίες εργασίας, στις οποίες συμμετείχαν περίπου 3500 εμπειρογνώμονες και υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και περίπου 3000 πολίτες και οργανώσεις. Δημιουργήθηκε μια συμμαχία η οποία ανέπτυξε μια δομή διακυβέρνησης για να διαχειρίζεται τη διαδικασία. Οι πολυεπιστημονικές ομάδες χρησιμοποίησαν εργαλεία συμμετοχής και συνδημιουργίας για να μορφοποιήσουν και αξιοποιήσουν και τις πληροφορίες που έλαβαν από τους πολίτες.

Συγγραφέας: Annelies Heijns, διάθεση μέσω ICLEI
Εικόνα: Πόλη της Αμβέρσας



ΒΗΜΑ 5:
Ανάπτυξη οράματος και προτεραιοτήτων με τους εμπλεκόμενους φορείς

- 5.1 Συνδιαμορφώστε ένα κοινό όραμα με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς
- 5.2 Συμφωνήστε σε προτεραιότητες που αφορούν στα καίρια προβλήματα και σε όλα τα μέσα μετακίνησης

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 5.1: Συνδιαμορφώστε ένα κοινό όραμα με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς

Σκεπτικό

Σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε; Πώς θα διαφέρει από άλλες πόλεις; Αυτά είναι τα βασικά ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν σε μια άσκηση καθορισμού οράματος στην οποία συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι πολίτες. Το όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος της αστικής κινητικότητας και χρησιμεύει στο να καθοδηγήσει την ανάπτυξη κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού. Χρειάζεται να επαναφέρει τις μεταφορές στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Με άλλα λόγια, πώς μπορούν οι μεταφορές να συμβάλουν σε ένα θετικό μέλλον;

Το όραμα θα πρέπει να αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη όλες τις προοπτικές πολιτικής που επιδιώκει συγκεράσει, ιδίως εκείνες των υφιστάμενων γενικών οραμάτων για την πόλη ή των στρατηγικών σχεδίων, του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, της οικονομικής ανάπτυξης, του περιβάλλοντος, της κοινωνικής ένταξης, της ισότητας των φύλων, της υγείας και της ασφάλειας.

Για να δημιουργηθεί ευαισθητοποίηση και ευρεία αποδοχή, το κοινό θα πρέπει να συμμετέχει ενεργά στη διαδικασία διαμόρφωσης του οράματος και στα αποτελέσματά της. Οι πολίτες θα πρέπει να εμπλακούν στην ανάπτυξη του οράματος, π.χ. μέσω ενός εργαστηρίου ειδικά για αυτό το σκοπό. Τα αποτελέσματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μπορούν να είναι επιτυχή μόνο εφόσον οι πολίτες κατανοήσουν το όραμα και υποστηρίξουν τους ευρύτερους στόχους του.

Στόχοι

- Συμφωνία σε ένα κοινό όραμα ευρείας υποστήριξης που στηρίζεται στα αποτελέσματα των συζητήσεων για τα σενάρια - ένας μακροπρόθεσμος στόχος για την ανάπτυξη της κινητικότητας που χρησιμεύει ως οδηγός για τη διαδικασία σχεδιασμού.

- Διεύρυνση των προοπτικών για το μέλλον της πόλης κοιτώντας πέρα από τις μεταφορές και την κινητικότητα, π.χ. προς την ποιότητα ζωής, την υγεία και τη χρήση της γης.
- Ενίσχυση της ταυτότητας της τοπικής κοινότητας και του αισθήματος συλλογικής κυριότητας του οράματος.
- Έμφαση στην πολιτική αξία του ΣΒΑΚ και διασφάλιση της δέσμευσης των κύριων εμπλεκόμενων και υπευθύνων λήψης αποφάσεων.

Εργασίες

- Δημιουργήστε μια αντιπροσωπευτική ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων που θα είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη του οράματος. Αυτή θα μπορούσε να είναι η «ομάδα καθοδήγησης» του ΣΒΑΚ που δημιουργήθηκε στη Δραστηριότητα 1.4.
- Προετοιμάστε, διεξαγάγετε και παρακολουθήστε τις συσκέψεις των εμπλεκόμενων φορέων. Διαφορετικοί τρόποι συμμετοχής μπορεί να είναι χρήσιμοι για την επίτευξη ενός ανοικτού, γόνιμου και ευπρεπή διαλόγου (βλ. μεθόδους καθορισμού οράματος παρακάτω και Δραστηριότητα 1.4 για μια επισκόπηση των τρόπων συμμετοχής). Κατά την πρώτη σύσκεψη, παρέχετε βασικές πληροφορίες στους εμπλεκόμενους φορείς ώστε να εξασφαλίσετε ένα κοινό επίπεδο γνώσης. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με οποιαδήποτε υπάρχοντα οράματα, καθώς και τα αποτελέσματα της ανάλυσης κινητικότητας (Βήμα 3) και των σεναρίων (Βήμα 4). Χρησιμοποιήστε χάρτες, οπτικές αναπαραστάσεις και συγκεκριμένα παραδείγματα από άλλες πόλεις όσο το δυνατόν περισσότερο για να εμπνεύσετε τις συζητήσεις.
- Αποφύγετε τη μυστικότητα και τις συντεχνιακές αντιλήψεις: διεξάγετε δημόσιες ακροάσεις και δημοσιοποιείτε τα πρακτικά από τις συσκέψεις των εμπλεκόμενων φορέων για να εγγυηθείτε τη διαφάνεια.
- Εξετάστε το ενδεχόμενο της άμεσης εμπλοκής των πολιτών στην ανάπτυξη του οράματος, π.χ. μέσω συναντήσεων ή ημερίδων εργασίας παρόμοιων με τις συσκέψεις των εμπλεκόμενων μερών. Κατ' ελάχιστον, θα πρέπει να ενημερώνετε ενεργά τους πολίτες σχετικά με τη διαδικασία δημιουργίας του οράματος (π.χ. σε μια εκστρατεία δημοσίων σχέσεων) και να τους παρέχετε τη δυνατότητα να διατυπώνουν παρατηρήσεις για το σχέδιο οράματος. Εξετάστε όλα τα σχόλια και τις προτάσεις σοβαρά, αλλά να είστε σαφείς και ανοιχτοί εκ των προτέρων ότι δεν μπορούν να ακολουθηθούν όλες οι προτάσεις και ότι οι αποφάσεις θα πρέπει να ληφθούν με βάση απόψεις που συχνά αντιτίθενται η μία στην άλλη.
- Αναπτύξτε ένα σχέδιο οράματος που να καλύπτει ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα και όλες τις σχετικές πτυχές της βιωσιμότητας, όπως την οδική ασφάλεια, την προσβασιμότητα, την ποιοτική και βιώσιμη διαβίωση, τον θόρυβο και την ποιότητα του αέρα. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη όλους τους τρόπους και τις μορφές μεταφορών, δηλαδή δημόσιες και ιδιωτικές,

επιβατικές και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητες και μη μηχανοκίνητες, κινητικότητα και στάθμευση. Εξετάστε τα αποτελέσματα και τις συζητήσεις των σεναρίων κατά τη σύνταξη του σχεδίου οράματος, π.χ. συμπεριλαμβάνοντας το σενάριο ή τα στοιχεία των σεναρίων που έδειξαν τα καλύτερα αποτελέσματα και υποστηρίχθηκαν ευρύτερα.

- Κρατήστε τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων ενήμερους. Εξετάστε το ενδεχόμενο να συζητήσετε το σχέδιο οράματος με πολιτικούς ηγέτες από όλα τα κόμματα, κάτι το οποίο μπορεί επίσης να γίνει σε ανεπίσημες συναντήσεις, ώστε να επιτύχετε ευρύ αισθημα κυριότητας του οράματος. Θα ήταν χρήσιμο να διεξαχθούν απλές δημοσκοπήσεις: τα αποτελέσματά τους με τις τάσεις που προκύπτουν μπορούν να χρησιμεύσουν ως επιχειρήματα για να πεισθούν οι υπεύθυνοι λήψης πολιτικών αποφάσεων.
- Συζητήστε το σχέδιο οράματος και τις παρατηρήσεις των πολιτών και των υπευθύνων λήψης αποφάσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς, και συμφωνήστε σε μια τελική εκδοχή.
- Δημοσιεύστε το όραμα σε μια μορφή που είναι εύκολη στην κατανόηση και χρησιμοποιήστε οπτική απεικόνιση για να το επικοινωνήσετε. Διαδώστε ευρέως το κείμενο του οράματος, περιλαμβάνοντας τη χρήση μέσων ενημέρωσης (τοπικός τύπος, ραδιόφωνο, τηλεόραση, μέσα κοινωνικής δικτύωσης).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Στηρίζεται στην ανάλυση κινητικότητας (Βήμα 3) και τα σεναρία (Βήμα 4).
- Τα σεναρία και τα οράματα συνδέονται στενά μεταξύ τους και η σειρά ανάπτυξής τους μπορεί να ποικίλει μεταξύ διαφορετικών πλαισίων σχεδιασμού ή ακόμα και να τρέχει παράλληλα.



Τι είναι το «Όραμα»;

Το όραμα είναι μια ποιοτική περιγραφή της επιθυμητής μελλοντικής εξέλιξης της αστικής περιοχής, που χρησιμεύει στο να καθοδηγήσει την ανάπτυξη προτεραιοτήτων, στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων και την επιλογή κατάλληλων μέτρων καθ' όλη τη διαδικασία του ΣΒΑΚ. Έχει συνήθως έναν μακροπρόθεσμο ορίζοντα - που μπορεί ακόμα και να υπερβεί το χρονικό πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προβλέποντας την εξέλιξη της περιοχής μετά από 20-30 χρόνια.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Δημιουργία ομάδας εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη του οράματος.
- ✓ Ενεργή συμμετοχή πολιτών στη διαδικασία διαμόρφωσης του οράματος.
- ✓ Ανάπτυξη του πρώτου σχεδίου οράματος και συζήτηση με τους πολίτες και τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων.
- ✓ Συμφωνία με τα εμπλεκόμενα μέρη σχετικά με το τελικό σχέδιο οράματος.
- ✓ Καταγραφή αποτελεσμάτων οράματος.



Εργαστήριο μελλοντικής αναζήτησης

Υπάρχουν πολλοί τρόποι για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών στη διαδικασία ανάπτυξης οράματος. Ένας από αυτούς είναι το Εργαστήριο Μελλοντικής Αναζήτησης. Το τριήμερο εργαστήριο έχει σχεδιαστεί ούτως ώστε να συγκεντρώσει όλους τους σημαντικούς εμπλεκόμενους φορείς για να δημιουργήσουν μια κοινή βάση. Σε μια περιεκτική διαδικασία διάρκειας 17 ωρών, οι συμμετέχοντες δουλεύουν κυρίως σε μικρές ομάδες για να δημιουργήσουν από κοινού ένα όραμα.

Ιδανικά, θα πρέπει να συγκεντρώσετε μια ποικιλόμορφη ομάδα περίπου 50 με 60 ενδιαφερόμενων φορέων, συμπεριλαμβανομένων των υπευθύνων λήψης αποφάσεων, των υπευθύνων σχεδιασμού, των ερευνητών και των εκπροσώπων όλων των σημαντικών ομάδων.

Ένα Εργαστήριο Μελλοντικής Αναζήτησης χτίζεται συνήθως πάνω σε τρία θέματα:

- α. Διάγνωση:** Ρίξτε μια ματιά πίσω στο χρόνο για να αναλύσετε το πώς έχει διαμορφωθεί η τρέχουσα κατάσταση κινητικότητας. Στη συνέχεια, κοιτάξτε προς το μέλλον αναζητώντας διαρθρωτικές τάσεις που ενδέχεται να επηρεάσουν τις συνήθειες κινητικότητας στο μέλλον.
- β. Το μέλλον που θέλουμε:** Προσδιορίστε την ιδανική μελλοντική κατάσταση και μοιραστείτε την με τους υπόλοιπους συμμετέχοντες. Αναζητούνται κοινά σημεία και σκιαγραφούνται οι βασικές αρχές των ενεργειών για την επίτευξη του επιθυμητού μέλλοντος. Συλλέγονται επίσης τυχόν διαφορές και διαφωνίες.
- γ. Σχέδιο δράσης:** Στο τελικό βήμα της διαδικασίας, εστιάστε στη διαμόρφωση συγκεκριμένων έργων και δράσεων, με βάση τα οράματα που αναπτύχθηκαν στην προηγούμενη φάση.

Σχήμα 22: Τα τρία θέματα ενός Εργαστηρίου Μελλοντικής Αναζήτησης (Πηγή: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *The Poly-SUMP Methodology*, σ. 21)



Για περισσότερες πληροφορίες, δείτε τις Κατευθυντήριες Οδηγίες του Πολυ-ΣΒΑΚ και τον Πρακτικό οδηγό για τη λειτουργία ενός Εργαστηρίου Μελλοντικής Αναζήτησης (Practical guide on running a Future Search Workshop): www.poly-sump.eu/tools



Προς την τοποκεντρική προσέγγιση των πόλεων (cities of places)

Το έργο CREATE έχει μελετήσει τις διάφορες πολιτικές οπτικές για την εξέλιξη των πόλεων που υποστήριξαν οι τοπικές αρχές τα τελευταία 50 έως 60 χρόνια. Ιστορικά, εντόπισαν τρία διαφορετικά οράματα. Στις περισσότερες πόλεις της Δυτικής Ευρώπης, αυτές οι οπτικές για το μέλλον ακολούθησαν σε γενικές γραμμές μια διαδοχική διαδικασία τριών σταδίων: εκείνη που ξεκινά ως πόλη με προσανατολισμό στο αυτοκίνητο, γίνεται μια πόλη βιώσιμης κινητικότητας και στη συνέχεια μια τοποκεντρική πόλη. Στην πράξη, η μεταβολή είναι πολύ λιγότερο ξεκάθαρη, με επικαλύψεις και μερικές φορές βραχυπρόθεσμες αλλαγές πολιτικής προς διαφορετική κατεύθυνση μετά από εκλογές. Σε μία πόλη τα τρία στάδια συνήθως συνυπάρχουν την ίδια χρονική στιγμή, αλλά σε διαφορετικά μέρη της αστικής περιοχής. Οι τοποκεντρικές πολιτικές τείνουν να ξεκινούν από τις κεντρικές περιοχές και στη συνέχεια να εξαπλώνονται περιφερειακά, προς τα προάστια, όπου οι προοπτικές που εστιάζουν στο αυτοκίνητο κυριαρχούν για περισσότερο διάστημα. Ενώ το ακριβές χρονοδιάγραμμα αυτής της μεταβολής μπορεί να είναι σύνθετο και ποικίλλει από πόλη σε πόλη, είναι σαφές ότι υπάρχει μια γενική τάση προς τα τοποκεντρικά οράματα (place-based visions).



Σχήμα 23: Οράματα αστικής κινητικότητας με τα τυπικά είδη μέτρων πολιτικής τους



Οι τυπικές προτεραιότητες οραμάτων τοποκεντρικής προσέγγισης που μπορούν να εμπνεύσουν τη διαμόρφωση οράματος στην πόλη σας, είναι να δημιουργήσουν:

- υπηρεσίες κινητικότητας που επιτρέπουν σε όλους να μετακινούνται ελεύθερα και με ασφάλεια στην ευρύτερη περιοχή χωρίς άσκοπη καθυστέρηση, χρησιμοποιώντας κυρίως βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.
- πρότυπα χρήσης γης που υποστηρίζουν υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών μεγάλης συχνότητας και υψηλής ποιότητας στις κύριες οδικές αρτηρίες και που προσφέρουν επαρκή τοπική ποικιλομορφία ώστε οι κάτοικοι να μπορούν να περπατήσουν ή να ποδηλατήσουν για να έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στις καθημερινές τους ανάγκες.
- πόλεις που είναι κατοικήσιμες και παρέχουν ασφαλή και ελκυστικά μέρη (δρόμους, κόμβους κ.λπ.) όπου οι άνθρωποι μπορούν να συμμετέχουν σε οικονομικές, κοινωνικές και κοινοτικές δραστηριότητες.
- την επιτυχή επίτευξη ευρύτερων στόχων αστικής πολιτικής, όπως η ανάπλαση, η καλή δημόσια υγεία και ευημερία και η συνοχή της κοινότητας.
- ρυθμίσεις διακυβέρνησης που διευκολύνουν ή υποστηρίζουν τις αλλαγές, όπως η γνώση και η τεχνογνωσία, οι μηχανισμοί επιβολής, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός μεταφορών, τα επιχειρηματικά μοντέλα κ.λπ.

Πηγή: Peter Jones et al., 2018, περίληψη έργου CREATE και συστάσεις για τις πόλεις: <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Λέουβεν, Βέλγιο: Ευρέως αποδεκτό Όραμα της Λέουβεν για το Κλίμα

Με τη δήλωση της σημασίας να υπάρξει δράση προς την κατεύθυνση της κλιματικής ουδετερότητας, την υπογραφή του Συμφώνου των Δημάρχων από το δήμαρχο της Λέουβεν και την έναρξη μιας διαδικασίας διαβούλευσης, η πόλη της Λέουβεν δημιούργησε την ένωση Leuven Climate Neutral 2030 [Κλιματικά Ουδέτερη Λέουβεν 2030] (ή Leuven 2030). Η ένωση αυτή παρέχει το πλαίσιο για τον προσδιορισμό ενός γενικού μακροπρόθεσμου οράματος για την πόλη. Τα μέλη της ένωσης αντιπροσωπεύουν όλους τους τομείς της κοινωνίας, με τον δήμο να εμπλέκεται επίσης ενεργά σε αυτή τη διαδικασία. Ο στόχος της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου αντικατοπτρίζεται επίσης στο τοπικό ΣΒΑΚ. Θέτει στόχους για τον διπλασιασμό του ποσοστού της ποδηλασίας και των δημόσιων συγκοινωνιών και για τη μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων στη Λέουβεν κατά 20% έως το 2030.

Συγγραφέας: Tim Asperges, πόλη της Λέουβεν, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: KarlBruninx



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Γκέτεμποργκ, Σουηδία: Η προσέγγιση «Όραμα Μηδέν» για την οδική ασφάλεια

Το Γκέτεμποργκ, μια πόλη 570.000 κατοίκων, έχει υιοθετήσει μαζί με την υπόλοιπη Σουηδία, την μακροπρόθεσμη προσέγγιση «Όραμα Μηδέν» σε θανάτους από τροχαία δυστυχήματα και σοβαρούς τραυματισμούς. Οι ενδιαμέσοι στόχοι της πόλης είναι να μειωθεί ο ετήσιος αριθμός θανάτων από τροχαία δυστυχήματα από 9 σε 3 και ο αριθμός των σοβαρών και μέτριων τραυματισμών από 227 σε 75 κατά την περίοδο 2010-2020. Το 1978, το Γκέτεμποργκ είχε ένα “σαμαράκι”. Το 2019, υπάρχουν περίπου 2500 μέτρα ήπιας κυκλοφορίας και οι πολίτες ζητούν περισσότερα. Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας μαζί με τον διαχωρισμό των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, συνέβαλαν στο γεγονός ότι στο 80% των τραυματισμών που λαμβάνουν χώρα στους δρόμους της πόλης δεν εμπλέκεται αυτοκίνητο.

Συγγραφέας: Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven,
διάθεση μέσω Rupprecht Consult
Εικόνα: Πόλη του Γκέτεμποργκ, 2007

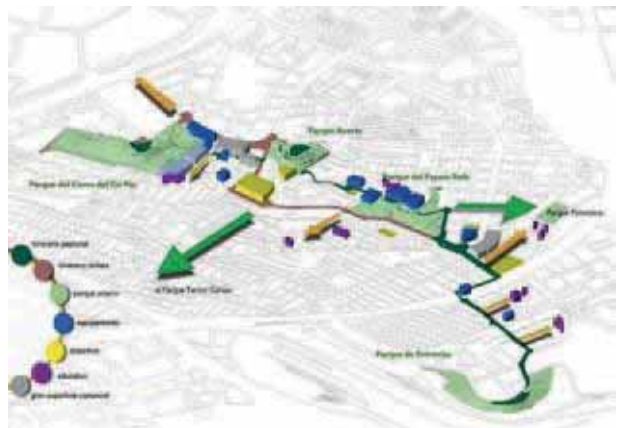


ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μαδρίτη, Ισπανία: Καθορισμός προτεραιοτήτων για τις περιφερειακές περιοχές

Το νέο ΣΒΑΚ Μαδρίτης επικεντρώνεται ιδιαίτερα στην ανάπλαση των πιο ευάλωτων προαστίων της πόλης. Οι προτεραιότητες του σχεδίου προσδιορίστηκαν βάσει μιας σειράς συμμετοχικών δραστηριοτήτων με όμορες περιοχές για τη συλλογή αναγκών ή προβλημάτων στις διάφορες περιφερειακές συνοικίες. Επιπλέον, οργανώθηκε μια πλήρης ημέρα δομημένου διαλόγου με τεχνικούς, εμπειρογνώμονες, συλλόγους και ομάδες πολιτών, προκειμένου να παρουσιάσουν τους λειτουργικούς στρατηγικούς άξονες του σχεδίου κινητικότητας, να αναλύσουν συγκεκριμένα προβλήματα και να προτείνουν πιθανές προσεγγίσεις ή λύσεις. Το νέο ΣΒΑΚ θα αναπτύξει πιλοτικές δράσεις για να κάνει ορατούς στην πόλη, τους άξονες δράσεων του σχεδίου, να τους αξιολογήσει και να τους αναπαραγάγει εύκολα σε άλλα μέρη της πόλης.

Συγγραφέας: Cristina Moliner Hormigos, Δημοτικό Συμβούλιο Μαδρίτης,
διάθεση μέσω EUROCITIES
Εικόνα: Δημοτικό Συμβούλιο Μαδρίτης



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 5.2: Συμφωνήστε σε προτεραιότητες που αφορούν στα καίρια προβλήματα και σε όλα τα μέσα μετακίνησης

Σκεπτικό

Για την παροχή στρατηγικής καθοδήγησης, πρέπει να προσδιοριστεί ένα όραμα μέσω συγκεκριμένων στρατηγικών στόχων/προτεραιοτήτων που υποδεικνύουν το είδος της επιθυμητής αλλαγής. Καθορισμός στρατηγικών στόχων/προτεραιοτήτων σημαίνει να διευκρινιστεί σε ποιες κοινωνικές, περιβαλλοντικές ή οικονομικές βελτιώσεις στοχεύουμε, αναφέροντας ακριβώς τι χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί». Οι προτεραιότητες αποτελούν στην ουσία τον απώτερο σκοπό του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (π.χ. μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης), ενώ τα μέτρα (π.χ. κατασκευή ενός τραμ) είναι τα μέσα για την επίτευξή τους. Αυτή η προσανατολισμένη προς το στόχο προσέγγιση έρχεται σε αντίθεση με την παραδοσιακή προσέγγιση σχεδιασμού, που επικεντρώνεται στην υλοποίηση συστημάτων και υποδομών χωρίς αναφορά σε προτεραιότητες και στόχους υψηλότερου επιπέδου. Η συνεχής συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων είναι απαραίτητη προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποδοχή των καθορισμένων προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.

Στόχοι

- Καθορισμός αυτών των στόχων που πρέπει να επιτύχει το ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις πτυχές του κοινού οράματος.
- Διατύπωση σαφών στρατηγικών στόχων και στρατηγικών προτεραιοτήτων που προσδιορίζουν τις κατευθύνσεις για βελτίωση.

Εργασίες

- Βασιστείτε στο όραμα και αναλύστε ποιες βελτιώσεις αυτό περιγράφει. Επιπλέον, λάβετε υπόψη τα αποτελέσματα της ανάπτυξης των σεναρίων, ιδίως κατά τον προσδιορισμό των στρατηγικών προτεραιοτήτων και των τομέων που εστιάζετε για τη βελτίωση της κατάστασης.
- Λάβετε υπόψη σχετικούς στόχους που έχουν τεθεί σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Αξιολογήστε και προσδιορίστε τις επιθυμητές βελτιώσεις μαζί με τους εμπλεκόμενους φορείς. Προετοιμαστείτε και συνεχίστε την παρακολούθηση διεξάγοντας ημερίδες εργασίας και συναντήσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς. Συμφωνήστε σε ένα σύνολο στρατηγικών προτεραιοτήτων για τα συνολικά θέματα που αντικατοπτρίζουν τις ανάγκες των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών στο πολεοδομικό συγκρότημα. Δε θα είναι όλες οι προτεραιότητες εύκολο να επιτευχθούν και, ως εκ τούτου, μπορεί να υπάρξει ανάγκη προσδιορισμού των πιο σημαντικών από αυτές.

- Προσδιορίστε στρατηγικούς στόχους που βοηθούν στον προσανατολισμό της επιλογής και του σχεδιασμού των μέτρων. Καθορίστε τι πρέπει να επιτευχθεί και πότε. Οι στρατηγικοί στόχοι συνήθως περιλαμβάνουν επίσης στρατηγικές προτεραιότητες και τους τομείς εστίασης για τη βελτίωση της κατάστασης. Για παράδειγμα, μια πόλη μπορεί όχι μόνο να θέσει ως στρατηγικό στόχο τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της βιωσιμότητάς της, αλλά και ήδη να αποφασίσει να μειώσει τη χρήση του αυτοκινήτου ή να γίνει μια «πόλη μικρών αποστάσεων» για να το πετύχει αυτό. Αυτές οι προτεραιότητες παρέχουν μόνο στρατηγική κατεύθυνση (σχεδιασμός προσανατολισμένος στο στόχο) και δε θα πρέπει να είναι υπερβολικά λεπτομερείς, καθώς τα ακριβή μέσα προσδιορίζονται μόνο κατά τον σχεδιασμό των μέτρων (Δραστηριότητα 7.1 και επόμενες). Οι προτεραιότητες θα πρέπει να περιλαμβάνουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για όλα τα μέσα μεταφοράς, ενώ παράλληλα ακολουθούν τη στροφή σε πιο βιώσιμους τρόπους.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Συζητήστε τις αρχικές προτεραιότητες με τους πολίτες και εξετάστε τις παρατηρήσεις τους κατά τον προσδιορισμό των τελικών στρατηγικών στόχων.
- Εξετάστε να ευθυγραμμίσετε τις προτεραιότητές σας με αυτές των φορέων εξωτερικής χρηματοδότησης για να καταστήσετε τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ελκυστικά για χρηματοδότηση. Για παράδειγμα, οι εθνικές περιβαλλοντικές υπηρεσίες ενδέχεται να είναι διατεθειμένες να χρηματοδοτήσουν μέτρα με ιδιαίτερη σημασία για την εξοικονόμηση ενέργειας ή τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- Κατά την ανάπτυξη του οράματος και των προτεραιοτήτων και καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού, να συνεκτιμάτε το ενδεχόμενο σύγκρουσης συμφερόντων κατά την εξεύρεση κοινών συμφωνιών. Εάν είναι απαραίτητο, εξετάστε δράσεις πρόληψης συγκρούσεων για να μειώσετε τον κίνδυνο διένεξης και να περιορίσετε τις εντάσεις μεταξύ διαφορετικών εμπλεκόμενων φορέων.



Τι είναι «Προτεραιότητα»*;

Μια γενική δήλωση που περιγράφει μια βελτίωση που αναζητά η πόλη. Καθορίζει τις κατευθύνσεις βελτίωσης και τους τομείς προτεραιότητας, αλλά όχι τα μέσα για την επίτευξή της.

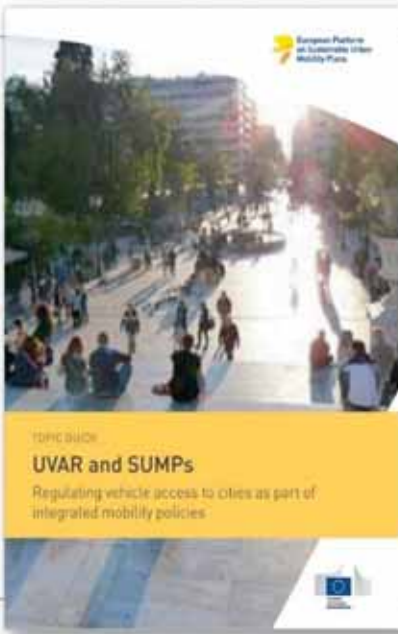
* Στην αγγλική έκδοση αναφέρεται ο όρος "objective" ο οποίος στα ελληνικά αποδίδεται συνήθως ως "στόχος". Στο παρόν ορίζεται "προτεραιότητα" και αναφέρεται κατά περίπτωση "στρατηγικός στόχος" προς αποφυγή σύγχυσης με αγγλικούς όρους του κειμένου οι οποίοι αποδίδονται στα ελληνικά επίσης ως "στόχος" όπως "goal", "aim". Ο αγγλικός όρος "target" ορίζεται στο παρόν ως "μετρήσιμος στόχος" και κατά περίπτωση αναφέρεται "τιμή-στόχος".

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Στηρίζεται στο όραμα (Δραστηριότητα 5.1) και οδηγεί σε δείκτες και μετρήσιμους στόχους (Βήμα 6).

Λίστα ελέγχου

- ✓ Επανεξέταση οράματος για να κατευθύνει τη διαμόρφωση των προτεραιοτήτων.
- ✓ Ανάπτυξη αρχικών προτεραιοτήτων.
- ✓ Συζήτηση αρχικών προτεραιοτήτων με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς.
- ✓ Επιλογή τελικού συνόλου προτεραιοτήτων.



Οι Κανονισμοί Πρόσβασης Οχημάτων σε Αστικές Περιοχές (Urban Vehicle Access Regulations, UVAR) παρουσιάζουν υψηλότερο αντίκτυπο όταν ενσωματώνονται σε ένα σχέδιο κινητικότητας. Οι Κανονισμοί Πρόσβασης Οχημάτων σε Αστικές Περιοχές (UVAR) συχνά συνδυάζουν διάφορα μέτρα (π.χ. Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών, Τέλος Κυκλοφοριακής Συμφόρησης, Υπερτετράγωνα-Superblocks) για να εξυπηρετήσουν έναν συνδυασμό σημαντικών στρατηγικών στόχων. Μερικοί από αυτούς που μπορούν να επιτευχθούν με την εφαρμογή των UVAR είναι:

- Βελτίωση της ποιότητας του αέρα
- Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Ανακατανομή του οδικού χώρου
- Αυξημένη βιωσιμότητα και ελκυστικότητα των δημόσιων χώρων
- Διατήρηση ιστορικών κέντρων πόλεων
- Μείωση θορύβου

Πρόσθετοι στρατηγικοί στόχοι που μπορούν να επιτευχθούν και σχετικά μέτρα Κανονισμών Πρόσβασης Οχημάτων σε Αστικές Περιοχές είναι δυνατόν να αναζητηθούν στον Θεματικό Οδηγό **Urban Vehicle Access Regulations and Sustainable Urban Mobility Planning** (Κανονισμοί Πρόσβασης σε Αστικές Περιοχές και Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).

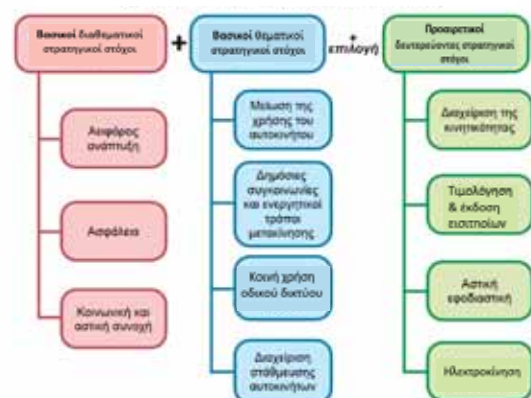
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Γαλλία: Υποχρεωτικοί στρατηγικοί στόχοι προσαρμοσμένοι σε πόλεις διαφορετικού μεγέθους

Στη Γαλλία, τα ΣΒΑΚ (PDU - Plan de déplacements urbains) είναι υποχρεωτικά για αστικές περιοχές με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων. Σε αυτά τα ΣΒΑΚ ανατίθενται έντεκα υποχρεωτικοί στρατηγικοί στόχοι. Πολλές μικρότερες πόλεις αναπτύσσουν εθελοντικά είτε ένα πλήρες PDU είτε ένα απλοποιημένο σχέδιο. Ως εκ τούτου, αναπτύχθηκαν ειδικές κατευθυντήριες οδηγίες για να γίνει διάκριση μεταξύ βασικών προτεραιοτήτων, οι οποίες πρέπει να ενσωματωθούν σε όλα τα (υποχρεωτικά ή εθελοντικά) ΣΒΑΚ, και προαιρετικών που μια μικρότερη πόλη θα μπορούσε να επιλέξει να ενσωματώσει, ανάλογα με την επιδίωξή της, κατά την ανάπτυξη ενός απλοποιημένου σχεδίου. Οι εν εξελίξει συζητήσεις στη Γαλλία είναι πιθανό να οδηγήσουν σε έναν νομικό αλλά ευέλικτο ορισμό του απλοποιημένου σχεδίου κινητικότητας μετά το 2020.

Συγγραφέας: Thomas Durlin, Cerema, διάθεση μέσω Rupprecht Consult
Εικόνα: Cerema

Βασικοί και προαιρετικοί στρατηγικοί στόχοι για απλοποιημένα σχέδια κινητικότητας



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Λονδίνο, Ηνωμένο Βασίλειο: Στόχοι για υγιείς δρόμους

Η Προσέγγιση Υγιών Δρόμων θέτει τους ανθρώπους και την υγεία τους στην καρδιά της λήψης αποφάσεων. Η Προσέγγιση Υγιών Δρόμων χρησιμοποιεί 10 τεκμηριωμένους δείκτες που περιγράφουν τι κάνει τους δρόμους να είναι ελκυστικές τοποθεσίες. Η προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση θα συμβάλει στη δημιουργία μιας πιο υγιούς πόλης, στην οποία περιλαμβάνονται όλοι οι άνθρωποι και μπορούν να ζήσουν ποιοτικά και καλά μειώνοντας τις ανισότητες. Προκειμένου να διασφαλιστεί η επιτυχία της προσέγγισης, είναι σημαντικό να ενσωματωθούν σε αυτήν συνολικές στρατηγικές και να υπάρχει τεκμηρίωση της επιτυχίας με αποδεικτικά στοιχεία. Είναι επίσης απαραίτητο να συμμετέχουν οι κοινότητες και οι εμπλεκόμενοι φορείς ώστε να συγκεντρωθεί πολιτική, κοινοτική και οργανωτική υποστήριξη.



Συγγραφέας: Chris Billington, Transport for London, διάθεση μέσω Walk 21
Εικόνα: Transport for London

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μόναχο, Γερμανία: Διεξοδικές ημερίδες εργασίας με εμπλεκόμενους φορείς για τη διαμόρφωση των προτεραιοτήτων

Για να αξιολογήσουν και να συζητήσουν το Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών του Μονάχου και τις προτεραιότητές του, δόθηκε στους εμπλεκόμενους φορείς η ευκαιρία να συμμετάσχουν σε πολυάριθμες δημόσιες εκδηλώσεις. Αυτές περιελάμβαναν μια ημερίδα εργασίας για την κινητικότητα (mobility workshop) που συγκέντρωσε περίπου 100 συμμετέχοντες για να μοιραστούν ιδέες σχετικά με τη μελλοντική κινητικότητα. Οι ιδέες ενσωματώθηκαν στο σχέδιο και έτσι έθεσαν την κατεύθυνση για τον σχεδιασμό των μεταφορών. Επίσης κυκλοφόρησε ένα προσχέδιο που επέτρεψε στους εμπλεκόμενους φορείς να υποβάλουν προτάσεις και να επισημάνουν διάφορα ζητήματα. Η συμμετοχή των φορέων στην παραπάνω διαδικασία όχι μόνο διευκόλυνε το Μόναχο να βρει λύσεις κινητικότητας για όλους, αλλά και να πραγματοποιήσει αυτές τις λύσεις αργότερα. Η πόλη στοχεύει να αυξήσει τον αριθμό των διαδρομών που διανύονται με τα πόδια, με ποδήλατο και με δημόσιες συγκοινωνίες και να μειώσει την κυκλοφορία οχημάτων στις γειτονιές του αστικού κέντρου.



Συγγραφέας: Πόλη του Μονάχου, διάθεση μέσω ICLEI
Εικόνα: Evisco / LHM



© Rupprecht Consult 2019

Προετοιμασία & ανάλυση

Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων

06

ΒΗΜΑ 6: Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων

- 6.1 Προσδιορίστε δείκτες για όλες τις προτεραιότητες
- 6.2 Συμφωνήστε σε μετρήσιμους στόχους

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6.1: Προσδιορίστε δείκτες για όλες τις προτεραιότητες

Σκεπτικό

Η επιλογή και ο ορισμός στρατηγικών δεικτών για όλες τις προτεραιότητες είναι ένα ουσιαστικό βήμα για την περαιτέρω διαδικασία του καθορισμού των μετρήσιμων στόχων και της παρακολούθησης της προόδου. Είναι σημαντικό να προσδιορίσετε πρώτα τους δείκτες για να διασφαλίσετε ότι θα επιλεγούν μετρήσιμοι στόχοι τους οποίους θα μπορείτε να παρακολουθείτε χωρίς μεγάλη προσπάθεια. Μια συστηματική προσέγγιση συμβάλλει στον προσδιορισμό ενός διαχειρίσιμου συνόλου βασικών δεικτών που αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις προτεραιότητες. Η εργασία με λίγους δείκτες μπορεί να αποδειχθεί περισσότερο αποτελεσματική σε στρατηγικό επίπεδο, ειδικά για τις πόλεις που ξεκινούν τώρα και διαθέτουν περιορισμένους πόρους, δεδομένα ή εμπειρία κατά την εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ενώ οι δείκτες για τα μέτρα παρακολούθησης θα αναπτυχθούν αργότερα (βλ. Δραστηριότητα 7.3), οι στρατηγικοί δείκτες για τη μέτρηση της συνολικής απόδοσης του ΣΒΑΚ θα επιλεγούν σε αυτό το σημείο, μαζί με τις αντίστοιχες μεθόδους μέτρησης και τις αντίστοιχες πηγές δεδομένων που εντοπίστηκαν κατά τη φάση προετοιμασίας (βλ. Δραστηριότητα 3.1).

Στόχοι

- Ορισμός ενός συνόλου στρατηγικών δεικτών που να επιτρέπουν την παρακολούθηση της προόδου που σημειώνεται προς την επίτευξη καθενός από τους στρατηγικούς στόχους/προτεραιότητες.
- Επιλογή εύκολα μετρήσιμων και κατανοητών δεικτών λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες πηγές δεδομένων (βλ. Δραστηριότητα 3.1) και τους τυποποιημένους δείκτες.

Εργασίες

- Συγκεκριμενοποιήστε τις προτεραιότητές σας και προσδιορίστε ποιες κύριες πτυχές τους πρέπει να παρακολουθούνται.
- Αναπτύξτε ένα μικρό αριθμό ποσοτικών και ποιοτικών «βασικών» δεικτών που να είναι εύκολα μετρήσιμοι, κατανοητοί και σαφώς συνδεδεμένοι με καθεμία από τις προτεραιότητές σας.



εικόνα © anyaberkut στο istock.com

- Χρησιμοποιήστε τυποποιημένους δείκτες οι οποίοι είναι ήδη σαφώς καθορισμένοι και για τους οποίους υπάρχει η γνώση ως προς τον τρόπο μέτρησης και ανάλυσής τους. Αυτό επιτρέπει τη συγκριτική αξιολόγηση σε σχέση με άλλες πόλεις ή τη σύγκριση με εθνικά/διεθνή στατιστικά στοιχεία.
- Εστιάστε στους δείκτες επιπτώσεων (ονομάζονται επίσης δείκτες αποτελέσματος) οι οποίοι μετρούν άμεσα την επίτευξη των στόχων βιωσιμότητάς σας. Εξετάστε επίσης δείκτες από συναφείς τομείς, όπως οικονομικούς, περιβαλλοντικούς, υγείας, και κοινωνικούς, και όχι μόνο δείκτες μεταφορών.
- Συμπεριλάβετε μερικούς δείκτες που είναι ιδιαίτερα χρήσιμοι για την επικοινωνία με τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και το κοινό. Αυτοί οι δείκτες θα πρέπει να είναι εύκολα κατανοητοί και να προκαλούν το ενδιαφέρον στο ευρύτερο κοινό (π.χ. αριθμός ανθρώπων που τραυματίστηκαν σοβαρά ή σκοτώθηκαν σε τροχαία δυστυχήματα· αριθμός τοποθεσιών που υπερβαίνουν τα όρια της ατμοσφαιρικής ρύπανσης· ή αριθμός θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκαν).



Τι είναι ο «Δείκτης»;

Δείκτης είναι ένα σαφώς καθορισμένο σύνολο δεδομένων που χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση της προόδου στην επίτευξη μιας προτεραιότητας ή ενός μετρήσιμου στόχου.

Οι στρατηγικοί δείκτες επιτρέπουν τη μέτρηση των συνολικών επιδόσεων ενός ΣΒΑΚ και επομένως παρέχουν τη βάση για την αξιολόγησή του. Σε ένα πιο λεπτομερές επίπεδο, οι δείκτες μέτρησης επιτρέπουν την παρακολούθηση της επίδοσης μεμονωμένων μέτρων.

- Αξιολογήστε τα ήδη διαθέσιμα δεδομένα και τις πηγές δεδομένων που έχουν αναγνωριστεί (βλ. Δραστηριότητες 3.1 και 3.2), εντοπίστε τα κενά για τη δυνατότητα μέτρησης των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων και, εάν είναι απαραίτητο, αναπτύξτε ή εντοπίστε νέες πηγές δεδομένων (π.χ. δεδομένα ερευνών, ποσοτικά δεδομένα από αυτόματες μετρήσεις).
- Πριν ξεκινήσετε να αναπτύσσετε τους δικούς σας στρατηγικούς δείκτες, συζητήστε με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς και άλλους οργανισμούς στην περιοχή σας, καθώς ίσως έχουν ήδη υιοθετήσει ορισμένους δείκτες. Είναι περισσότερο εύκολο να παρακολουθήσετε την πρόοδο εάν χρησιμοποιείτε δείκτες που έχουν ήδη υλοποιηθεί και γίνει αποδεκτοί.
- Αναπτύξτε έναν σαφή ορισμό για κάθε δείκτη, το πρότυπο της αναφοράς και μια γενική περιγραφή του τρόπου με τον οποίο μετρούνται τα δεδομένα και πως υπολογίζεται ο δείκτης από αυτά τα δεδομένα.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Συντονιστείτε με τους σχετικούς τοπικούς και περιφερειακούς εμπλεκόμενους φορείς ως προς τους περιφερειακούς δείκτες.
- Διαθέστε δεδομένα στο διαδίκτυο, ούτως ώστε φορείς και πολίτες να κατανοήσουν τη σοβαρότητα των προβλημάτων.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Βασίζεται άμεσα στους στρατηγικούς στόχους/προτεραιότητες που ορίζονται στη Δραστηριότητα 5.2, οδηγώντας στον καθορισμό των μετρήσιμων στόχων στη Δραστηριότητα 6.2.
- Είναι αλληλένδετο με το Βήμα 3, κατά το οποίο εντοπίζονται και αναλύονται τα δεδομένα και οι πηγές τους και ορίζεται η βασική γραμμή για τη διαθεσιμότητα δεδομένων για τον εντοπισμό των δεικτών.
- Το σύνολο των στρατηγικών δεικτών που έχουν αναπτυχθεί και των σχετικών ρυθμίσεων παρακολούθησης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προγραμματισμό της παρακολούθησης των επιμέρους μέτρων (βλ. Δραστηριότητα 7.3).

Λίστα ελέγχου

- ✓ Προσδιορισμός ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών αποτελέσματος για όλους τους στρατηγικούς στόχους, συμπεριλαμβανομένων των δεικτών που χρησιμοποιούνται από άλλους οργανισμούς της περιοχής σας.
- ✓ Αξιολόγηση νέων και υφιστάμενων πηγών δεδομένων.
- ✓ Καθορισμός ενός συνόλου στρατηγικών δεικτών, συμπεριλαμβανομένου του προτύπου αναφοράς και της μεθόδου μέτρησης.



Σχήμα 24: Επισκόπηση των σημαντικών μετρήσιμων στρατηγικών δεικτών επιπτώσεων, βάσει του ευρωπαϊκού συνόλου δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας (sustainable urban mobility indicators, SUMI) και του διεθνούς προτύπου (MobiliseYourCity)

Στρατηγικός Στόχος/Προτεραιότητα	Δείκτης	Ορισμός
Οδική ασφάλεια	Θάνατοι από όλα τα τροχαία δυστυχήματα στις αστικές περιοχές σε ετήσια βάση.	Αριθμός θανάτων εντός 30 ημερών από το τροχαίο δυστύχημα ως συνέπεια του συμβάντος σε ετήσια βάση, που προκαλείται από τις αστικές μεταφορές ανά 100.000 κατοίκους στην αστική περιοχή.
Πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας	Ποσοστό πληθυσμού με κατάλληλη πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας (δημόσιες συγκοινωνίες).	Ποσοστό πληθυσμού με κατάλληλη πρόσβαση σε δημόσιες συγκοινωνίες (λεωφορεία, τραμ, μετρό, τρένο).
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (GHG)	Συνολικές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από όλους τους τρόπους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην αστική περιοχή.	Εκπομπές αερίων θερμοκηπίου [τόνοι CO ₂ (eq.)/car. ανά έτος].
Ποιότητα αέρα	Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων όλων των μέσων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων (εκπομπές ρύπων καυσαερίων και εκτός καυσαερίων -exhaust and non exhaust- για λεπτά σωματίδια PM _{2.5}) στην αστική περιοχή.	Δείκτης εκπομπών (kg PM _{2.5} eq. κατά κεφαλή ετησίως).

Πρόσθετοι δείκτες αστικής κινητικότητας:

- Προσιτότητα δημόσιων συγκοινωνιών στη χαμηλότερη εισοδηματική ομάδα
- Προσβασιμότητα ομάδων με κινητικές δυσκολίες
- Πρόβλημα θορύβου
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση και καθυστερήσεις
- Ενεργειακή απόδοση
- Ευκαιρία για ενεργητική κινητικότητα
- Πολυτροπική ενσωμάτωση
- Ικανοποίηση για τα μέσα μαζικής μεταφοράς
- Οδική ασφάλεια για τα μέσα ενεργητικής κινητικότητας

Πηγή: Ευρωπαϊκό σύνολο δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας (SUMI):
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Μπορείτε να βρείτε περισσότερα εργαλεία που θα σας βοηθήσουν στην επιλογή δεικτών στο CIVITAS Tool Inventory:
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Περισσότερες γενικές πληροφορίες ως προς την παρακολούθηση μπορείτε να βρείτε στο εγχειρίδιο Παρακολούθησης και αξιολόγησης CH4ALLENGE: <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μίλτον Κέινς, Ηνωμένο Βασίλειο: Εύκολα μετρήσιμο και διαθέσιμο σύνολο στρατηγικών δεικτών

Προκειμένου να αποτιμηθούν οι συνολικές επιδόσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, το δημοτικό συμβούλιο έχει επιλέξει μια σειρά δεικτών, συμπεριλαμβανομένων π.χ. της κατάστασης του οδικού δικτύου, του μέσου χρόνου διαδρομής, της ποιότητας του αέρα και της οδικής ασφάλειας. Η απόφαση για την επιλογή αυτών των δεικτών έγινε με σκοπό να γίνει σωστή εκτίμηση των επιπτώσεων του ΣΒΑΚ. Οι επιλεγμένοι δείκτες είναι εύκολα μετρήσιμοι, διαθέσιμοι ή εύκολα προσβάσιμοι. Το Συμβούλιο του Μίλτον Κέινς συμβουλεύει να ορίσετε ένα σαφές σύνολο στόχων SMART (συγκεκριμένων, μετρήσιμων, υλοποιήσιμων, συναφών και χρονικά προσδιορισμένων) για το ΣΒΑΚ, που θα βοηθήσει στη μελλοντική επιλογή ευθυγραμμισμένων με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ δεικτών. Βάσει εμπειρίας, η ομάδα του ΣΒΑΚ συμβουλεύει επίσης να γίνεται χρήση νέων τεχνολογιών και μεθοδολογιών υπολογισμού δεικτών που έχουν εφαρμοστεί σε άλλες πόλεις.

Συγγραφέας: James Povey, Συμβούλιο Μίλτον Κέινς, από τη συλλογή Polis
Εικόνα: Συμβούλιο Μίλτον Κέινς

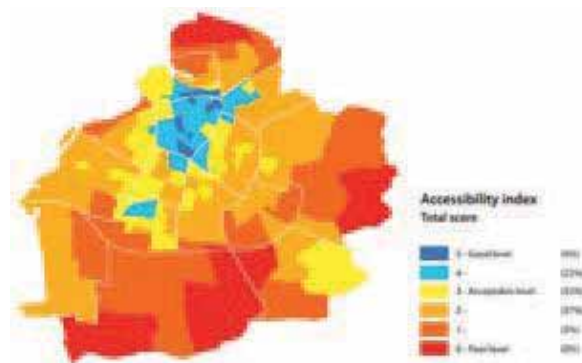


ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μάλμε, Σουηδία: Ο δείκτης Προσβασιμότητας ως παράδειγμα δείκτη

Το Μάλμε ανέπτυξε, βάσει σχετικών μετρήσεων, έναν κανονιστικό Δείκτη Προσβασιμότητας που μπορεί να αξιολογήσει το αντίκτυπο των μέτρων που έχουν εφαρμοστεί ενώ χρησιμοποιεί χάρτες για να απεικονίσει τη βιώσιμη προσβασιμότητα. Ο Δείκτης Προσβασιμότητας μπορεί να λειτουργήσει υποστηρικτικά στη λήψη αποφάσεων κατά τον σχεδιασμό και τη στάθμιση των διαφόρων επενδύσεων και δράσεων. Επιτρέπει επίσης τη σύγκριση μεταξύ διαφορετικών περιοχών και πληθυσμιακών ομάδων. Ο Δείκτης Προσβασιμότητας μπορεί να συμβάλει στην παρακολούθηση της εξέλιξης της προσβασιμότητας στο σύστημα μεταφορών με την πάροδο του χρόνου και μπορεί έτσι να χρησιμεύσει ως ένας από τους πολλούς δείκτες που αποτυπώνουν πόσο καλά επιτυγχάνονται οι στόχοι του ΣΒΑΚ.

Συγγραφέας: Συγγραφέας: Andreas Nordin, πόλη του Μάλμε,
διάθεση μέσω Rupprecht Consult
Εικόνα: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Μάλμε



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6.2: Συμφωνήστε σε μετρήσιμους στόχους

Σκεπτικό

Οι μετρήσιμοι στόχοι αντιπροσωπεύουν μια συγκεκριμένη μορφή δέσμευσης σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, δηλώνοντας τι θέλετε να επιτύχετε και έως πότε. Ο καθορισμός σαφών μετρήσιμων στόχων έχει δύο κύριους σκοπούς. Πρώτον, παρέχει διαφάνεια και σαφή καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θέλετε να αλλάξετε τις μεταφορές και την κινητικότητα στην πόλη. Δεύτερον, επιτρέπει στις πόλεις να κατανοήσουν τον βαθμό στον οποίο επιτυγχάνονται οι προτεραιότητες που έχουν τεθεί. Εάν οι στρατηγικοί βασικοί δείκτες και οι μετρήσιμοι στόχοι είναι σαφώς καθορισμένοι, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων και το κοινό θα μπορούν να τους κατανοήσουν εύκολα και να αποτελέσουν κίνητρο για την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων.

Στόχοι

- Απόφαση για ένα σύνολο μετρήσιμων στόχων για καθέναν από τους συμφωνηθέντες στρατηγικούς δείκτες (βλ. Δραστηριότητα 6.1), που καλύπτει όλες τις προτεραιότητες του σχεδίου.
- Διαβεβαίωση ότι οι συμφωνηθέντες μετρήσιμοι στόχοι μπορούν να αξιολογήσουν την επίτευξη των επιθυμητών αποτελεσμάτων.
- Επιλογή εφικτών, αλλά φιλόδοξων μετρήσιμων στόχων.
- Διασφάλιση ότι οι μετρήσιμοι στόχοι είναι αμοιβαία συμβατοί.



Μετρήσιμοι στόχοι SMART

- **Συγκεκριμένοι** – περιγράφονται επακριβώς χρησιμοποιώντας ποσοτικούς και/ή ποιοτικούς όρους ώστε να γίνονται κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.
- **Μετρήσιμοι** – η υφιστάμενη κατάσταση έχει μετρηθεί και είναι γνωστή. Διατίθενται επίσης πόροι για τη μέτρηση των αλλαγών (ποιοτικών και ποσοτικών) που συμβαίνουν.
- **Υλοποιήσιμοι** – βάσει των διαθέσιμων τεχνικών, επιχειρησιακών και οικονομικών ικανοτήτων και των συμφωνιών/δεσμεύσεων των εμπλεκόμενων φορέων.
- **Συναφείς** – υπογραμμίζει τη σημασία της επιλογής μετρήσιμων στόχων που έχουν ουσιαστική σημασία, προωθούν την αστική κινητικότητα και υποστηρίζουν ή ευθυγραμμίζονται με άλλους στόχους.
- **Χρονικά οριοθετημένοι** – οι ημερομηνίες ορόσημα για την επίτευξη του στόχου είναι σαφώς καθορισμένες.

Εργασίες

- Καθορίστε μετρήσιμους στόχους για καθέναν από τους στρατηγικούς βασικούς δείκτες (που επιλέγονται στη Δραστηριότητα 6.1) για να επιτρέψετε την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ. Οι στόχοι πρέπει να είναι SMART: συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι, ρεαλιστικοί και χρονικά οριοθετημένοι. Να είστε φιλόδοξοι, αλλά ρεαλιστικοί, εκτιμώντας τι μπορεί να επιτευχθεί.
 - Ξεκινήστε με τον καθορισμό τιμών-στόχων για τους στρατηγικούς δείκτες, οι οποίοι μετρούν άμεσα τον επιθυμητό βαθμό επίτευξης της κάθε προτεραιότητας για τη βιωσιμότητα (π.χ. μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 30% εντός 10 ετών). Επιπλέον, συμπεριλάβετε ενδιάμεσες τιμές-στόχων που αντιπροσωπεύουν σημεία αναφοράς στην πορεία για τους μακροπρόθεσμους μετρήσιμους στόχους (π.χ. μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 15% εντός 5 ετών).
 - Εν συνεχεία θέστε τιμές-στόχους για τους δείκτες της βασικής δραστηριότητας μεταφορών, οι οποίοι μετρούν τον βαθμό βελτίωσης του συστήματος μεταφορών (π.χ. μερίδιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς άνω του 70% εντός 10 ετών ή αριθμός χιλιομέτρων υψηλής ποιότητας λωρίδων λεωφορείων που θα υλοποιηθούν μέσα στα επόμενα 10 έτη).
- Προσπαθήστε να αποφύγετε ασυνέπειες μεταξύ των δεικτών.
- Επιδιώξτε τη συμμετοχή των κύριων εμπλεκόμενων φορέων στον καθορισμό των μετρήσιμων στόχων, καθώς αυτό θα εξασφαλίσει ότι οι στόχοι υποστηρίζονται ευρέως και είναι ρεαλιστικοί. Ωστόσο, προσέξτε να μην αφήσετε ομάδες πίεσης να εμποδίσουν φιλόδοξες αλλαγές που εξυπηρετούν την πλειοψηφία των πολιτών. Προετοιμάστε, διεξαγάγετε και παρακολουθήστε συναντήσεις ομάδων εργασίας.
- Εντάξτε τους μετρήσιμους στόχους στο έγγραφο του ΣΒΑΚ για να τους εγκρίνετε επίσημα (βλ. Δραστηριότητα 9.1).



Λεπτομέρειες σχετικά με τις εργασίες

Να είστε φιλόδοξοι αλλά ρεαλιστικοί!

Σε πολλές πόλεις, οι μετρήσιμοι στόχοι για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα αντανακλούν ευσεβείς πόθους και όχι το τι μπορεί να επιτευχθεί στην πράξη. Αυτό είναι προφανώς αντιπαραγωγικό. Ενώ είναι καλό να είστε φιλόδοξοι, πρέπει επίσης να εκτιμήσετε με ειλικρίνεια το τι μπορεί να επιτευχθεί λαμβάνοντας υπόψη τους συγκεκριμένους πόρους και τη διαθέσιμη τεχνολογία.



Κατανομή Μετακινήσεων ανά Μέσο Μεταφοράς

Ορισμός: Η κατανομή μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς μπορεί να οριστεί ως το ποσοστό των ατόμων που χρησιμοποιούν ένα συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς στο πλαίσιο της συνολικής χρήσης των μεταφορών σε μια αστική περιοχή. Η κατανομή κάθε διαφορετικού μέσου μεταφοράς παρουσιάζεται συνήθως ως ποσοστό επί τοις εκατό. Μπορεί να υπολογιστεί για τις μεταφορές επιβατιών και εμπορευμάτων, βάσει διαφορετικών μονάδων μέτρησης (π.χ. αριθμός μετακινήσεων, κυκλοφοριακός φόρτος, βάρος, επιβατοχιλιόμετρα ή τονοχιλιόμετρα), αλλά μπορεί επίσης να υπολογιστεί για διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές (π.χ. λειτουργική αστική περιοχή, κέντρο της πόλης, συνοικία).⁴⁹

Το «δείξε μου την κατανομή των μετακινήσεων των μέσων μεταφοράς σου - και ξέρω την πόλη σου» μπορεί να ακούγεται υπερβολικό, αλλά από ορισμένες απόψεις μπορεί να είναι αλήθεια. Οι δήμοι θέλουν να ξέρουν πώς κυκλοφορούν οι άνθρωποι μέσα στην πόλη, όχι μόνο να έχουν μια εικόνα του συστήματος μεταφορών. Επομένως, η πρώτη προσέγγιση είναι να συλλεχθούν τα κατάλληλα δεδομένα και, στη συνέχεια, να υπολογιστεί και να εξεταστεί η κατανομή των μετακινήσεων στα διαφορετικά μέσα μεταφοράς. Αυτό κάνουν πολυάριθμες πόλεις σε όλο τον κόσμο, γεγονός που καθιστά τον παγκόσμιο στόχο για την κατανομή των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς ιδιαίτερα πολύτιμο για μια στροφή προς τους βιώσιμους τρόπους. Η κατανομή ανά μέσο μεταφοράς μπορεί να μην προσδιορίζεται με σαφήνεια ούτε να μετράται ανελλιπώς σε κάθε πόλη, αλλά εξακολουθεί να λειτουργεί ως μια παγκοσμίως κατανοητή αξία με μεγάλη σημασία. Από τη μία πλευρά διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για τον καθορισμό του σημείου αναφοράς του συστήματος μεταφορών μιας πόλης. Από την άλλη πλευρά, η κατανομή των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς υποστηρίζει τη θέσπιση φιλόδοξων στόχων για τη μεταβολή της ισχύουσας τιμής και για τη σύγκρισή της με αυτή άλλων πόλεων. Για παράδειγμα το Λονδίνο έχει θέσει τον φιλόδοξο στόχο το 80% όλων των μετακινήσεων των κατοίκων να γίνονται με χρήση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς (περπάτημα, ποδηλασία και δημόσιες συγκοινωνίες) έως το 2041.

Στα πλαίσια του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η κατανομή των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς μπορεί να αποτελέσει μέρος της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας, αλλά μπορεί επίσης να αντιπροσωπεύσει έναν από τους σημαντικότερους στόχους που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της πρόόδου που σημειώνεται προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Για παράδειγμα, εάν παρατηρήσετε μια αύξηση στις μετακινήσεις με ποδήλατο, δεν πλησιάσατε μόνο στην επίτευξη του συνολικού οράματος μιας πόλης φιλικής προς τα ποδήλατα, αλλά μπορείτε επίσης να μετρήσετε την πρόοδο της επίτευξης του στόχου σας για 10% υψηλότερο ποσοστό χρήσης ποδηλάτου. Η κατανομή ανά μέσο μεταφοράς μπορεί να θεωρηθεί ως ένας πρωταρχικός στόχος που συνιστάται να ενσωματωθεί στο ΣΒΑΚ. Επιπλέον, όχι μόνο σας επιτρέπει να συγκρίνετε τις αλλαγές στο σύστημα μεταφορών με την πάροδο του χρόνου, αλλά σας επιτρέπει επίσης να μετράτε συγκεκριμένους σκοπούς μετακινήσεων ή ακόμα και να εστιάζετε σε διαφορετικές ομάδες πολιτών, έτσι ώστε να παρατηρείτε συμπεριφορές κινητικότητας βάσει φύλου, ηλικίας, κ.λπ.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Χρησιμοποιήστε μετρήσιμους στόχους τοπικά προσδιορισμένους εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος (όπως για παράδειγμα για το κέντρο της πόλης, βιομηχανικές ή εμπορικές περιοχές, μεμονωμένες γειτονιές κλπ.), ώστε να λάβετε υπόψη συνήθειες συμπεριφοράς στις μεταφορές και ευκαιρίες μετακινήσεων που διαφοροποιούνται σε τοπικό επίπεδο.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Βασίζεται απευθείας στους στρατηγικούς δείκτες που προσδιορίζονται στη Δραστηριότητα 6.1.
- Οι μετρήσιμοι στόχοι βοηθούν να ορίσετε και να επιτύχετε την επιθυμητή απόδοση του ΣΒΑΚ (βλ. Δραστηριότητες 11.1 και 12.1).

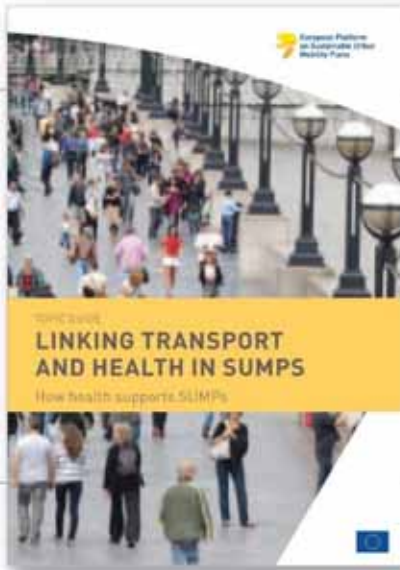
Λίστα ελέγχου

- ✓ Συμμετοχή κύριων εμπλεκόμενων φορέων στον καθορισμό των μετρήσιμων στόχων.
- ✓ Ανάπτυξη κατάλληλου συνόλου τοπικά υλοποιήσιμων στόχων.



Τι είναι ο «Μετρήσιμος στόχος»;

Μετρήσιμος στόχος ή τιμή-στόχος είναι η έκφραση μίας στοχευμένης τιμής ενός στρατηγικού δείκτη. Πιο συγκεκριμένα, ορίζει τι πρέπει να επιτευχθεί, σε σχέση με την ισχύουσα κατάσταση, έως ένα συγκεκριμένο έτος. Οι στόχοι πρέπει να είναι «SMART» (συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι, συναφείς, χρονικά προσδιορισμένοι).



Ένα καλό ΣΒΑΚ περιλαμβάνει συχνά μετρήσιμους στόχους που σχετίζονται με τη δημόσια υγεία, οι οποίοι μπορεί να συνδέονται στενά με τους στόχους για την οδική ασφάλεια, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση ή την αυξημένη χρήση των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης. Ένα παράδειγμα στόχων σχετικών με την υγεία προέρχεται από το ΣΒΑΚ της Βιέννης (STEP2025):

«Το ποσοστό του πληθυσμού της Βιέννης που κάνει σωματική άσκηση 30 λεπτών ως μέρος των καθημερινών του μετακινήσεων θα αυξηθεί από 23% το 2013 σε 30% το 2025».

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την ένταξη της δημόσιας υγείας στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μπορούν να βρεθούν στον Θεματικό Οδηγό **Linking transport and health in Sustainable Urban Mobility Planning** (Διασύνδεση των μεταφορών και της υγείας στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Δρέσδη, Γερμανία: Στρατηγικοί μετρήσιμοι στόχοι που αναπτύχθηκαν με εντατική διαδικασία στρογγυλής τραπέζης

Οι στόχοι του 2025 για την ανάπτυξη της κινητικότητας και των μεταφορών στη Δρέσδη διαμορφώθηκαν από τους εμπλεκόμενους φορείς σε μια εντατική διαδικασία στρογγυλής τραπέζης. Η στρογγυλή τράπεζα ΣΒΑΚ δημιούργησε ένα συναινετικό έγγραφο για τους στόχους ανάπτυξης των μεταφορών, το οποίο συμφωνήθηκε από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και εγκρίθηκε με ελάχιστες τροποποιήσεις από το Δημοτικό Συμβούλιο τον Μάρτιο του 2011. Οι επιλεγμένοι μετρήσιμοι στόχοι αποτέλεσαν τη βάση για τη δημιουργία του ΣΒΑΚ. Για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, ήταν ζωτικής σημασίας η ύπαρξη πολιτικά εγκεκριμένων στόχων, προκειμένου αυτό να σχεδιαστεί με βεβαιότητα και να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο αποδοχής. Η αρχική αξιολόγηση του ΣΒΑΚ το 2018 έδειξε ότι για περαιτέρω βελτίωση στο μέλλον, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει περισσότερους μετρήσιμους στόχους.



Συγγραφέας: Kerstin Burggraf, Πόλη της Δρέσδης, διάθεση μέσω EUROCITIES
Εικόνα: Joe Breuer, pixabay.com

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Έρεμπρο, Σουηδία: Τρεις κύριοι στόχοι για την εξέλιξη της κυκλοφορίας

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας του ΣΒΑΚ, το Έρεμπρο έθεσε τρεις μετρήσιμους στόχους για την εξέλιξη της κυκλοφορίας μέχρι το έτος 2020: (1) να αυξήσει το ποσοστό της ποδηλασίας, του περπατήματος και των δημόσιων συγκοινωνιών στο 60% του συνόλου των μετακινήσεων (από 44% το 2011), (2) να μειώσει τον απόλυτο αριθμό οχημάτων που κινούνται με ορυκτά καύσιμα και (3) να βελτιώσει την ποσόστωση της διάρκειας μετακίνησης μεταξύ αυτοκινήτου, λεωφορείου και ποδηλάτου. Κατά τη διαδικασία θέσπισης των στόχων, ένα βήμα αφορούσε στον καθορισμό του τρόπου παρακολούθησής τους. Το Έρεμπρο εξέτασε τους δείκτες που η πόλη ήδη μετρά και για τους οποίους συντάσσει αναφορά ετησίως καθώς και τους δείκτες που θα μπορούσαν να παρασχεθούν από την εθνική στατιστική υπηρεσία. Ως δίδαγμα από αυτή την εμπειρία, είναι ότι κύριος παράγοντας επιτυχίας είναι η επιλογή μετρήσιμων στόχων που μπορούν να αξιολογηθούν σχετικά εύκολα ή/και να αξιολογηθούν με μια ορισμένη περιοδικότητα σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική για την παρακολούθηση των κυκλοφοριακών δεικτών.

Συγγραφέας: Lovisa Blomér, Πόλη του Örebro, διάθεση μέσω UBC
Εικόνα: Δήμος Έρεμπρο

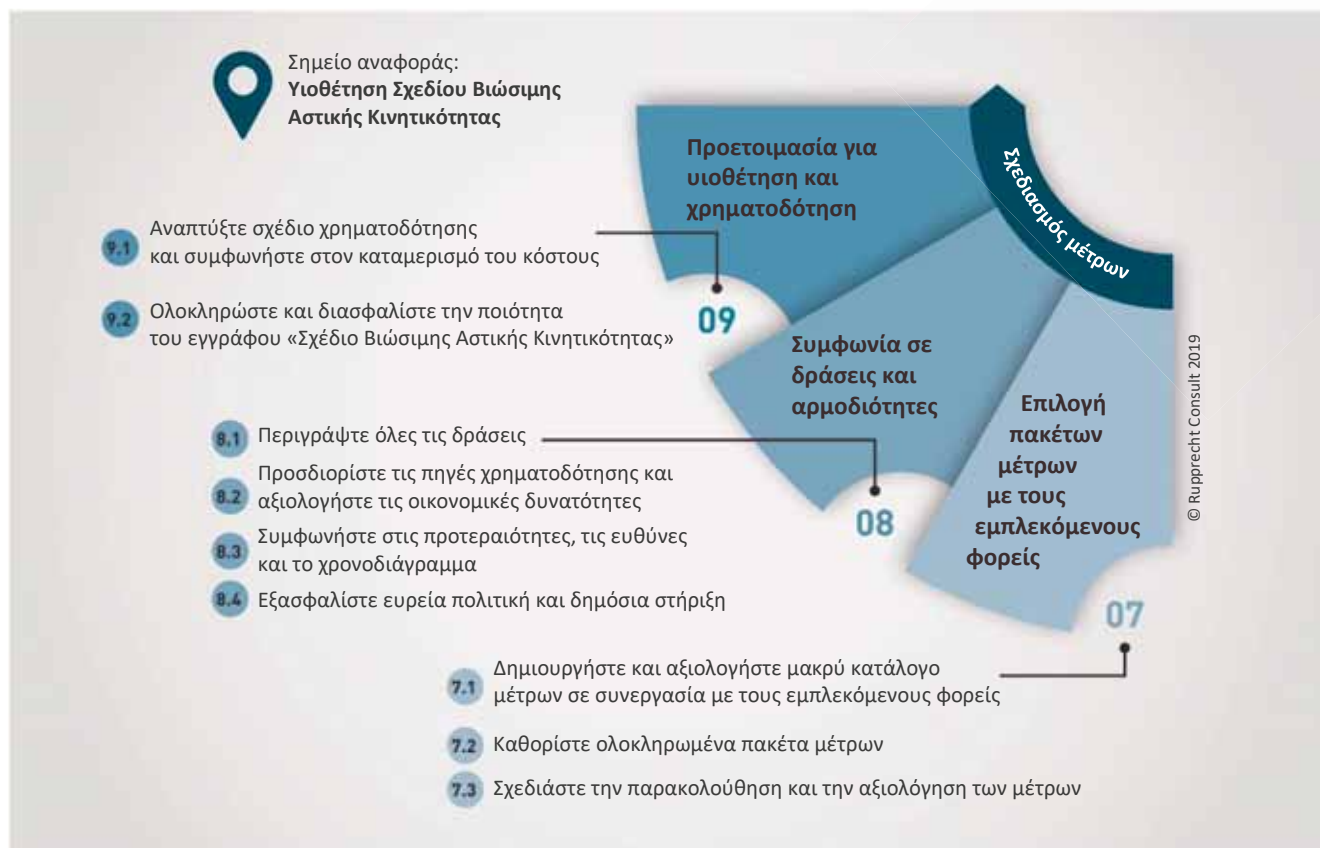
**Σημείο αναφοράς:**

Συμφωνία ως προς όραμα, προτεραιότητες και μετρήσιμους στόχους

Με την επίτευξη του τρίτου σημείου αναφοράς - στα μισά του κύκλου σχεδιασμού - έχετε ολοκληρώσει τη στρατηγική φάση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σας. Έχουν ληφθεί πολλές σημαντικές αποφάσεις σχετικά με το μελλοντικό όραμα, τις προτεραιότητες της πόλης και τους στρατηγικούς δείκτες και μετρήσιμους στόχους, τα οποία μαζί αποτελούν τις στρατηγικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ. Τα αποτελέσματα αυτά μπορούν τώρα να συγκεντρωθούν σε ένα συνοπτικό έγγραφο, το οποίο θα παρέχει ένα σταθερό κατευθυντήριο πλαίσιο για τη φάση του σχεδιασμού των μέτρων. Πριν προχωρήσετε στην επόμενη φάση, θα πρέπει να εξετάσετε το ενδεχόμενο συλλογής απόψεων από τους πολίτες, ακόμη μια φορά, σχετικά με τις στρατηγικές σας προτεραιότητες, οι οποίοι θα έχουν ήδη συνεισφέρει σημαντικά κατά τη συζήτηση των σεναρίων, τη δημιουργία οράματος και, ορισμένες φορές, και τον καθορισμό των προτεραιοτήτων. Αυτό επικυρώνει τις στρατηγικές σας προτεραιότητες και εξασφαλίζει τη δημόσια στήριξη και αποδοχή. Εφόσον είναι δυνατόν, θα πρέπει επίσης να εξασφαλίσετε την έγκριση των στρατηγικών προτεραιοτήτων από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων (π.χ. τα τοπικά συμβούλια) για να εδραιώσετε μια ακόμα πιο σταθερή βάση κατά τη φάση σχεδιασμού των μέτρων.



ΦΑΣΗ 3: Σχεδιασμός μέτρων



Με την τρίτη φάση, η διαδικασία σχεδιασμού μετατοπίζεται από το στρατηγικό στο επιχειρησιακό επίπεδο. Η φάση αυτή εστιάζει σε μέτρα για την επίτευξη των συμφωνηθέντων προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων. Εδώ οριστικοποιείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και προετοιμάζεται η υλοποίησή του μέσω των απαντήσεων στις ακόλουθες ερωτήσεις:

Τι θα κάνουμε συγκεκριμένα;

Δημιουργήστε ένα μακρύ κατάλογο μέτρων και αξιολογήστε την αποτελεσματικότητά και τη σκοπιμότητά τους ώστε να επιλέξετε εκείνα που συμβάλλουν περισσότερο στην επίτευξη των προτεραιοτήτων και των μετρήσιμων στόχων σας. Συγκεντρώστε τα μέτρα σε ολοκληρωμένα πακέτα, συζητήστε τα με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς και αξιολογήστε τα λεπτομερώς για να επικυρώσετε την επιλογή σας. Σχεδιάστε την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του κάθε μέτρου.

Τι θα χρειαστεί και ποιος θα κάνει τι;

Διαχωρίστε τα πακέτα μέτρων σε ενέργειες δράσεων (ή «δράσεις») και περιγράψτε τα λεπτομερώς, συμπεριλαμβάνοντας τα εκτιμώμενα κόστη, τις αλληλεξαρτήσεις και τους κινδύνους. Προσδιορίστε τα μέσα εσωτερικής και εξωτερικής χρηματοδότησης και τις πηγές άντλησης κεφαλαίων για όλες τις δράσεις. Στη βάση αυτή, συμφωνήστε σε σαφείς αρμοδιότητες, προτεραιότητες ως προς την υλοποίηση και χρονοδιαγράμματα για κάθε δράση. Σε αυτό το

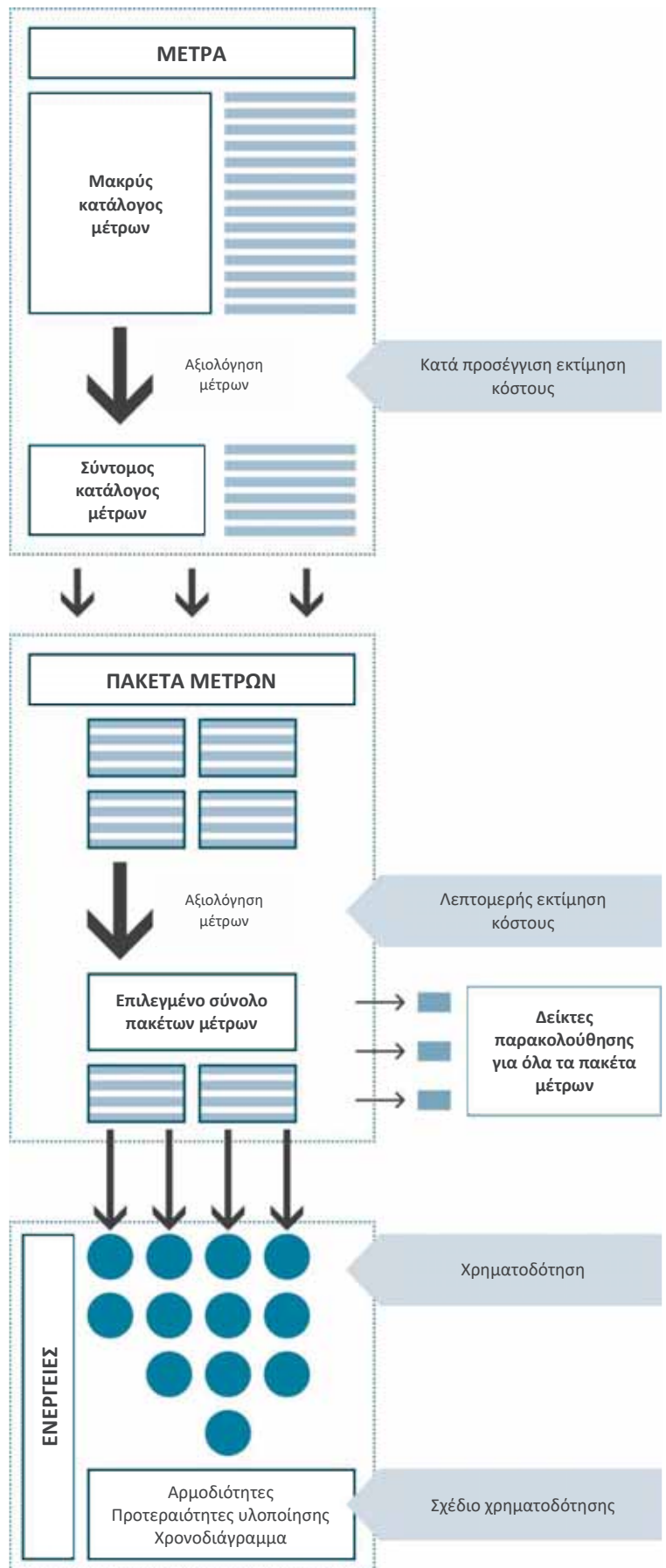
στάδιο, είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί η πολιτική και δημόσια στήριξη για τις δράσεις, καθώς για παράδειγμα τα κατασκευαστικά έργα μπορεί να δημιουργήσουν αντιπαράθεση, ακόμη και όταν οι σχετικοί με αυτά σκοποί και μέτρα υποστηρίζονται από την πλειοψηφία.

Είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσουμε;

Πολλοί συγγραφείς μπορεί να έχουν συμβάλει στη σύνταξη και εκπόνηση διαφόρων τμημάτων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Τώρα είναι καιρός να οριστικοποιήσετε το κείμενο και να ελέγξετε την ποιότητά του. Με βάση τις συμβάσεις του οργανισμού σας, ένα λεπτομερές πρόγραμμα χρηματοδότησης μπορεί να συμπεριληφθεί στο ίδιο το σχέδιο ή να αποτελεί μέρος μιας ξεχωριστής διαδικασίας. Και στις δύο περιπτώσεις θα πρέπει, πριν από την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ, να συμφωνήσετε σε έναν προϋπολογισμό για κάθε ιεραρχημένη δράση, καθώς και στην μακροπρόθεσμη διαχείριση για τον καταμερισμό των εξόδων και των εσόδων μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων οργανισμών.

Το σημαντικότερο σημείο αναφοράς στη διαδικασία σχεδιασμού ολοκληρώνει τη φάση του σχεδιασμού των μέτρων: Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υιοθετείται από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων του αρμόδιου πολιτικού οργάνου.

Σχήμα 25:
Επισκόπηση των κύριων βημάτων (αξιολόγηση μέτρων, δημιουργία πακέτων μέτρων, σχεδιασμός ενεργειών) της Φάσης 3



© Rupprecht Consult 2019

ΒΗΜΑ 7: Επιλογή πακέτων μέτρων με τους εμπλεκόμενους φορείς

- 7.1 Δημιουργήστε και αξιολογήστε μακρύ κατάλογο μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς
- 7.2 Καθορίστε ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων
- 7.3 Σχεδιάστε την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των μέτρων

Επιλογή πακέτων μέτρων με τους εμπλεκόμενους φορείς

07

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 7.1: Δημιουργήστε και αξιολογήστε μακρύ κατάλογο μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς

Σκεπτικό

Η αξιολόγηση και η επιλογή των μέτρων στοχεύει στον εντοπισμό των πιο κατάλληλων και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων για την επίτευξη του οράματος, των σκοπών και στόχων σας. Για να συμπεριληφθούν όλες οι σχετικές επιλογές, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας εκτεταμένος μακρύς κατάλογος με βάση τις δικές σας συγκεκριμένες γνώσεις, τις ιδέες των εμπλεκόμενων φορέων και του κοινού, την εμπειρία των επαγγελματιών του κλάδου από άλλες πόλεις και τις βάσεις δεδομένων για τα μέτρα και τους τύπους μέτρων.

Για να επιτευχθεί ένα σύνολο αποτελεσματικών μέτρων που θα ανταποκρίνονται ρεαλιστικά στους διαθέσιμους πόρους και στις τοπικές συνθήκες, πρέπει να διεξαχθεί μια διαφανής αξιολόγηση όλων των επιλογών που περιλαμβάνονται στον μακρύ κατάλογο. Η αξιολόγηση θα έχει ως οδηγό όχι μόνο την αποτελεσματικότητα όσον αφορά στη συμβολή των μέτρων στους σκοπούς, αλλά και τη δυνατότητα αποδοχής τους καθώς και τη βέλτιστη αξιοποίηση των χρημάτων. Ιδιαίτερα σε περιόδους περιορισμένων προϋπολογισμών για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι καθοριστικής σημασίας να επιτευχθεί ο μέγιστος δυνατός αντίκτυπος για τους πόρους που δαπανώνται.

Στόχοι

- Προσδιορισμός μιας μεγάλης ποικιλίας εναλλακτικών μέτρων που θα μπορούσαν να συμβάλουν στο όραμα, τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους σας. Μάθετε από τις έμπειρες πόλεις και τους επαγγελματίες ώστε να εξεταστούν όλες οι σχετικές επιλογές.
- Επιλογή των περισσότερο υποσχόμενων μέτρων για το τοπικό σας πλαίσιο.
- Εξασφάλιση της αποτελεσματικής χρήσης των διαθέσιμων πόρων και αποφυγή επιλογής μέτρων που δεν είναι οικονομικά εφικτά.
- Διεξαγωγή μιας διαφανούς διαδικασίας για την παροχή πειστικών αποδείξεων για την αποτελεσματικότητα και την εφικτότητα των επιλεγμένων μέτρων.



Τι είναι το «Μέτρο»;

Το μέτρο είναι ένα γενικό είδος δράσης που υλοποιείται για να συμβάλει στην επίτευξη ενός ή περισσότερων πολιτικών προτεραιοτήτων ενός ΣΒΑΚ ή για να ξεπεράσει ένα ή περισσότερα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί. Το εύρος των παραδειγμάτων μπορεί να ξεκινάει από μέτρα που σχετίζονται με χρήσεις γης, υποδομές, ρυθμίσεις, διαχείριση και υπηρεσίες μέχρι μέτρα που σχετίζονται με τη συμπεριφορά, την παροχή πληροφοριών και την τιμολογιακή πολιτική.

Εργασίες

Προσδιορισμός μέτρων (δημιουργία εναλλακτικών επιλογών)

- Δημιουργήστε μια συστηματική επισκόπηση των μέτρων που έχουν ήδη σχεδιαστεί ή υλοποιηθεί, βάσει τομεακών σχεδίων κινητικότητας (π.χ. για το περπάτημα, την ποδηλασία, τις δημόσιες συγκοινωνίες, τις οδικές μεταφορές, τη στάθμευση, τις μεταφορές εμπορευμάτων) καθώς και σχεδίων από άλλους συναφείς τομείς πολιτικής (π.χ. χρήσεις γης, ενέργεια, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική ένταξη, υγεία και ασφάλεια).
- Δημιουργήστε έναν μακρύ κατάλογο νέων πιθανών μέτρων που συνδέονται με τις προτεραιότητες και το όραμά σας. Εξετάστε νέες και καινοτόμες ιδέες. Επίσης συμπεριλάβετε μέτρα που θα μπορούσαν να υλοποιηθούν από τον ιδιωτικό τομέα. Χρησιμοποιήστε βάσεις δεδομένων μέτρων και καταλόγους τύπων μέτρων για να εντοπίσετε κενά ως προς τα μέτρα και να εμπνευστείτε (βλ. ενότητα Εργαλείων παρακάτω).
- Επιδιώξτε την εμπλοκή των εμπλεκόμενων φορέων στην κατάρτιση του μακρού καταλόγου μέτρων.
- Βεβαιωθείτε ότι έχετε συμπεριλάβει στον μακρύ κατάλογο ένα μείγμα επενδυτικών, επιχειρησιακών και οργανωτικών μέτρων για όλους τους σχετικούς τρόπους μετακίνησης. Στοχεύστε επίσης σε έναν συνδυασμό μέτρων με βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα.
- Μάθετε από την εμπειρία των άλλων. Προσδιορίστε τα μέτρα που έχουν ήδη υλοποιηθεί με επιτυχία αλλού και επικοινωνήστε με τους υπεύθυνους σχεδιασμού τους. Αυτό βοηθάει στο να μην “ανακαλύψετε ξανά τον τροχό” και να αποφύγετε δαπανηρά λάθη από τα οποία μπορεί να έχουν ήδη μάθει άλλοι.

Βάσεις δεδομένων μέτρων αστικής κινητικότητας

Υπάρχει ένα ευρύ φάσμα πιθανών μέτρων. Αυτό σημαίνει ότι ο προσδιορισμός των καταλληλότερων μέτρων για τις τοπικές σας συνθήκες θα απαιτήσει κάποια δουλειά γραφείου και συζήτηση με μέλη της ομάδας του έργου καθώς επίσης και με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Ίσως θελήσετε να συμβουλευτείτε διαδικτυακές βάσεις δεδομένων και κείμενα που παρέχουν μια γενική εικόνα των πιθανών μέτρων που μπορεί να ταιριάζουν με τις προτεραιότητές σας όπως:

- Τα εγχειρίδια SUMPS-UP για την ενσωμάτωση μέτρων και πακέτων μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ (τρεις εκδόσεις για αρχάριες, ενδιάμεσες και προχωρημένες πόλεις), συμπεριλαμβανομένου ενός μακρού καταλόγου με πάνω από 100 μέτρα για 25 κατηγορίες: <http://sumps-up.eu/publicationsand-reports/>
- Το CH4ALLENGE Εγχειρίδιο επιλογής μέτρων - Επιλέγοντας τα πιο αποτελεσματικά πακέτα μέτρων για Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit
- Την Ιστοσελίδα EPOMM για λεπτομέρειες σχετικά με τη διαχείριση της κινητικότητας, π.χ. το MaxExplorer σας βοηθά να προσδιορίσετε τα καταλληλότερα «ήπια μέτρα / soft measures»: www.epomm.eu/index.php?id=2745
- Την εργαλειοθήκη Vital Nodes Toolbox με προτεινόμενα πλαίσια αξιολόγησης, Εργαλεία Χαρτογράφησης) και χωροταξικού σχεδιασμού, Καλές Πρακτικές και εξειδικευμένες πληροφορίες (Fingerprint): <https://vitalnodes.eu/tools/>
- Συμπληρωματικές Οδηγίες ΣΒΑΚ, Παράρτημα Δ: Οι διάφοροι οδηγοί περιλαμβάνουν ένα εύρος από συνιστώμενα μέτρα για συγκεκριμένα θέματα ή πλαίσια.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι δύο πιο σημαντικές πηγές για την ανεύρεση υλοποιημένων μέτρων αστικής κινητικότητας (και πακέτων μέτρων) σε πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη είναι οι ενότητες μελέτες περιπτώσεων του Eltis (www.eltis.org), δηλαδή της πύλης αστικής κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς και ο ιστότοπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της πρωτοβουλίας CiViTAS για καθαρότερες και καλύτερες μεταφορές στις πόλεις (www.civitas.eu).



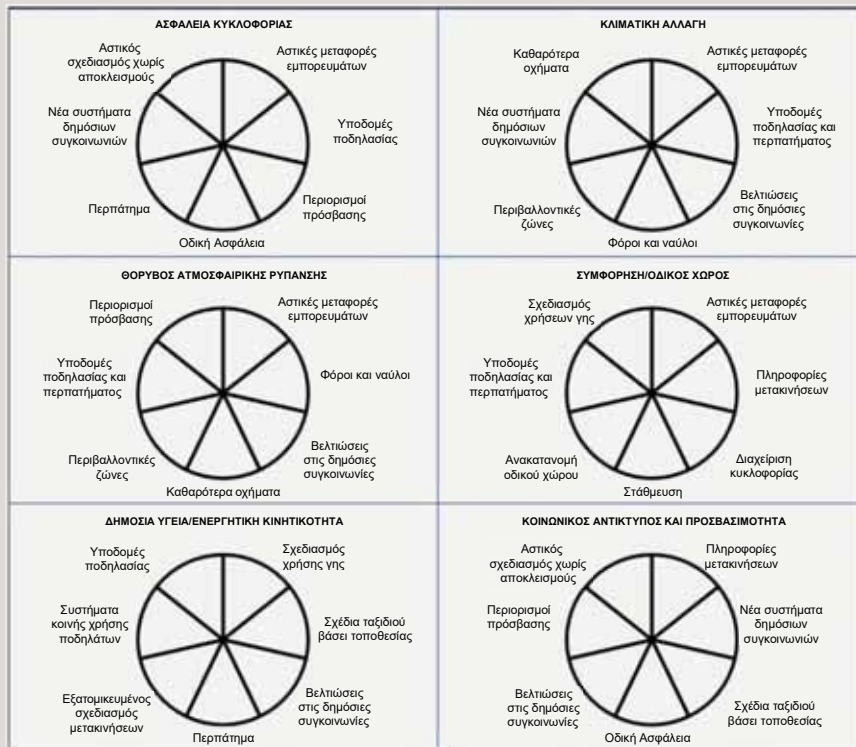


εικόνα © Ralf Brand

Εργαλεία για τον προσδιορισμό των μέτρων



Σχήμα 26: Παραδείγματα πεδίων εφαρμογής των μέτρων για την αντιμετώπιση διαφορετικών προκλήσεων που είναι κοινές στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας. Μια πρόκληση μπορεί να αντιμετωπιστεί με ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών μέτρων. Τα διαφορετικά πεδία εφαρμογής των μέτρων, εμφανίζονται ενδεικτικά στα παρακάτω διαγράμματα πίτας και μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως έλεγχοι για να διαπιστωθεί εάν μια πόλη χρησιμοποιεί όλα τα πεδία αυτά για να αντιμετωπίσει μια συγκεκριμένη πρόκληση (Sundberg, R., 2018. Εγχειρίδιο SUMP-Ur για την ενσωμάτωση των μέτρων και των πακέτων μέτρων - Αναβάθμιση, σ. 9).





Σχήμα 27: Παράδειγμα διάρθρωσης για την απόκτηση συνολικής εικόνας ως προς την κάλυψη των διαφορετικών πεδίων εφαρμογής των μέτρων ΣΒΑΚ και της ισορροπίας των εσωτερικών και εξωτερικών μέτρων (Sundberg, R., 2018. Εγχειρίδιο SUMP’s-Up για την ενσωμάτωση των μέτρων και των πακέτων μέτρων - Step up, σ. 13).

Στόχος: Κανένα θύμα από τροχαία ατυχήματα		
Στόχος: Βελτίωση ποιότητας δημοσίων συγκοινωνιών		
Στόχος: Αύξηση μεριδίου μετακίνησης με ποδήλατο		
Κατηγορίες μέτρων	Εσωτερικά μέτρα (εντός του οργανισμού)	Εξωτερικά μέτρα (προς τους πολίτες)
Στρατηγικά μέτρα πολιτικής	Τι έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση της πόλης; <ul style="list-style-type: none"> • Σχέδιο προώθησης ποδηλάτου (μέτρα, οδηγίες, στόχοι) 	Τι έχει υλοποιήσει η πόλη; <ul style="list-style-type: none"> • Σχέδιο προώθησης ποδηλάτου (πληροφορίες)
Επικοινωνιακά μέτρα και διαχείριση κινητικότητας	Τι έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση της πόλης; <ul style="list-style-type: none"> • Πολιτική κινητικότητας για την πόλη 	Τι έχει υλοποιήσει η πόλη; <ul style="list-style-type: none"> • Εκστρατεία ενημέρωσης
Φυσικά μέτρα/ μέτρα υποδομών περιλαμβανομένης της συντήρησης	Τι έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση της πόλης; <ul style="list-style-type: none"> • Κατανομή προϋπολογισμού και αρμοδιοτήτων για τα θέματα συντήρησης 	Τι έχει υλοποιήσει η πόλη; <ul style="list-style-type: none"> • Νέα υποδομή για την κυκλοφορία ποδηλάτων
Κανονιστικές ρυθμίσεις, παροχή υπηρεσίας και νομοθεσία περιλαμβανομένου του σχεδιασμού χρήσεων γης	Τι έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση της πόλης; <ul style="list-style-type: none"> • Ανακατανομή εισπράξεων τελών στάθμευσης 	Τι έχει υλοποιήσει η πόλη; <ul style="list-style-type: none"> • Ζώνη χαμηλών ρύπων στο κέντρο πόλης



Διαδικτυακά εργαλεία που υποστηρίζουν τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των μέτρων

Οδικό Χάρτες για τις Αστικές Μεταφορές

Το εργαλείο Οδικών Χαρτών για τις Αστικές Μεταφορές επιτρέπει στους χρήστες να διερευνήσουν και να εντοπίσουν τα κατάλληλα μέτρα πολιτικής βιώσιμων μεταφορών, καθώς και να ποσοτικοποιήσουν τις μεταφορικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις αυτών των μέτρων: www.urban-transport-roadmaps.eu

Γεννήτρια Επιλογών Μέτρων KonsULT

Αυτό το διαδικτυακό εργαλείο επιτρέπει στους χρήστες να εντοπίζουν γρήγορα τα μέτρα πολιτικής που ταιριάζουν στην κατάστασή τους. Οι χρήστες προσδιορίζουν τις προτεραιότητες ή τα προβλήματά τους και η γεννήτρια επιλογών παρέχει έναν ιεραρχημένο κατάλογο με 64 μέτρα, με συνδέσμους για λεπτομερείς περιγραφές των μέτρων: www.konsult.leeds.ac.uk

Αξιολόγηση των μέτρων (εκτίμηση επιλογών)

- Διεξαγάγετε μια αξιολόγηση όλων των μέτρων στον μακρύ κατάλόγό σας για να εντοπίσετε τα πιο κατάλληλα και αποτελεσματικά για το ΣΒΑΚ σας.
- Εξετάστε τις πιθανές επιπτώσεις των μέτρων στην απόδοση του συστήματος μεταφορών (μεταβάλλοντας τη ζήτηση μετακινήσεων, μεταβάλλοντας την προσφορά σε μεταφορική υποδομή, ή μεταβάλλοντας το κόστος παροχής και λειτουργίας του συστήματος μεταφορών).
- Αξιολογήστε για κάθε μέτρο τις πιθανές επιδόσεις έναντι κάθε μιας από τις προτεραιότητες της πόλης (αποτελεσματικότητα), την πιθανότητα έγκρισής τους (δυνατότητα αποδοχής) και την ανταποδοτικότητα στον προϋπολογισμό της πόλης (καλή αξιοποίηση των χρημάτων). Εξετάστε διαφορετικές μεθόδους αξιολόγησης και αποφασίστε ποια θα χρησιμοποιήσετε. Η επιλογή εξαρτάται από την εμπειρία σας και τους διαθέσιμους πόρους και μπορεί να περιλαμβάνει τόσο ποιοτικές όσο και ποσοτικές προσεγγίσεις.
 - Μια σχετικά γρήγορη προσέγγιση που χρησιμοποιείται από πολλές πόλεις είναι η αξιολόγηση πολλαπλών κριτηρίων από εμπειρογνώμονες (απλοποιημένη ανάλυση πολλαπλών κριτηρίων), για παράδειγμα σε μια σειρά εργασιών. Για να ακολουθηθεί αυτή η προσέγγιση, θα πρέπει να συγκεντρωθεί μια ομάδα εξειδικευμένων εμπειρογνομώνων (π.χ. η «ομάδα καθοδήγησης» του ΣΒΑΚ ή η «ομάδα εργασίας»). Μετά την παρουσίαση ενός μέτρου, κάθε εμπειρογνώμονας βαθμολογεί ατομικά, οι βαθμολογίες συζητούνται ομαδικά, οι εμπειρογνώμονες μπορούν να τροποποιήσουν τις βαθμολογίες τους αλλά δεν είναι απαραίτητο να συμφωνήσουν σε μια κοινή βαθμολογία, και τέλος οι μέσοι όροι υπολογίζονται για τη σύγκριση και ιεράρχηση των μέτρων (βλ. ενότητα Εργαλείων παρακάτω για ένα παράδειγμα τρόπου οργάνωσης μιας τέτοιας μεθόδου αξιολόγησης). Για έναν πιο αντιπροσωπευτικό μέσο όρο, θα ήταν χρήσιμο να σταθμίσουμε τις βαθμολογίες των εμπειρογνομώνων ανάλογα με τον τομέα τεχνολογίας τους (π.χ. οι περιβαλλοντικοί εμπειρογνώμονες σταθμίζουν υψηλότερα τη βαθμολογία της ποιότητας του αέρα, οι οικονομικοί εμπειρογνώμονες τη βαθμολογία του κόστους κλπ.).
 - Τα διαδικτυακά εργαλεία που μπορούν να υποστηρίξουν αυτό συμπεριλαμβάνουν, για παράδειγμα, τη γεννήτρια επιλογών μέτρων KopSULT και το εργαλείο Οδικών Χαρτών για Αστικές Μεταφορές, τα οποία μπορούν αμφότερα να υποστηρίξουν την αξιολόγηση των επιπτώσεων με αμερόληπτες εκτιμήσεις της αναμενόμενης αποτελεσματικότητας (βλ. ενότητα Εργαλείων παρακάτω).
- Αξιολογήστε τα προτεινόμενα μέτρα με γνώμονα την ρεαλιστική και έγκαιρη υλοποίησή τους με τους δεδομένους πόρους (προκαταρκτικός έλεγχος εφικτότητας). Βεβαιωθείτε ότι λαμβάνονται υπόψη όλα τα κόστη και οφέλη – και όχι μόνο εκείνα που μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή εκτιμηθούν.
- Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησής σας, ελαττώστε τον μακρύ κατάλογο των μέτρων σας σε ένα σύντομο κατάλογο με τα περισσότερα υποσχόμενα μέτρα.
 - Βεβαιωθείτε ότι λαμβάνονται υπόψη τόσο οι μετακινήσεις επιβατών όσο και οι μεταφορές εμπορευμάτων.
 - Βεβαιωθείτε ότι όλα τα μεταφορικά μέσα λαμβάνονται εξίσου υπόψη και συγκρίνονται μεταξύ τους κατά την εκτίμηση του κόστους-οφέλους.
- Παράσχετε μια πιο λεπτομερή προδιαγραφή των μέτρων στο σύντομο κατάλόγό σας. Εξετάστε πού και πότε θα πρέπει να υλοποιηθεί το μέτρο και ποιος θα το χρησιμοποιήσει ή θα επηρεαστεί από αυτό.
- Προετοιμάστε λεπτομερείς εκτιμήσεις κόστους για τα μέτρα του σύντομου καταλόγου, οι οποίες θα περιλαμβάνουν εκτιμήσεις για όλες τις σχετικές κατηγορίες: τεχνικά έργα/κατασκευαστικά έρευνα, διερεύνηση, σχεδιασμός και χαρτογράφηση· θεσμική μεταρρύθμιση/ανάπτυξη ικανοτήτων· συμμετοχή εμπλεκόμενων μερών και επικοινωνία· εξοπλισμός, οχήματα και υλικά· συμβουλευτικές υπηρεσίες· λειτουργία και συντήρηση· απόκτηση γης· πρόσθετες διοικητικές δαπάνες· αρχικό κεφάλαιο κίνησης, και· φόροι και δασμοί. Οι ανεπαρκείς εκτιμήσεις κόστους θεωρούνται συχνά σημαντικός κίνδυνος κατά την εκτίμηση των επενδύσεων στις υποδομές.
- Επιδιώξτε την εμπλοκή άλλων τμημάτων της υπηρεσίας σας (συμπεριλαμβανομένου του οικονομικού τμήματος) από νωρίς και παράσχετε κίνητρα για τη συμμετοχή. Αυτό θα σας βοηθήσει να καθορίσετε τις αρμοδιότητες και τον καταμερισμό του κόστους αργότερα (βλ. Δραστηριότητα 8.3, 9.2).
- Προσδιορίστε ποια μέτρα απαιτούν πρόσθετη ή εξωτερική τεχνική υποστήριξη για μελέτες σκοπιμότητας, τεχνικές ή μελέτες αγοράς.



Εργαλεία αξιολόγησης μέτρων

Ακολουθεί πίνακας παράδειγμα ο οποίος παρουσιάζει πώς μπορεί να διαρθρωθεί η βαθμολογία των αναφερόμενων μέτρων. Η βαθμολογία μπορεί για παράδειγμα να γίνει από εμπειρογνώμονες από την πόλη σε ένα εργαστήριο:

Σχήμα 28: Παράδειγμα εκτίμησης των επιπτώσεων των μέτρων. Κλίμακα αξιολόγησης αποτελεσματικότητας από -2 έως 2· -2 = το μέτρο εμπεριέχει σαφή κίνδυνο για την επίτευξη του τελικού στόχου, 0= το μέτρο έχει ουδέτερο αποτέλεσμα, 2= το μέτρο συμβάλλει σαφώς θετικά. Κλίμακα αξιολόγησης για τη δυνατότητα αποδοχής και την αξιοποίηση των χρημάτων από 0 έως 3 (βασισμένη στον Mattson, C., 2018. SUMP-UP Standards for developing a SUMP Action Plan p. 9 (Πρότυπα SUMP-UP για την εκπόνηση ενός Σχεδίου Δράσης ΣΒΑΚ/σ.9).

ΜΕΤΡΑ/ ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ	ΟΡΑΜΑ & ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ			ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ (ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ)	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ	
	Αύξηση της οδικής ασφάλειας	Αύξηση του περπατήματος, της ποδηλασίας και των δημόσιων συγκοινωνιών	Μείωση της κυκλοφορίας ιδιωτικών αυτοκινήτων		... εάν το μέτρο υλοποιηθεί	... εάν το μέτρο δεν υλοποιηθεί
Διαχωρισμός ποδηλατικής υποδομής	2	2	1	5 (2+2+1)	Καλύτερες υποδομές για ποδηλάτες. Περισσότεροι άνθρωποι χρησιμοποιούν το ποδήλατο για καθημερινές διαδρομές.	Καμία βελτίωση για τον ποδηλάτη. Στο καλύτερο σενάριο αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει μείωση των ατόμων που χρησιμοποιούν ποδήλατο.
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης της κινητικότητας	0	2	2	4 (0+2+2)	Στροφή προς περισσότερη χρήση μέσω βιώσιμης μετακίνησης στις καθημερινές διαδρομές. Αυξημένη χρήση της υπάρχουσας υποδομής για μέσα βιώσιμης μετακίνησης.	Διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης ως προς την κατανομή στα μεταφορικά μέσα. Καμία αύξηση στα μέσα βιώσιμης μετακίνησης.
Βελτίωση διαβάσεων πεζών σε διαδρομές προτεραιότητας	2	2	0	4 (2+2+0)	Αυξημένη ασφάλεια και προστασία για τους πεζούς. Περισσότεροι άνθρωποι περπατούν στις καθημερινές τους μετακινήσεις.	Status quo στον αριθμό των τραυματισμών πεζών. Η αντίληψη της μειωμένης ασφάλειας μπορεί να οδηγήσει σε λιγότερους ανθρώπους να κινούνται με τα πόδια.
...						

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

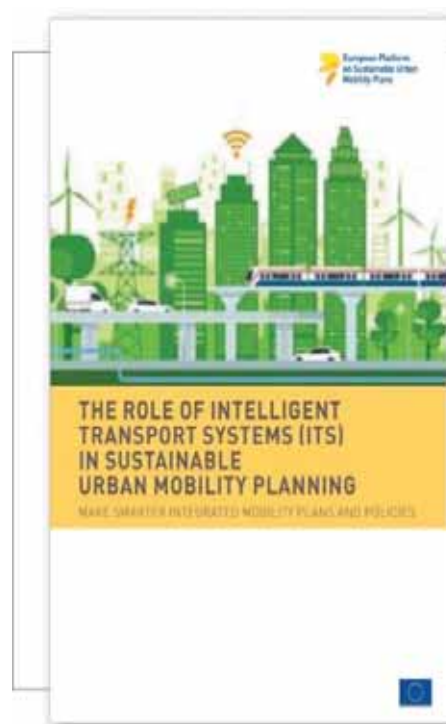
- Προσδιορίστε από κοινού τα μέτρα με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς, εμπλέκοντάς τους στενά στη δημιουργία και την αξιολόγηση των εναλλακτικών επιλογών.
- Ρωτήστε το κοινό για τις ιδέες τους για νέα μέτρα, για παράδειγμα σε έναν διαδικτυακό διάλογο, για να αντλήσετε έμπνευση για τον μακρύ κατάλόγο σας.
- Αναζητήστε καλά παραδείγματα πέρα από τη δική σας πόλη και χώρα.
- Προσκαλέστε επαγγελματίες από άλλα μέρη στην πόλη σας για παροχή συμβουλών.
- Συνοδέψτε τους τοπικούς σας υπεύθυνους λήψης αποφάσεων σε μια επιτόπια επίσκεψη σε μια πόλη που έχει υλοποιήσει με επιτυχία ένα από τα κύρια μέτρα σας, ώστε να αυξήσετε τη δυνατότητα αποδοχής του.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Καθορισμός των προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων μετά τον προσδιορισμό του οράματος.
- Προσδιορισμός των μέτρων αρχικά και στη συνέχεια αξιολόγησή τους.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Ανάλυση μέτρων που έχουν υλοποιηθεί και μέτρων που έχουν σχεδιαστεί.
- ✓ Δημιουργία μακρού καταλόγου πιθανών μέτρων.
- ✓ Καθιέρωση ανταλλαγής εμπειριών με υπεύθυνους σχεδιασμού που έχουν υλοποιήσει ενδιαφέροντα μέτρα σε άλλες πόλεις ή περιοχές.
- ✓ Αξιολόγηση κατάλληλων μέτρων με γνώμονα την αποτελεσματικότητα (όσον αφορά τη συμβολή στις προτεραιότητες), την ευκολία αποδοχής και τη βέλτιστη αξιοποίηση των χρημάτων.
- ✓ Επιλογή των περισσότερο υποσχόμενων μέτρων για τον κατάλογο με αυτά που θα προταθούν προς υλοποίηση (σύντομος κατάλογος μέτρων).
- ✓ Υποβολή λεπτομερών προδιαγραφών και εκτιμήσεων κόστους για όσα μέτρα θα προταθούν προς υλοποίηση



Τα **Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)** προσφέρουν ένα εύρος μέτρων για το ΣΒΑΚ σας. Ωστόσο, η υλοποίηση τέτοιων τεχνολογιών δε θα πρέπει να θεωρείται ως αυτοσκοπός, αλλά μάλλον ως μέσο που θα συμβάλει σαφώς στην επίτευξη ενός ή περισσότερων από τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ σας. Σε πολλές περιπτώσεις, τα ITS είναι η τεχνολογία που διευκολύνει τη λήψη άλλων μέτρων, η οποία τα καθιστά δυνατά ή περισσότερο αποτελεσματικά (π.χ. ηλεκτρονική παρακολούθηση των περιορισμών πρόσβασης για ορισμένα οχήματα στο πλαίσιο της υλοποίησης Ζωνών Χαμηλής Κυκλοφορίας/Low Traffic Zones). Άλλα παραδείγματα για τον τρόπο χρήσης των ITS συμπεριλαμβάνουν: συστήματα που παρέχουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο για τη διευκόλυνση των πολυτροπικών μετακινήσεων· κυκλοφορία φιλική προς το περιβάλλον και έλεγχος διασταυρώσεων ή διαχείριση οδικών αξόνων (π.χ. προτεραιότητα δημόσιων συγκοινωνιών σε διασταυρώσεις) ολοκληρωμένοι τρόποι πληρωμής κρατήσεων και ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων (e-ticketing) για πολυτροπικές μετακινήσεις· αυτόματη χρέωση του χρήστη της οδικής υποδομής, ευφυής διαχείριση της στάθμευσης και πληροφόρηση. Σε πραγματικό χρόνο και με δυνατότητα πρόβλεψης της διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας (reactive and predictive traffic management), συμπεριλαμβανομένης της χρήσης δεδομένων από οχήματα εν κινήσει (floating vehicle data)· συστήματα διαχείρισης στόλου.

Μπορείτε να βρείτε περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διασύνδεση των ITS και των ΣΒΑΚ στο Ενημερωτικό Τεύχος για τους Επαγγελματίες: **The role of Intelligent Transport Systems (ITS) in Sustainable Urban Mobility Planning**, (Ο ρόλος των ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS) στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Πόρτο, Πορτογαλία: Ταξινόμηση μέτρων για την επιλογή μέτρων σε διάφορους δήμους

Το Σχέδιο Δράσης για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (PAMUS) [ΣΔΒΑΚ] για τη Μητροπολιτική Περιοχή του Πόρτο (AMP) καλύπτει 17 δήμους. Για να αποφασιστεί ποια μέτρα θα υλοποιούνταν στους επιμέρους δήμους και στο σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής, τα μέτρα χωρίστηκαν σε εννέα τυπολογίες. Προκειμένου να αξιολογηθεί ο μακρύς κατάλογος των μέτρων σύμφωνα με τις τυπολογίες, πραγματοποιήθηκε μια ανάλυση των τυπολογιών και των σκοπών με τη βοήθεια πίνακα (cross-matrix analysis). Δεδομένου ότι το Σχέδιο Δράσης αναπτύχθηκε μέσα σε μια περίοδο έξι μηνών, δεν υπήρχε χρόνος για την εμπλοκή των πολιτών στην επιλογή των μέτρων. Ωστόσο, το ΣΔΒΑΚ ενσωμάτωσε απόψεις από μια ομάδα εργασίας η οποία αποτελούνταν από πολιτικούς και τεχνικούς των Δήμων. Αυτή η ομάδα εργασίας βοήθησε να περιοριστεί ο αρχικός μακρύς κατάλογος των μέτρων.

Συγγραφέας: Πόλη του Πόρτο, διάθεση μέσω Ana Dragutescu, ICLEI
Εικόνα: PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

Objetivo Estratégico	Μέτρα	Integração espacial (políticas)	Intervenções	Características BUI, BBT e LBT	Sistemas de informação em diferentes	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DHT	Modelo operacional
1	///	///	///	///	///	///	///	///
2	///	///	///	///	///	///	///	///
3	///	///	///	///	///	///	///	///
4	///	///	///	///	///	///	///	///
5	///	///	///	///	///	///	///	///
6	///	///	///	///	///	///	///	///
7	///	///	///	///	///	///	///	///
8	///	///	///	///	///	///	///	///
9	///	///	///	///	///	///	///	///
10	///	///	///	///	///	///	///	///
11	///	///	///	///	///	///	///	///
12	///	///	///	///	///	///	///	///
13	///	///	///	///	///	///	///	///
14	///	///	///	///	///	///	///	///
15	///	///	///	///	///	///	///	///

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Γκρανολιές (Granollers), Ισπανία: Συμμετοχική αξιολόγηση μέτρων, επηρεασμένη από την αξιολόγηση προηγούμενου ΣΒΑΚ

Κατά την ανάπτυξη του δεύτερου ΣΒΑΚ (PUMS) της, η Γκρανολιές επικεντρώθηκε στη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων κατά την επαναξιολόγηση και ιεράρχηση των μέτρων κινητικότητας. Αυτό επιτεύχθηκε μέσω συγκεκριμένων δραστηριοτήτων και δημόσιων συζητήσεων. Διεξήχθησαν συνεδριάσεις με το συμβούλιο κινητικότητας και υγείας της πόλης, οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες και το τεχνικό προσωπικό του δημοτικού συμβουλίου. Πραγματοποιήθηκαν επίσης περαιτέρω συνεδριάσεις με τους πολίτες και τους χρήστες των δημόσιων συγκοινωνιών. Κατά τη διάρκεια αυτών των συνεδριάσεων, οι συμμετέχοντες έκαναν σχόλια πάνω στις τεχνικές προτάσεις και υπέβαλαν εισηγήσεις για τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσαν να βελτιωθούν συγκεκριμένα στοιχεία και μέτρα του ΣΒΑΚ.

Συγγραφέας: Laura Llavina Jurado, πόλη Γκρανολιές, διάθεση μέσω ICLEI
Εικόνα: Πόλη της Γκρανολιές

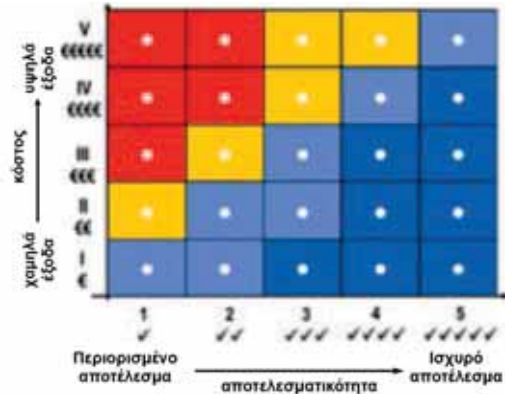


ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βρέμη, Γερμανία: Αξιολόγηση πολλαπλών κριτηρίων με δομημένα εργαστήρια εμπειρογνομόνων

Η πόλη της Βρέμης χρησιμοποίησε αρκετά εργαλεία για τη διαδικασία επιλογής μέτρων ΣΒΑΚ. Ένας πίνακας κόστους-οφέλους βοήθησε να προσδιοριστεί το επίπεδο επίτευξης στόχου για κάθε μεμονωμένο μέτρο. Η μέθοδος περιλάμβανε μια αξιολόγηση από εμπειρογνώμονες σχετικά με την αποτελεσματικότητα των μέτρων στο να επιτύχουν τους μετρήσιμους στόχους με τη χρήση μιας ποιοτικής κλίμακας. Δεύτερον, υπήρξε μια αξιολόγηση της χωρικής επίδρασης και τέλος μια κατάταξη των αποτελεσμάτων. Η ταξινόμηση του κόστους των μέτρων βασίστηκε σε πέντε ομάδες κόστους. Μετά την ταξινόμηση και την κατάταξη, ο πίνακας κόστους και αποτελέσματος οριστικοποιήθηκε δείχνοντας σε ποιο βαθμό επιτυγχάνονται οι μετρήσιμοι στόχοι με την εφαρμογή κάθε μέτρου.

Συγγραφέας: Πόλη της Βρέμης, διάθεση μέσω EUROCIPIES
Εικόνα: Πόλη της Βρέμης



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 7.2: Καθορίστε ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων

Σκεπτικό

Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν μόνο έναν περιορισμένο αντίκτυπο, ενώ τα πακέτα μέτρων μπορούν να ενισχύσουν θετικά το ένα το άλλο και να βοηθήσουν στο να ξεπεραστούν τα εμπόδια κατά την υλοποίηση. Ένα πακέτο μέτρων συνδυάζει διαφορετικά μέτρα για να συμβάλει αποτελεσματικότερα στους στρατηγικούς στόχους και να αυξήσει τη δυνατότητα αποδοχής τους. Για να προσδιοριστούν τα πιο χρήσιμα πακέτα μέτρων, πρέπει να διερευνηθούν και να δοκιμαστούν διαφορετικοί τρόποι ομαδοποίησης.

Είναι αναγκαία μια λεπτομερής εκτίμηση των επιπτώσεων των κύριων μέτρων και των πακέτων μέτρων προκειμένου να αποφευχθούν μη ρεαλιστικά έργα, να επιβεβαιωθούν οι καινοτόμες ιδέες και να διασφαλιστεί η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, συχνά με τη χρήση τυποποιημένων μεθόδων όπως η πολυκριτηριακή ανάλυση (multi-criteria analysis, MCA) ή η ανάλυση κόστους-οφέλους (cost-benefit analysis, CBA).

Τα τελικά πακέτα που επιλέγονται με τη βοήθεια των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων πρέπει όχι μόνο να μεγιστοποιούν τη συμβολή στους στρατηγικούς στόχους αλλά και να επιδιώκουν τον ενοποιημένο σχεδιασμό της κινητικότητας και των μέσων μετακίνησης (διατροπικότητα) με τον χωροταξικό σχεδιασμό και τις άλλες τομεακές δραστηριότητες σχεδιασμού (π.χ. περιβαλλοντικά μέτρα, μέτρα υγείας ή οικονομίας, βλ. Δραστηριότητα 2.2).

Στόχοι

- Χρήση της ομαδοποίησης επιλεγμένων μέτρων προς διευκόλυνση της υπέρβασης των εμποδίων στην υλοποίηση συγκεκριμένων μέτρων καθώς και για αξιοποίηση των συνεργειών.
- Εξασφάλιση της ενοποίησης των μέσων μετακίνησης (διατροπικότητα).
- Προσπάθεια για ενοποίηση με τον χωροταξικό σχεδιασμό και τις άλλες τομεακές δραστηριότητες σχεδιασμού.
- Εξασφάλιση του αισθήματος κυριότητας και της υψηλής αποδοχής των πακέτων μέτρων σας μεταξύ των υπευθύνων λήψης αποφάσεων, των πολιτών και άλλων εμπλεκόμενων φορέων.



Τι είναι το «Πακέτο Μέτρων»;

Το πακέτο μέτρων είναι ένας συνδυασμός συμπληρωματικών μέτρων, συχνά από διαφορετικές κατηγορίες, τα οποία είναι σωστά συντονισμένα ώστε να αντιμετωπίσουν τις συγκεκριμένες διαστάσεις ενός προβλήματος πιο αποτελεσματικά από τα μεμονωμένα μέτρα και να ξεπεράσουν τα εμπόδια στην υλοποίησή τους. Ένα παράδειγμα θα μπορούσε να είναι ο συνδυασμός μέτρων για την αποθάρρυνση της χρήσης αυτοκινήτων, όπως οι έλεγχοι στάθμευσης, με μέτρα για την προώθηση εναλλακτικών λύσεων, όπως βελτιωμένες υπηρεσίες λεωφορείων και λωρίδες αποκλειστικής χρήσης ποδηλάτων.

Τα πακέτα μέτρων σας θα πρέπει να υποστηρίζουν και να ενθαρρύνουν διαφορετικά πεδία δράσης, συμπεριλαμβανομένου του περπατήματος. Ένα πακέτο μέτρων για το περπάτημα θα μπορούσε για παράδειγμα να διαμορφωθεί γύρω από ένα έργο που θα αποτελέσει ξεχωριστό παράδειγμα (signature project) ή μια κύρια παρέμβαση, όπως η απόδοση μιας περιοχής σε πεζούς ή ένα «superblock» (βλ. επίσης το παράδειγμα καλής πρακτικής της Vitoria Gasteiz παρακάτω). Ένα τέτοιο πακέτο επανασχεδιασμού μιας αστικής περιοχής σε ζώνη πεζής μετακίνησης, θα πρέπει να περιλαμβάνει διαφορετικά είδη μέτρων που να υποστηρίζουν το ένα το άλλο. Επιπρόσθετα από τα βασικά μέτρα που αφορούν στον περιορισμό της πρόσβασης αυτοκινήτων και στον επανασχεδιασμό των δρόμων με στόχο τη βελτίωση της ελκυστικότητας και της προσβασιμότητάς τους (π.χ. περισσότεροι χώροι πρασίνου και δέντρα, καθίσματα και τουαλέτες, καθαρές και φωτιζόμενες οδοί), το πακέτο μέτρων θα μπορούσε να περιλαμβάνει:

- Προσωρινή πεζοδρόμηση σε επιλεγμένες καλοκαιρινές μέρες ή τις Κυριακές τους μήνες πριν το καλοκαίρι, σε συνδυασμό με δημόσιες εκδηλώσεις
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης ποδηλάτων στα όρια της περιοχής και βελτίωση ποδηλατοδρόμων σε κοντινές οδούς
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (π.χ. γκαράζ με χαμηλές χρεώσεις για τους κατοίκους)
- Βελτίωση της λεωφορειακής σύνδεσης με τις κοντινές περιοχές
- Λύσεις για την παράδοση εμπορευμάτων στα καταστήματα [π.χ. χρονικές περίοδοι πρόσβασης (time slots) για τα οχήματα παράδοσης το πρωί/βράδυ ή δημιουργία κοντινού μικρο-κόμβου (micro-hub) ποδηλάτων για μεταφορά φορτίων (cargo bikes) και παράδοση για το τελευταίο μίλι (last mile)]
- Προορατική επικοινωνία με τους ιδιοκτήτες καταστημάτων και το κοινό (π.χ. με τη χρήση δημοσκοπήσεων ικανοποίησης πελατών και στατιστικές κύκλου εργασιών πριν και μετά την πεζοδρόμηση)
- Μείωση ορίων ταχύτητας και εγκατάσταση σημείων ασφαλούς διέλευσης πεζών στους γύρω δρόμους

Περαιτέρω καθοδήγηση για το πώς μπορείτε να δημιουργήσετε υγιείς, αποτελεσματικές και βιώσιμες κοινότητες για περπάτημα στο πλαίσιο του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μπορείτε να βρείτε στο Ενημερωτικό Τεύχος για τους Επαγγελματίες “**Practitioner Briefing. Supporting and Encouraging Walking in Sustainable Urban Mobility Planning**” (Υποστήριξη και Ενθάρρυνση του Περπατήματος κατά τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).



Εργασίες

- Προσδιορίστε τις εναλλακτικές επιλογές για την ομαδοποίηση των μέτρων. Υπάρχουν διαφορετικές μέθοδοι για την ομαδοποίηση των μέτρων, για παράδειγμα:
 - με βάση το είδος των μέτρων (προσπάθεια συνδυασμού σε ένα πακέτο μέτρων που αφορούν σε χρήσεις γης, υποδομές ρυθμίσεις, διαχείριση και υπηρεσίες, αλλαγή συμπεριφοράς μετακινούμενου, παροχή πληροφοριών και τιμολόγηση)
 - με βάση τη δυνατότητα αποδοχής (ομαδοποιώντας δημοφιλή και λιγότερο δημοφιλή αλλά αποτελεσματικά μέτρα σε πακέτα, π.χ. κίνητρα και περιορισμοί),
 - με βάση τον στρατηγικό στόχο ή την πρόκληση που εξυπηρετούν (προσθέτοντας στο ίδιο πακέτο, μέτρα που συμβάλλουν στον ίδιο στρατηγικό στόχο ή επιλύουν το ίδιο πρόβλημα),
 - με βάση τη γεωγραφική περιοχή (συνδυάζοντας μέτρα της ίδιας περιοχής, σε ένα πακέτο),
 - με βάση τα κόστη (συνδυάζοντας ένα αποτελεσματικό αλλά ακριβό κύριο μέτρο, με μέτρα που δημιουργούν έσοδα για να επιτευχθεί χαμηλότερο καθαρό κόστος),
 - με ομαδοποίηση βάσει της ανάγκης για εξωτερική χρηματοδότηση (ομαδοποιώντας μέτρα που χρήζουν εξωτερικής χρηματοδότησης, τα οποία:
 - i) υποστηρίζουν έναν σαφώς καθορισμένο σκοπό ii) υλοποιούνται στην ίδια περιοχή· iii) έχουν τον ίδιο κύριο έργο· iv) έχουν παρόμοιες περιόδους υλοποίησης), ή
 - περιβάλλουν μεγαλύτερα έργα (όπως ένα νέο ποδηλατικό δίκτυο, αναζητώντας μέτρα που συμπληρώνουν και ενισχύουν αυτό το έργο).
- Ομαδοποιήστε τα μέτρα σε πακέτα για να επωφεληθείτε από τις συνέργειες και να αυξήσετε την αποτελεσματικότητά τους. Το κλειδί για να αποφασίσετε ποια μέτρα θα συνδυαστούν σε ένα πακέτο είναι να προσδιορίσετε ποια από αυτά θα λειτουργήσουν καλά μαζί ή μπορεί να απαιτούνται, για να καταστήσουν πιο βιώσιμα άλλα μέτρα. Τα μέτρα ενός πακέτου θα πρέπει να αλληλοεπιδρούν και συγχρόνως να επιτυγχάνουν μαζί, καλύτερο αποτέλεσμα από ό,τι το καθένα μόνο του (συνέργεια) ή να διευκολύνουν άλλα μέτρα του πακέτου να υπερβούν εμπόδια κατά την υλοποίησή τους.
 - Βεβαιωθείτε ότι λαμβάνεται υπόψη η διατροφικότητα Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει συνδέσεις με σημαντικούς άξονες μεταφορών, όπως το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T).

- Ελέγξτε τα προτεινόμενα μέτρα μεταφορών και κινητικότητας με την ενοποίηση με τον χωροταξικό σχεδιασμό.
- Ενοποιήστε τα μέτρα, όπου αυτό είναι δυνατόν, με περαιτέρω δραστηριότητες τομειακού σχεδιασμού (π.χ. περιβαλλοντικά μέτρα, μέτρα υγείας ή οικονομίας).
- Βεβαιωθείτε ότι λαμβάνετε υπόψη όλους τους στρατηγικούς στόχους, συμπεριλαμβανομένων των εξωτερικών παραγόντων, όπως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ο θόρυβος και το τοπικό επίπεδο ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Εξασφαλίστε μια ισορροπία μεταξύ βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μέτρων.
- Βεβαιωθείτε ότι έχετε ένα συνδυασμό επενδυτικών, επιχειρησιακών και οργανωτικών μέτρων.
- Ελέγξτε ότι λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί τρόποι μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματικών.
- Δοκιμάστε και αξιολογήστε λεπτομερώς τα εναλλακτικά πακέτα και τα κύρια μέτρα τους. Τροποποιήστε τα με βάση τα αποτελέσματα, για να αποφύγετε έργα που δεν είναι ρεαλιστικά και να διασφαλίσετε τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας. Για παράδειγμα, εάν αποδειχθεί στην λεπτομερή αξιολόγηση των εναλλακτικών επιλογών ότι ορισμένα κύρια μέτρα υπάρχει κίνδυνος να μην είναι εφικτά, επιστρέψτε στη Δραστηριότητα 7.1 και προσαρμόστε το σύντομο κατάλογο μέτρων σας για να διασφαλίσετε ότι εξακολουθεί να επιτυγχάνει τους στρατηγικούς στόχους σας. Εξετάστε διαφορετικές μεθόδους αξιολόγησης και αποφασίστε ποια θα χρησιμοποιήσετε με βάση την εμπειρία σας, τους διαθέσιμους πόρους και τα είδη των μέτρων προς αξιολόγηση.
- Επειδή οι επιπτώσεις των μέτρων είναι σύνθετες και δύσκολο να προβλεφθούν, διαφόρων ειδών μοντέλα χρησιμοποιούνται συχνά για το σκοπό αυτό. Τα καλά διαβαθμισμένα μοντέλα σας επιτρέπουν να δοκιμάσετε μέτρα, μεμονωμένα ή σε πακέτα, για να προβλέψετε και να συγκρίνετε τις επιπτώσεις τους σε σχέση με την τρέχουσα κατάσταση και με το σύνολο των μέτρων που έχουν ήδη σχεδιαστεί ("διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης"- business-as-usual). Ένα μοντέλο υψηλής ποιότητας είναι ένα ισχυρό εργαλείο σχεδιασμού, αλλά απαιτεί σημαντικά δεδομένα και δυνατότητες για να διατηρείται ενημερωμένο. Ένας άλλος περιορισμός ιδιαίτερης σημασίας για τον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι η αδυναμία πολλών μοντέλων να αναπαραστήσουν ορισμένα είδη μέτρων (συγκεκριμένα μέτρα που αφορούν στα εμπορεύματα, το περπάτημα, την ποδηλασία, τον συνδυασμό μέσων μετακίνησης (διατροφικότητα) και ορισμένα μέτρα που σχετίζονται με αλλαγή συμπεριφοράς) και να προβλέψουν αλλαγές που θα αποπροσανατολίσουν την τελική αξιολόγηση (βλ. επίσης την επισκόπηση των εργαλείων μοντελοποίησης παρακάτω).
- Οι αναλύσεις κόστους-οφέλους (Cost-benefit analyses, CBA) χρησιμοποιούνται ευρέως για την εκτίμηση της αξιοποίησης των κεφαλαίων για μεγαλύτερα επιμέρους μέτρα, συνήθως για έργα υποδομών, και μπορούν επίσης να εξετάσουν πολλές από τις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων. Ωστόσο, οι αναλύσεις κόστους-οφέλους απαιτούν συνήθως εκτεταμένη συλλογή δεδομένων και επιπλέον οι περισσότερες πόλεις δεν διαθέτουν μια τυποποιημένη προσέγγιση για την ανάπτυξη των CBA όταν τα μέτρα δεν ανήκουν στην κατηγορία των υποδομών.
- Προκειμένου να καλυφθούν κριτήρια που δεν αποτιμώνται χρηματικά, οι CBA συμπληρώνονται συχνά με πολυκριτηριακές αναλύσεις (MCA), ιδίως εάν η χρηματική αποτίμηση ορισμένων κριτηρίων θεωρείται υπερβολικά περίπλοκη. Οι MCA επιτρέπουν στους χρήστες να συνδυάζουν ποσοτικές και ποιοτικές αξιολογήσεις ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων για διαφορετικά κριτήρια. Οι τυποποιημένες CBA ή MCA αποτελούν απαίτηση σε πολλές χώρες προκειμένου να λάβουν χρηματοδότηση για μεγαλύτερα μέτρα υποδομής.
- Σε πολλά μέρη, μια πλήρης ανάλυση κόστους-οφέλους ή ένα μοντέλο μεταφορών για την προσομοίωση πολιτικών μπορεί να είναι υπερβολικά δαπανηρά, ειδικά για μικρότερα μέτρα και πόλεις. Σε τέτοιες περιπτώσεις, μπορεί να εφαρμοστεί, αντί αυτού, η εστίαση στα σημαντικότερα μέτρα, στις εκτιμήσεις ή/και σε πιλοτικές δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες (real world modelling).
- Διεξαγάγετε μια εκτίμηση κινδύνου για τα πακέτα μέτρων που έχουν επιλεγεί. Στην απλούστερη μορφή της, αυτή μπορεί να είναι μια άσκηση σκέψης από ποιες προϋποθέσεις εξαρτάται η αποτελεσματικότητα των μέτρων, τι θα συνέβαινε αν αυτές άλλαζαν, και πώς μπορούν αυτοί οι κίνδυνοι να μετριαστούν. Εφόσον είναι δυνατό, χρησιμοποιήστε επίσης ποσοτικές μεθόδους, παραδείγματος χάριν εκτελώντας ελέγχους ευαισθησίας. Αυτό σημαίνει ότι η εκτίμηση (ή το μοντέλο) επανεκτελείται με μια σειρά προϋποθέσεων. Εάν το προτιμώμενο πακέτο αποδίδει καλά κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, τότε έχει επικυρωθεί. Εάν η απόδοσή του είναι μεταβαλλόμενη, τότε είναι λιγότερο ισχυρό και δεν είναι σίγουρο ότι αξίζει να το ακολουθήσετε. Αυτό μπορεί να υποδηλώνει την ανάγκη να προσπαθήσετε να το επανασχεδιάσετε για να βελτιώσετε την απόδοσή του.
- Συζητήστε τα επιλεγμένα πακέτα μέτρων με τους εμπλεκόμενους φορείς και προσπαθήστε να τους κάνετε να συμμετέχουν στη διαδικασία επιλογής, για παράδειγμα σε μια σύσκεψη της «ομάδας καθοδήγησης» του ΣΒΑΚ. Επικοινωνήστε τα πακέτα μέτρων με διαφανή και επαγγελματικό τρόπο.
- Προσπαθήστε να συμμετέχουν ενεργά οι πολίτες και συλλέξτε σχόλια και παρατηρήσεις από αυτούς, σχετικά με τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων. Θα πρέπει οι πολίτες να συμμετέχουν στην επικύρωση και τελική επιλογή των πακέτων.
- Κάντε μια τελική επιλογή μέτρων και πακέτων μέτρων.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Συνεργαστείτε με άλλους τοπικούς οργανισμούς στην ανάπτυξη ενός κοινού κυκλοφοριακού μοντέλου. Αυτό μειώνει τα κόστη και καθιστά ευκολότερο να διατηρείται το μοντέλο ενημερωμένο. Οι οργανισμοί που ενδιαφέρονται για ένα κοινό μοντέλο μπορεί, για παράδειγμα, να είναι τοπικά πανεπιστήμια, γειτονικοί δήμοι ή (περιφερειακοί) πάροχοι δημόσιων συγκοινωνιών ή άλλες σχετικές αρχές.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Μόλις αναπτυχθεί ένας κατάλογος μέτρων.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Προσδιορισμός δυνητικών πακέτων μέτρων τα οποία αναμένεται να πραγματοποιήσουν συνέργειες και να ξεπεράσουν τα εμπόδια υλοποίησής τους.
- ✓ Έλεγχος πακέτων μέτρων με γνώμονα την ενοποίηση με τον χωροταξικό σχεδιασμό και τις άλλες τομεακές δραστηριότητες σχεδιασμού.
- ✓ Δοκιμή και αξιολόγηση επικρατέστερων πακέτων σε σχέση με όλες τις προτεραιότητες για τον εντοπισμό των αποδοτικότερων συνδυασμών.
- ✓ Συζήτηση και επικύρωση επιλεγμένων πακέτων με τους εμπλεκόμενους φορείς και το κοινό.
- ✓ Επιλογή τελικού συνόλου πακέτων μέτρων.

Placemaking

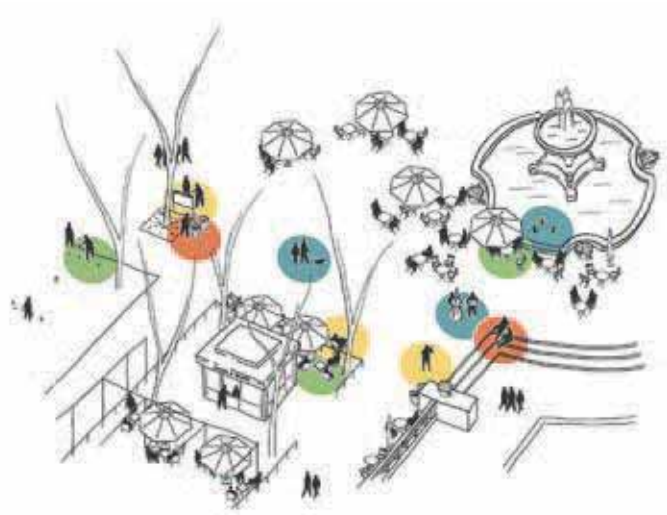
Ένας τύπος μέτρου που λαμβάνει αυξημένη προσοχή τα τελευταία χρόνια είναι το λεγόμενο placemaking*. Μπορεί να ξεκινήσει με τη χρήση «ήπιων και φθηνών» λύσεων και ισχυρής συνεργασίας με τους κατοίκους για τη μεταμόρφωση οδών και δημόσιων χώρων αυξάνοντας τη βιωσιμότητα και τη σχέση των κατοίκων με τον χώρο. Δίνοντας την ευκαιρία στις πόλεις να κάνουν γρήγορες βελτιώσεις, απεικονίζεται ξεκάθαρα το επιθυμητό αποτέλεσμα που μπορεί να επιφέρει ένα πακέτο μέτρων και έτσι μπορείτε να αποκτήσετε περαιτέρω υποστήριξη για τα άλλα μέτρα ΣΒΑΚ που θα υλοποιηθούν.

Ο οργανισμός Project for Public Spaces προσφέρει ένα ευρύ φάσμα πηγών για το placemaking: www.pps.org

Η διαδικτυακή (online) πλατφόρμα URB-I: Η URBAN IDEAS φιλοξενεί μια βάση δεδομένων για έργα placemaking που μπορεί να σας εμπνεύσουν, συμπεριλαμβανομένων εικόνων που συγκρίνουν την κατάσταση «πριν και μετά»: www.urb-i.com/before-after

Πηγή: Project for Public Spaces

* Συμμετοχικός σχεδιασμός δημόσιων χώρων που εστιάζει στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων, την ευεξία και την ευχάριστη χρήση του δημόσιου χώρου.



Σχήμα 29: Placemaking



Εργαλεία ομαδοποίησης μέτρων σε πακέτα

Μια αποδεδειγμένη προσέγγιση για συστηματική και αποτελεσματική ομαδοποίηση μέτρων σε πακέτα είναι η αρχή των τεσσάρων βημάτων. Η προσέγγιση αυτή υποστηρίζεται από τις σουηδικές εθνικές αρχές τόσο για το Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις πόλεις όσο και για το σχεδιασμό των μεταφορών σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Τα βήματα της αρχής των τεσσάρων βημάτων θα μπορούσαν να περιγραφούν ως εξής:

- **Βήμα 1: Ξανασκέφτομαι!** Λύσεις που επηρεάζουν τη ζήτηση μετακινήσεων και την επιλογή τρόπου μετακίνησης (χωροταξικός σχεδιασμός, διαχείριση ζήτησης/διαχείριση κινητικότητας).
- **Βήμα 2: Βελτιστοποιώ!** Λύσεις για αποτελεσματικότερη χρήση του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών (υποδομές, οχήματα κ.λπ.).
- **Βήμα 3: Ανακατασκευάζω!** Ανακατασκευή υπάρχουσας υποδομής.
- **Βήμα 4: Φτιάχνω καινούργιο!** Επενδύσεις σε υποδομές και μεγαλύτερες ανακατασκευές.

Παρόλο που η ονομασία της προσέγγισης υπονοεί μια διαδοχική χρήση, η προσέγγιση θα πρέπει να θεωρηθεί πιο σωστά ως ένας «τρόπος σκέψης» στο σχεδιασμό βιώσιμης κινητικότητας. Η έρευνα πίσω από την αρχή των τεσσάρων βημάτων υπογραμμίζει τη σημασία της συνεχούς μείωσης της εξάρτησης από τις μηχανοκίνητες μεταφορές, την προτεραιότητα σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και την αποτελεσματική χρήση του υπάρχοντος συστήματος μεταφορών, προκειμένου να μειωθεί η ανάγκη μεγάλων ανακατασκευών ή δημιουργίας νέων οδικών υποδομών. Η αρχή των τεσσάρων βημάτων εξασφαλίζει ότι τα κατάλληλα μέτρα συνδυάζονται σε πακέτα μέτρων για την αύξηση της οικονομικής αποδοτικότητας του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Πηγή: Sundberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up*, p.15-16 (Εγχειρίδιο SUMPs-Up για την ενσωμάτωση των μέτρων και των πακέτων μέτρων - Step Up, σ. 15-16).

Σχήμα 30: Είδη μέτρων στα διάφορα βήματα της αρχής των τεσσάρων βημάτων (Πηγή: Swedish Transport Administration et al., 2014)



Γεννήτρια Πακέτων Μέτρων KonSULT

Το online εργαλείο KonSULT μπορεί επίσης να βοηθήσει στη διαδικασία ομαδοποίησης σε πακέτα. Με βάση την λίστα ιεράρχησης των μέτρων που προκύπτει από το στάδιο δημιουργίας επιλογών, το εργαλείο παρέχει προτάσεις για το ποια μέτρα θα μπορούσαν να συμπληρώσουν το ένα το άλλο βάσει μιας μεθοδολογίας τυπικά αποτελεσματικών συνδυασμών.



Περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το CBA και το MCA

- DG Regio, 2015. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects; Economic appraisal tool for Cohesion Policy (Οδηγός για την Ανάλυση Κόστους-Οφέλους των Επενδυτικών Έργων. Εργαλείο οικονομικής αξιολόγησης για την Πολιτική Συνοχής) 2014-2020, https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf
- The Evidence project, 2014. Συζητά την πρόκληση του προσδιορισμού της βιωσιμότητας ενός έργου, τον ρόλο της αξιολόγησης του έργου (συνήθως CBA) κατά τη λήψη αποφάσεων σε αστικό επίπεδο· και τον ρόλο που διαδραματίζουν τα ΣΒΑΚ κατά την ιεράρχηση ενός έργου, www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf
- Project TIDE, 2012. Οδηγός του έργου για τις αναλύσεις κόστους-οφέλους και του αντίκτυπου στην καινοτομία των αστικών μεταφορών, που παρέχει ένα εύκολο στην εφαρμογή εργαλείο αξιολόγησης έργων αστικών μεταφορών, το οποίο περιλαμβάνει στοιχεία CBA και MCA, www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf



Εργαλεία μοντελοποίησης στη διαδικασία ΣΒΑΚ

Ένα κυκλοφοριακό μοντέλο είναι μια απλοποιημένη αναπαράσταση του πραγματικού κόσμου που επιτρέπει τη δοκιμή και την αξιολόγηση θεωρητικών σεναρίων («τι θα γινόταν αν;»). Ο ρόλος των κυκλοφοριακών μοντέλων είναι να στηρίξουν τις δημόσιες αρχές στη διαδικασία σχεδιασμού των μελλοντικών μεταφορικών υποδομών (συμπεριλαμβανομένων των νέων εγκαταστάσεων για πεζούς και ποδηλάτες) και των νέων ή μεταβληθέντων λειτουργικών προσεγγίσεων (π.χ. έξυπνα συστήματα ελέγχου σηματοδότησης). Αναπτύσσονται συνεχώς και προσαρμόζονται στις τρέχουσες τάσεις κινητικότητας, στις κοινωνικές και δημογραφικές αλλαγές και στους βιώσιμους περιβαλλοντικούς σκοπούς. Τα τυπικά αποτελέσματα συμπεριλαμβάνουν τον συνολικό χρόνο μετακίνησης για τα διάφορα μέσα μετακίνησης και τις ομάδες χρηστών, τους κυκλοφοριακούς φόρτους των δικτύων (ιδιωτικών και δημόσιων μέσων μεταφορών), τους ατμοσφαιρικούς ρύπους που εκπέμπονται κ.λπ. Επομένως, τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μοντέλων συχνά τροφοδοτούν περαιτέρω οικονομικούς υπολογισμούς ή αποτελούν τη βάση για συζήτηση επί των εναλλακτικών πολιτικών και με τη συμμετοχή του κοινού.

Ένα κυκλοφοριακό μοντέλο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη δημιουργία αξιόπιστων και έγκυρων δεδομένων στη διαδικασία ΣΒΑΚ, συγκεκριμένα σε ορισμένα στάδια σχεδιασμού, όπως στην εκπόνηση σεναρίων, την αξιολόγηση και επιλογή των μέτρων και την παρακολούθηση. Τα αποτελέσματα της μοντελοποίησης συμβάλλουν στην πρόβλεψη του αντίκτυπου των διαφόρων συνδυασμών πολιτικών και μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις σύνθετες αλληλεπιδράσεις τους, οι οποίες μπορεί άλλοτε να ενισχύουν και άλλοτε να μειώνουν τη στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα, διευκολύνοντας έτσι τον προσδιορισμό των πλέον αποτελεσματικών ολοκληρωμένων πακέτων. Πέρα από τη χρήση τους στο να καθορίσουν το βασικό σενάριο, διευκολύνουν επίσης την τακτική παρακολούθηση των αλλαγών στο σύστημα μεταφορών κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης, ώστε να εκτιμηθεί εάν είστε σε καλό δρόμο ή εάν πρέπει να αντιδράσετε και να προσαρμόσετε τις ενέργειές σας.

Η απόφαση σχετικά με το εάν θα χρησιμοποιηθούν ή όχι μοντέλα μεταφορών για το ΣΒΑΚ πρέπει να ληφθεί νωρίς στη διαδικασία ΣΒΑΚ. Αυτό εξαρτάται από τον χρονικό ορίζοντα του ΣΒΑΚ καθώς και από τη φύση των υπό συζήτηση μέτρων: όσο περισσότερο αναμένεται ότι τα μέτρα αυτά θα έχουν αντίκτυπο στη ζήτηση των μεταφορών (όπως για παράδειγμα η κατασκευή μιας νέας γραμμής δημόσιων συγκοινωνιών, η εισαγωγή ενός νέου μέσου ή υπηρεσίας βιώσιμης μετακίνησης κ.λπ.), τόσο περισσότερο συνιστάται η χρήση κυκλοφοριακού μοντέλου για την πρόβλεψη αυτών των επιπτώσεων. Ο διαθέσιμος προϋπολογισμός, ο χρόνος, τα δεδομένα και η κλίμακα των ερωτήσεων καθορίζουν ποιο μοντέλο θα χρησιμοποιηθεί.

Οι τρεις κατηγορίες κυκλοφοριακών μοντέλων είναι μακροσκοπικές, μικροσκοπικές και μεσοσκοπικές, με τις δύο πρώτες να είναι αυτές που χρησιμοποιούνται συχνότερα. Τα μακροσκοπικά μοντέλα χρησιμοποιούνται συνήθως στον στρατηγικό σχεδιασμό, ενώ τα μικροσκοπικά στον επιχειρησιακό σχεδιασμό. Τα μακροσκοπικά μοντέλα επικεντρώνονται σε μεγάλο εύρος επιλογές όπως επιλογή προορισμού, τρόπο μετακίνησης και διαδρομή, ενώ οι μικροσκοπικές προσομοιώσεις επικεντρώνονται κυρίως στο μοντέλο κυκλοφοριακής ροής. Έτσι, πρέπει να επιλεγεί το κατάλληλο επίπεδο μοντελοποίησης για να αναλυθούν οι διάφορες επιπτώσεις των μέτρων των πόλεων, καθώς μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με το πεδίο εφαρμογής τους.

Μέχρι τα τελευταία χρόνια, τα διαθέσιμα εργαλεία μοντελοποίησης δεν έχουν εξετάσει πλήρως το ποδήλατο και το περπάτημα. Το χρηματοδοτούμενο από την Ε.Ε. έργο CIVITAS FLOW (<http://h2020-flow.eu>) δούλεψε πάνω στη βελτίωση του λογισμικού μικροσκοπικών και μακροσκοπικών κυκλοφοριακών μοντέλων, έτσι ώστε να μπορέσουν να μοντελοποιήσουν με μεγαλύτερη ακρίβεια τις υφιστάμενες υποδομές ποδηλασίας και περπατήματος, καθώς επίσης και τις συμπεριφορές των πεζών και των ποδηλατιστών. Οι βελτιώσεις αυτές του λογισμικού συμπεριλαμβάνουν την επέκταση του μακροσκοπικού μοντέλου ζήτησης μετακινήσεων (συμπεριλαμβανομένης της εισαγωγής συστημάτων για κοινή χρήση οχημάτων και της αναβαθμισμένης στοχαστικής κατανομής στο δίκτυο για την επιλογή ποδηλατικής διαδρομής) και τη βελτίωση των χαρακτηριστικών του λογισμικού μικροσκοπικής προσομοίωσης των μετακινήσεων (συμπεριλαμβανομένης της βελτιωμένης μοντελοποίησης της αλληλεπίδρασης μεταξύ οχημάτων και πεζών).

Ένας άλλος τύπος μοντέλου είναι τα ολοκληρωμένα μοντέλα κυκλοφορίας και χωροταξίας (Land Use Transport Interaction - LUTI), τα οποία έχουν την ικανότητα να προσομοιώνουν ένα ευρύ φάσμα παρεμβάσεων που κυμαίνεται από έργα υποδομής, πολιτικές τιμολόγησης, κανονιστικές ρυθμίσεις, μέτρα συνεπιβατισμού έως τον σχεδιασμό του αστικού χώρου. Μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν τα αποτελέσματα των επιπτώσεων (“rebound” effects) που δημιουργούνται λόγω μετεγκαταστάσεων κτιρίων και δραστηριοτήτων ή δημιουργίας νέας ζήτησης σε μετακινήσεις. Ωστόσο, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι τα ολοκληρωμένα μοντέλα κυκλοφορίας και χρήσης γης είναι πολύπλοκα και απαιτούν τη λήψη πολλών δεδομένων: το στήσιμό τους απαιτεί πολύ χρόνο και προσπάθεια, καθώς και τεχνική εμπειρογνώμοσύνη.

Εργαλεία μοντελοποίησης στη διαδικασία ΣΒΑΚ

Είναι σημαντικό να γνωρίζετε τους περιορισμούς των μοντέλων σε όλα τα σημεία της διαδικασίας σχεδιασμού. Οι υπεύθυνοι του σχεδιασμού και των μοντέλων πρέπει να χρησιμοποιήσουν τη δική τους κρίση, καθώς η μοντελοποίηση της κυκλοφορίας δεν είναι ακριβώς μια επιστήμη και όλα τα μοντέλα έχουν συστηματικά σφάλματα. Κάθε δοκιμή μοντέλου βασίζεται σε πολλές παραδοχές και υπολογισμούς και κάθε μία από αυτές αυξάνει την αβεβαιότητα. Η αβεβαιότητα είναι δύσκολο να γίνει αντιληπτή ειδικά όταν τα ακριβή αριθμητικά στοιχεία παρουσιάζονται σε έναν όμορφα σχεδιασμένο χάρτη. Υπάρχει επίσης ένας έντονος πειρασμός να πιστεύουμε τις προβλέψεις ακόμη και όταν υπερβαίνουν τις δυνατότητες του μοντέλου. Η αβεβαιότητα αυξάνεται επίσης με τον βαθμό λεπτομέρειας που αναζητάτε. Για τον σκοπό αυτό, είναι απαραίτητο να βαθμονομήσετε το μοντέλο σας στο τοπικό σας πλαίσιο και να μην χρησιμοποιήσετε απλώς τις προεπιλεγμένες ρυθμίσεις.

Επομένως, οι αρμοδιότητες του υπεύθυνου σχεδιασμού σε όλη τη διαδικασία είναι:

- Να δώσει εντολή για δοκιμή ευαισθησίας
- Να παρουσιάσει τους περιορισμούς μαζί με τα αποτελέσματα
- Να χρησιμοποιήσει αποτελέσματα εκτενή και ποιοτικά και όχι σημειακές εκτιμήσεις
- Να αποφεύγει την εστίαση σε λεπτομέρειες πέρα από ένα αξιόπιστο επίπεδο

Τα αθροιστικά μοντέλα (aggregated models) που είναι sketch planning models δεν είναι κυκλοφοριακά μοντέλα με την έννοια που περιεγράφηκε παραπάνω αλλά θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια ενδιαφέρουσα επιλογή για την αρχική εξέταση πολιτικών στο πλαίσιο της διαδικασίας ΣΒΑΚ. Μπορούν να δημιουργηθούν με σημαντικά λιγότερους πόρους και να επιτρέψουν στους χρήστες να διερευνήσουν και να προσδιορίσουν κατάλληλα μέτρα πολιτικής βιώσιμων μεταφορών, ποσοτικοποιώντας τις επιπτώσεις τους μέσα σε ένα συνεκτικό πλαίσιο και διαμορφώνοντας τον δρόμο για την υλοποίηση των μελλοντικών σεναρίων. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της κατηγορίας είναι το μοντέλο Αστικού Οδικού Χάρτη 2030 (Urban Roadmap 2030 model) www.urban-transport-roadmaps.eu το οποίο αναπτύχθηκε εκ μέρους της DG MOVE. Ωστόσο, τα αθροιστικά μοντέλα δεν μπορούν να αντικαταστήσουν τη χρήση των αναλυτικών/εξατομικευμένων μοντέλων (disaggregated models) για λεπτομερή αξιολόγηση.

Συγγραφέας: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Κρακοβία, Πολωνία: Συνδυασμός διαχείρισης της στάθμευσης με μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας και μέτρα δημόσιας συγκοινωνίας

Η Πόλη της Κρακοβίας θεωρεί την πολιτική διαχείρισης της στάθμευσης ως έναν τρόπο που συμβάλει σε ορισμένους ευρύτερους στόχους - όπως τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, και όχι μόνο για να αντιμετωπίσει ζητήματα στάθμευσης αυτοκινήτων. Ο δήμος της Κρακοβίας συνδυάζει την υλοποίηση μέτρων στάθμευσης (π.χ. αφαίρεση θέσεων στάθμευσης) με μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας (π.χ. ζώνη περιορισμένης κυκλοφορίας) και μέτρα δημόσιας συγκοινωνίας (π.χ. συγχώνευση υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών), μειώνοντας έτσι τον αριθμό των οχημάτων και βελτιώνοντας την ποιότητα του αέρα και την κυκλοφοριακή ροή ταυτόχρονα. Η παροχή εναλλακτικών λύσεων στη χρήση του αυτοκινήτου και η υιοθέτηση μιας σταδιακής προσέγγισης συμβάλλουν στην επίτευξη της δημόσιας αποδοχής των κανονισμών στάθμευσης.



Συγγραφέας: Tomasz Zwoliński, Πόλη της Κρακοβίας, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: Eltis, Harry Schiffer

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Τάμπερε, Φινλανδία: Διαχείριση της κινητικότητας αξιοποιώντας την ευκαιρία κατασκευής έργου γραμμής τραμ

Το 2016, το Τάμπερε αποφάσισε να κατασκευάσει την πρώτη του γραμμή τραμ. Στα χρόνια που ακολουθούν, σημαντικές διαταραχές στην κυκλοφορία των Ι.Χ οχημάτων στο κέντρο της πόλης λόγω των έργων αποτελούν καλό σημείο για να ενθαρρυνθούν οι πολίτες να αλλάξουν τις συνήθειες κινητικότητάς τους. Οι πολίτες είναι ανοιχτοί στο να αλλάξουν τη ρουτίνα τους από τη στιγμή που χρειάζεται να αναζητήσουν νέους τρόπους μετακίνησης και διαδρομές κατά τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής των έργων. Το Τάμπερε εισήγαγε αρκετές δράσεις διαχείρισης της κινητικότητας που στόχευαν κυρίως στους οδηγούς αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένων των νέων εγκαταστάσεων Park & Ride, προώθησαν τις δημόσιες συγκοινωνίες και τη χρήση ποδηλάτου και παρέιχαν περισσότερο χώρο για ποδηλασία και περπάτημα. Οι μεγάλες επενδύσεις στις κυκλοφοριακές υποδομές δεν θα πρέπει να πραγματοποιούνται χωρίς έξυπνη διαχείριση κινητικότητας και εκτεταμένη επικοινωνία με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς.

Συγγραφέας: Sanna Ovaska, Πόλη του Τάμπερε, διάθεση μέσω UBC
Εικόνα: Veli-Matti Lahnenniemi



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βιτόρια-Γκαστέις (Vitoria-Gasteiz), Ισπανία: Ενσωμάτωση μέτρων κινητικότητας στο μοντέλο superblock

Το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δημόσιου Χώρου για τη Βιτόρια-Γκαστέις σχεδιάστηκε για να αποδώσει τον δημόσιο χώρο πίσω στους ανθρώπους, μέσω της υλοποίησης ενός νέου συστήματος που ονομάζεται μοντέλο superblock (υπερτετράγωνο). Το superblock είναι ένας γεωγραφικός χώρος που περιλαμβάνει πολλά οικοδομικά τετράγωνα της πόλης τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο από πεζούς, ποδηλάτες, υπηρεσιακά οχήματα και αυτοκίνητα κατοίκων της περιοχής, ενώ τα άλλα ιδιωτικά οχήματα και οι δημόσιες συγκοινωνίες περιορίζονται στους δρόμους γύρω από τα τετράγωνα αυτά. Εκτός από τον επανασχεδιασμό του αστικού χώρου, απαιτείται η ενσωμάτωση μέτρων κινητικότητας για τη βελτίωση της συνολικής ποιότητας του χώρου, όπως ένα νέο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών, η ρύθμιση φωτεινών σηματοδοτών, τα δίκτυα λωρίδων πεζών/ποδηλάτων, η αστική εμπορευματική εφοδιαστική ή η επέκταση των θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης.

Συγγραφέας: Juan Carlos Escudero, Πόλη Βιτόρια-Γκαστέις,
διάθεση μέσω Rupprecht Consult
Εικόνα: Agencia de Ecología Urbana



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 7.3: Σχεδιάστε την παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων

Σκεπτικό

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση τόσο της διαδικασίας σχεδιασμού όσο και της υλοποίησης των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Συνεκτικές διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης, σας βοηθούν να μάθετε με συστηματικό τρόπο από τις εμπειρίες σας, καθώς και να προσαρμόσετε και να βελτιώσετε τις δραστηριότητες σχεδιασμού σας. Η τακτική παρακολούθηση σάς βοηθά να βεβαιωθείτε ότι σημειώνετε την απαραίτητη πρόοδο. Η αξιολόγηση μετά την υλοποίηση συμβάλλει στην τεκμηρίωση της αποτελεσματικότητας του ΣΒΑΚ και των μέτρων του, τα οποία είναι απαραίτητα για τη μακροπρόθεσμη επιτυχία, καθώς επιτρέπει στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να δικαιολογήσουν το πού δαπανήθηκαν τα χρήματα και να αποφύγουν λάθη στο μέλλον. Η διαφανής υποβολή αναφορών θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα της αξιολόγησης επανατροφοδοτούν τον δημόσιο διάλογο.

Ενώ οι στρατηγικοί δείκτες και οι μετρήσιμοι στόχοι έχουν ήδη καθοριστεί σε προηγούμενο σημείο (βλ. Δραστηριότητες 6.1 και 6.2), εδώ διαμορφώνονται οι δείκτες σε επίπεδο μέτρων και συμφωνούνται λεπτομερέστερα οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης. Ο στόχος του έγκαιρου καθορισμού των διαδικασιών παρακολούθησης είναι να καταστούν αναπόσπαστο μέρος της υλοποίησης των μέτρων.

Στόχοι

- Καθορισμός μιας σειράς δεικτών που επιτρέπουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση όλων των κύριων μέτρων και υπολογίζονται με εύλογη προσπάθεια.
- Συμφωνία ως προς τις κατάλληλες διαδικασίες παρακολούθησης (συμπεριλαμβανομένων των αρμοδιοτήτων και του προϋπολογισμού) για την εκτίμηση του επιπέδου υλοποίησης των μέτρων και της επίτευξης των μετρήσιμων στόχων, διευκολύνοντας τις έγκαιρες και αποτελεσματικές αποκρίσεις.
- Καθιέρωση των διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης ως αναπόσπαστο μέρος του ολοκληρωμένου σχεδιασμού.

Εργασίες

- Προσδιορίστε ποιες πληροφορίες είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των μέτρων σας.

- **Αποτέλεσμα:** Ποιες είναι οι επιπτώσεις που αναμένονται από ένα μέτρο; Καθορίστε ένα κατάλληλο δείκτη αποτελέσματος ή δείκτη δραστηριότητας μεταφορών για κάθε κύριο μέτρο ή πακέτο μέτρων, ώστε να είστε σε θέση να αξιολογήσετε την επιτυχία του. Οι στρατηγικοί δείκτες αποτελέσματος, της γενικής προόδου προς τη βιώσιμη κινητικότητα έχουν ήδη επιλεγεί στη Δραστηριότητα 6.1. Εδώ καθορίζονται πιο συγκεκριμένοι δείκτες για τις προτεραιότητες των επιμέρους πακέτων μέτρων, π.χ. εκπομπές αερίων λεωφορείων, φορτηγών και αυτοκινήτων, αριθμός ατυχημάτων ή αριθμός ποδηλατικών διαδρομών σε μια συγκεκριμένη περιοχή της πόλης.
- **Εκροές:** Ποια πολιτική, υποδομή ή υπηρεσία υλοποιείται άμεσα σε ένα μέτρο; Καθορίστε έναν κατάλληλο δείκτη εκροών για κάθε μέτρο ώστε να είστε σε θέση να παρακολουθήσετε την έκταση στην οποία έχει πραγματοποιηθεί, π.χ. χιλιόμετρα νέων λεωφορειολωρίδων ή αριθμός νέων λεωφορείων σε λειτουργία.
- **Εισροές:** Τι πόρους ξοδεύετε; Παρακολουθήστε τα κόστη επένδυσης και συντήρησης (συμπεριλαμβανομένου του κόστους εργασίας) του κάθε μέτρου για να αντιδράσετε εγκαίρως εάν οι δαπάνες ξεφύγουν από τον έλεγχο και για να είστε σε θέση να αξιολογήσετε την αξιοποίηση των χρημάτων.
- Αξιολογήστε τις υπάρχουσες πηγές δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα προηγούμενων ελέγχων δεδομένων (βλ. Δραστηριότητες 3.1 και 6.1). Εντοπίστε τα κενά και, εάν χρειάζεται, αναπτύξτε ή εντοπίστε νέες πηγές δεδομένων (π.χ. δεδομένα από έρευνες, ποσοτικά δεδομένα από αυτόματες μετρήσεις).
- Πριν ξεκινήσετε να διαμορφώνετε τους δικούς σας δείκτες αποτίμησης των μέτρων, συζητήστε το θέμα με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς και άλλους οργανισμούς της περιοχής σας, καθώς ίσως να έχουν ήδη υιοθετήσει κάποιους δείκτες. Είναι πολύ πιο εύκολο να παρακολουθήσετε την πρόοδο αν χρησιμοποιείτε δείκτες που έχουν ήδη υλοποιηθεί και γίνει αποδεκτοί.
- Καθορίστε ένα σύνολο ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών αποτίμησης των μέτρων που παρέχουν επαρκείς πληροφορίες και υπολογίζονται με εύλογη προσπάθεια. Λάβετε υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα και τους περιορισμένους πόρους για τη συλλογή νέων δεδομένων κατά την επιλογή των δεικτών. Όποτε είναι δυνατόν, χρησιμοποιήστε τυποποιημένους δείκτες οι οποίοι είναι ήδη καθορισμένοι και είναι γνωστό πώς να μετρηθούν και να αναλυθούν.

- Αναπτύξτε διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης για όλους τους επιλεγμένους δείκτες, τόσο τους στρατηγικούς όσο και τους δείκτες μέτρων. Για τον καθένα από αυτούς:
 - Διαμορφώστε έναν σαφή ορισμό, μια τυποποιημένη μορφή αναφοράς, τον τρόπο μέτρησης των δεδομένων, τη μέθοδο υπολογισμού της τιμής του δείκτη από τα δεδομένα και τη συχνότητα που θα γίνεται η μέτρησή της.
 - Θεσπίστε μια τιμή βάσης, δηλαδή μια τιμή αφετηρίας και την αναμενόμενη εξέλιξή της χωρίς τα μέτρα του ΣΒΑΚ, καθώς και μια τιμή-στόχο της επιθυμητής αλλαγής.
- Συμφωνήστε σε σαφείς αρμοδιότητες και προϋπολογισμό για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση. Υπεύθυνοι θα πρέπει να είναι καλά καταρτισμένα μέλη του προσωπικού ή ένας εξωτερικός συνεργάτης –ιδανικά ένας ανεξάρτητος φορέας. Ο προϋπολογισμός για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση θα πρέπει να ανέρχεται τυπικά τουλάχιστον στο 5% του συνολικού προϋπολογισμού για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Εξετάστε το ενδεχόμενο ευθυγράμμισης των δεικτών σας με εκείνους των φορέων εξωτερικής χρηματοδότησης για να καταστήσετε τα μέτρα ελκυστικά προς χρηματοδότηση. Για παράδειγμα, μπορεί να απαιτηθούν μετρήσιμες μειώσεις των εκπομπών CO₂ για να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση από τις εθνικές περιβαλλοντικές υπηρεσίες.
- Ενσωματώστε μια εκτίμηση για τα κόστη και τα οφέλη της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.
- Προγραμματίστε τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στην παρακολούθηση και την αξιολόγηση.
- Συντονιστείτε με τους σχετικούς, σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, εμπλεκόμενους φορείς για τους περιφερειακούς δείκτες.



Λεπτομέρειες σχετικά με τις εργασίες

Σχήμα 31: Κατηγορίες δεικτών με παραδείγματα (May, T., 2016. Εγχειρίδιο επιλογής μέτρων CH4ALLENGE – Επιλέγοντας τα πιο αποτελεσματικά πακέτα μέτρων για Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, σ. 28)

Στοιχείο ΣΒΑΚ	Μετράται σε		
	Παράδειγμα →	Τύπος δείκτη	
Στρατηγικός Στόχος	Μείωση της τοπικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις μεταφορές	Αριθμός ημερών που υπερβαίνονται τα κρίσιμα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Δείκτης αποτελέσματος
Στρατηγικός στόχος για τις μεταφορές	Αύξηση της χρήσης των μη μηχανοκίνητων τρόπων μετακίνησης	Μερίδιο των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή ή με ποδήλατο.	Δείκτης Μεταφορικής Δραστηριότητας
Μέτρα	Δημιουργία διαχωρισμένων λωρίδων ποδηλάτων	Χιλιόμετρα διαχωρισμένων λωρίδων ποδηλάτων που έχουν κατασκευαστεί	Δείκτες Εκρώων
	Πεζοδρόμηση των εμπορικών δρόμων στο κέντρο της πόλης	% ολοκλήρωσης της πεζοδρόμησης του κέντρου της πόλης	
Πόροι	Κόστη επενδύσεων και συντήρησης	Κόστη επενδύσεων και συντήρησης για νέες/βελτιωμένες υποδομές μεταφορών	Δείκτες Εισροών

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Μόλις καθοριστούν τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων.
- Ενημέρωση, εφόσον απαιτείται, όταν έχει συμφωνηθεί το τελικό σύνολο δράσεων (Δραστηριότητα 8.3).
- Ενσωματώστε τις διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένων των αρμοδιοτήτων και του προϋπολογισμού, ως μέρος του εγγράφου ΣΒΑΚ (Δραστηριότητα 9.1), βλ. επίσης Σχήμα 32 παρακάτω.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Επιλογή κατάλληλου συνόλου δεικτών αποτίμησης των μέτρων.
- ✓ Ανάπτυξη διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης για όλους τους δείκτες.
- ✓ Συμφωνία ως προς τις αρμοδιότητες και τον προϋπολογισμό για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση.

Σχήμα 32: Παρακολούθηση και αξιολόγηση στη διαδικασία ΣΒΑΚ





Σχήμα 33: Πίνακας επισκόπησης για τον σχεδιασμό των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης με παραδείγματα δεικτών.

Δείκτες ΣΒΑΚ	Ορισμός	Τιμή-βάσης	Στόχος	Περιοχή μέτρησης	Μέθοδος συλλογής δεδομένων	Συχνότητα μέτρησης	Αρμοδιότητα
Θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα (οδική ασφάλεια)	Αριθμός θανάτων εντός 30 ημερών από το τροχαίο δυστύχημα ως επακόλουθο των ετήσιων συμβάντων, που προκαλούνται από τις αστικές μεταφορές ανά 100.000 κατοίκους.	4	μείωση	Περιοχή δήμου #1, #2 και #3 (που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της λειτουργικής αστικής περιοχής)	Αναφορές ατυχημάτων της αστυνομίας	Συνεχώς (η τιμή του δείκτη υπολογίζεται ετησίως από τη βάση δεδομένων της Αστυνομίας)	Αστυνομία
...							
Δείκτες μέτρου	Ορισμός	Τιμή-βάσης	Στόχος	Περιοχή μέτρησης	Μέθοδος συλλογής δεδομένων	Συχνότητα μέτρησης	Αρμοδιότητα
Άνθρωποι που τραυματίστηκαν κατά τη μετακίνησή τους κοντά σε σχολεία (μέτρο: δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας μπροστά από σχολεία)	Αριθμός ανθρώπων που τραυματίστηκαν σε τροχαία ατυχήματα σε ακτίνα 300μ. από σχολεία, ετησίως ανά 100.000 κατοίκους.	25	μείωση	300μ. ακτίνα από όλα τα σχολεία του δήμου στις περιοχές # 1, #2 και #3	Αναφορές ατυχημάτων της αστυνομίας	Συνεχώς (η τιμή του δείκτη υπολογίζεται ετησίως από τη βάση δεδομένων της Αστυνομίας)	Αστυνομία
...							

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Τουλούζη, Γαλλία: Φιλόδοξη διαδικασία παρακολούθησης υπό την καθοδήγηση διαθεσμικών επιτροπών

Το ΣΒΑΚ της Τουλούζης περιλαμβάνει ένα φιλόδοξο σχέδιο για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση. Πολλές επιτροπές παρακολουθούν τακτικά το ΣΒΑΚ και τα μέτρα του και συναντώνται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Οι επιτροπές απαρτίζονται από διαφορετικούς θεσμικούς, τεχνικούς, ερευνητικούς οργανισμούς και φορείς της κοινωνίας των πολιτών. Στις επιτροπές παρέχονται διάφορα εργαλεία:

- Ένα παρατηρητήριο ΣΒΑΚ (για κάθε μέτρο: αρχικοί στρατηγικοί στόχοι, διατιθέμενοι πόροι, αναμενόμενα αποτελέσματα και δείκτες που ενημερώνονται με τακτικές έρευνες).
- Ένα εργαλείο κόστους μετακίνησης (ανά μέσο μεταφοράς, τόσο για τους χρήστες όσο και για την κοινωνία)
- Ένας πίνακας κινητικότητας (παρακολούθηση μεμονωμένων μέτρων)

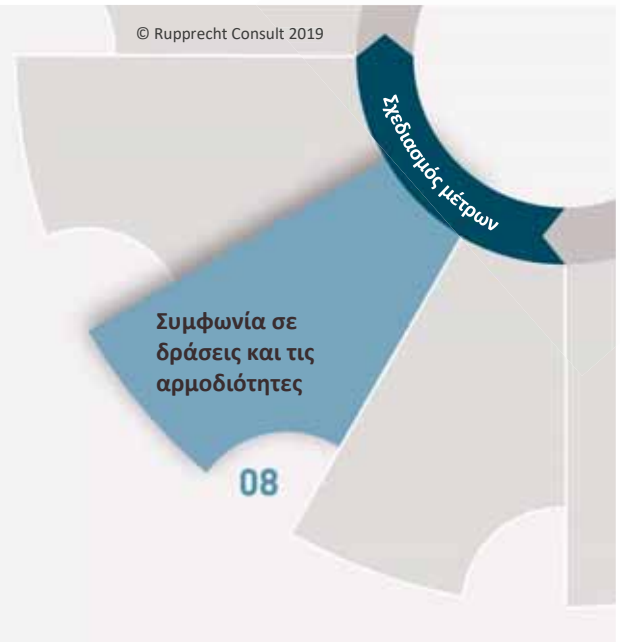
Η συμμετοχή των εταίρων στις δραστηριότητες παρακολούθησης αναγνωρίζεται ως παράγοντας επιτυχίας.

Συγγραφείς: Mary Malicet και Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Τουλούζη, διάθεση μέσω Polis | Εικόνα: Tisséo Collectivités



ΒΗΜΑ 8: Συμφωνία σε δράσεις και αρμοδιότητες

- 8.1 Περιγράψτε όλες τις δράσεις
- 8.2 Προσδιορίστε τις πηγές χρηματοδότησης και αξιολογήστε τις οικονομικές δυνατότητες
- 8.3 Συμφωνήστε στις προτεραιότητες, τις ευθύνες και το χρονοδιάγραμμα
- 8.4 Εξασφαλίστε ευρεία πολιτική και δημόσια στήριξη



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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 8.1: Περιγράψτε όλες τις δράσεις

Σκεπτικό

Έχουν ήδη συγκεντρωθεί πληροφορίες στο προηγούμενο βήμα της επιλογής μέτρων, όπου τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων έχουν καθοριστεί, επιλεγεί και περιγραφεί με γενικούς όρους και έχουν συζητηθεί και επικυρωθεί με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς (βλ. Δραστηριότητες 7.1 και 7.2). Τώρα είναι ώρα να εισέλθετε σε περισσότερες λεπτομέρειες και να αναλύσετε τα μέτρα σε δράσεις. Εσείς ορίζετε το τι θα διεκπεραιωθεί και πώς, πού και πότε κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης.

Συγκεκριμενοποιώντας τις δράσεις, ορίζετε ακριβώς τον τρόπο με τον οποίο θέλετε να φτάσετε τους στόχους που έχετε θέσει. Οι λεπτομερείς περιγραφές δράσεων προετοιμάζουν τη φάση υλοποίησης και σας βοηθούν να εντοπίσετε σχέσεις μεταξύ των δράσεων και στη συνέχεια να αποφασίσετε για τη σειρά υλοποίησής τους.

Στόχοι

- Λεπτομερέστερος καθορισμός των μέτρων του ΣΒΑΚ μέσω της ανάλυσής τους σε δράσεις.
- Εντοπισμός συνδέσεων μεταξύ των δράσεων και εξεύρεση της καλύτερης σειράς υλοποίησης.
- Εξέταση και περιορισμός των σημαντικών κινδύνων κατά την υλοποίηση.

Εργασίες

- Αναλύστε τα μέτρα σε πολλές διαφορετικές δράσεις, π.χ. πριν από την κατασκευή μιας ποδηλατικής οδού μια μελέτη θα πρέπει να προσδιορίσει το πού ποδηλατούν τακτικά όσοι μετακινούνται καθημερινά μεταξύ οικίας και εργασίας και πού χρειάζονται ποδηλατόδρομοι.

- Περιγράψτε όλες τις δράσεις με όσο το δυνατόν περισσότερες λεπτομέρειες. Αυτά τα τέσσερα ερωτήματα μπορούν να καθοδηγήσουν τον προσδιορισμό:
 - Που θα πρέπει να λειτουργήσει η δράση;
 - Πότε θα πρέπει να λειτουργήσει η δράση;
 - Ποιος θα τη χρησιμοποιήσει;
 - Πόσο εντατικά θα έπρεπε να χρησιμοποιηθεί; π.χ. χιλιόμετρα νέων λεωφορειόδρομων ή αριθμός νέων λεωφορείων σε λειτουργία.
- Εντοπίστε το πως συνδέονται οι διάφορες δράσεις μεταξύ τους για να διαμορφώσετε την πιο αποτελεσματική σειρά υλοποίησης. Με τον εντοπισμό των σχέσεων μεταξύ των δράσεων, μπορείτε επίσης να ανακαλύψετε πώς σχετίζονται μεταξύ τους και μπορούν να επωφεληθούν η μία από την άλλη κατά την πραγματική υλοποίηση.
- Παρουσιάστε τις δράσεις σε έναν εποπτικό πίνακα (βλ. πρότυπο πίνακα στη Δραστηριότητα 8.3), συμπεριλαμβάνοντας λεπτομερείς περιγραφές των δράσεων, νομικές απαιτήσεις, αναμενόμενη συμβολή στις προτεραιότητες, καθώς και προτεινόμενη ιεράρχηση, αρμοδιότητες και χρονοδιάγραμμα. Ο πίνακας μπορεί να ενημερωθεί περαιτέρω με εκτιμήσεις κόστους και πηγές χρηματοδότησης στη Δραστηριότητα 8.2

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Προετοιμάστε ενημερωτικά δελτία δράσεων που να παρέχουν όλες τις κύριες πληροφορίες σχετικά με μια δράση με δομημένο τρόπο (βλ. ενημερωτικό δελτίο στην ενότητα εργαλείων παρακάτω). Τα ενημερωτικά δελτία μπορούν να διευκολύνουν την παράδοσή τους και την επικοινωνία με τις υπηρεσίες υλοποίησης κατά τη φάση υλοποίησης (βλ. Δραστηριότητα 10.1).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Οι δράσεις στηρίζονται σε συγκεκριμένα μέτρα και πακέτα μέτρων στη Δραστηριότητα 7.2.
- Η λεπτομερής περιγραφή των δράσεων παρέχει μια ουσιαστική βάση για τη συμφωνία ως προς τις προτεραιότητες, τις αρμοδιότητες και το χρονοδιάγραμμα στη Δραστηριότητα 8.3.
- Η περιγραφή των δράσεων προετοιμάζει τη φάση υλοποίησης.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Προσδιορισμός, καθορισμός και περιγραφή όλων των δράσεων.
- ✓ Προσδιορισμός των σχέσεων μεταξύ των δράσεων.



Τι είναι η «Δράση»;

Οι δράσεις είναι οι συγκεκριμένες εργασίες που πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά την υλοποίηση των μέτρων. Περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τις προτεραιότητες, το χρονοδιάγραμμα, τις αρμοδιότητες, τους προϋπολογισμούς και τις πηγές χρηματοδότησης, τους κινδύνους και τις απρόβλεπτες καταστάσεις και τις εξαρτήσεις μεταξύ τους.

Για περισσότερες πληροφορίες

SUMPs-UP - Standards for developing a SUMP Action Plan (Πρότυπα για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Δράσης ΣΒΑΚ), http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf

CHALLENGE Measure selection manual (Εγχειρίδιο επιλογής μέτρων CH4ALLENGE) - Επιλέγοντας τα πιο αποτελεσματικά πακέτα μέτρων για Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit



εικόνα © Ralf Brand



Σχήμα 34: Παράδειγμα ενημερωτικού δελτίου για τις διαφορετικές δράσεις του μέτρου «Σήμανση και επέκταση ποδηλατοδρόμων»

Μέτρο: R 2		Σήμανση και επέκταση ποδηλατοδρόμων		
Δράσεις: <ul style="list-style-type: none"> • R 2.1 Άνοιγμα πεζοδρόμων και οδών μονής κατεύθυνσης για τους ποδηλάτες • R 2.2 Υλοποίηση τοποθέτησης πινακίδων σήμανσης Οδός #1 – Οδός #10 • R 2.3 Οδοί ήπιας κυκλοφορίας Οδός #1 – Οδός #10 • R 2.4 Επιπλέον διαδρομές σύμφωνα με τον προγραμματισμό για την ποδηλασία (2018-2022) 				
Τύποι κυκλοφορίας που εμπλέκονται: Κυκλοφορία ποδηλάτων	Κατάσταση σχεδιασμού: Σχεδιασμός/Υλοποίηση	Προτεραιότητα: πολύ υψηλή	Περίοδος υλοποίησης: βραχυπρόθεσμη έως μεσοπρόθεσμη	
Τύποι κυκλοφορίας που ωφελούνται: Κυκλοφορία ποδηλάτων				
Δράσεις: <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία ενός συνεκτικού δικτύου ποδηλατοδρόμων στην Πόλη #1 • Υλοποίηση των διαδρομών που έχουν σχεδιαστεί στο πρόγραμμα για την ποδηλασία για τη σύνδεση σημαντικών προορισμών της πόλης (οικιστικές περιοχές, κέντρο πόλης, εμπορικά κέντρα, πανεπιστήμια, σχολεία, επιχειρήσεις). • Προώθηση της ποδηλασίας βελτιώνοντας την οδική ασφάλεια για τους ποδηλάτες • Αύξηση της αντίληψης των ποδηλατών ως ίσων χρηστών της οδού. • Αύξηση του μεριδίου της ποδηλασίας στην πόλη #1 				
Αποτελεσματικότητα του Μέτρου				
Συμβολή στην επίτευξη των στρατηγικών στόχων:		Πολύ υψηλή		
Συμβολή στη βελτίωση της περιβαλλοντικής συμβατότητας:		Πολύ υψηλή		
Συμβολή στη βελτίωση της περιβαλλοντικής συμβατότητας:		Χαμηλή		
Κόστος και χρηματοδότηση				
Κόστος επενδύσεων:		Μεσαίο		
Ετήσιο κόστος παρακολούθησης:		Χαμηλό		
Χρηματοδότης:		Προϋπολογισμός της Πόλης #1		
Επιλεξιμότητα για χρηματοδότηση:		θα προσδιοριστεί		
Υλοποίηση του Μέτρου				
Εξάρτηση από άλλα μέτρα:		R 1: πρόγραμμα κυκλοφορίας ποδηλάτων και σχετικός αρμόδιος		
Απαιτήσεις για άλλα μέτρα:				
Κύριος/υπεύθυνος/έλεγχος		Τμήμα Στέγασης και Οικονομικών του Δήμου, αρμόδιος για την κυκλοφορία ποδηλάτων		
Σχεδιασμός:		Κατασκευαστική εταιρεία		
Πραγματοποίηση:				
Εμπλεκόμενα τρίτα μέρη:		<ul style="list-style-type: none"> • Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια και τη Βιώσιμη Κινητικότητα • Ποδηλατική ΜΚΟ 		

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μπέρμιγχαμ, Ηνωμένο Βασίλειο: Πρόγραμμα δράσεων με σαφείς προτεραιότητες

Το Σχέδιο Δράσης για την Κινητικότητα του Μπέρμιγχαμ θέτει ένα 20ετές όραμα για το δίκτυο μεταφορών της πόλης. Παράλληλα, το Birmingham Connected - το ΣΒΑΚ της πόλης - λειτουργεί ως ομπρέλα για όλες τις δραστηριότητες σχεδιασμού των μεταφορών. Περιγράφει την επιθυμητή κατεύθυνση· τις κύριες πρωτοβουλίες για την επίτευξη του οράματος· και μια πενταετή στρατηγική. Μετατρέποντας το όραμά του σε συγκεκριμένα σχέδια και πρωτοβουλίες, το Μπέρμιγχαμ ακολουθεί τέσσερις κύριες αρχές: διευκόλυνση διαφορετικών τρόπων μετακίνησης· δημιουργία ενός δίκαιου συστήματος μεταφορών· χρήση μιας προσεγγιστικής μεθόδου που ισορροπεί τις ανταγωνιστικές ανάγκες· και συντονισμός στην παράδοση του έργου για την ελαχιστοποίηση των διαταραχών. Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι απαιτούνται έως και £4 δισ. τα επόμενα 20 χρόνια για τις προβλεπόμενες αλλαγές.

Συγγραφέας: Helen Jenkins, Πόλη του Μπέρμιγχαμ, διάθεση μέσω Ana Dragulescu, ICLEI
 Εικόνα: Λευκή Βίβλος Birmingham Connected



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Τορίνο, Ιταλία: Εκτενή ενημερωτικά δελτία μέτρων

Το ΣΒΑΚ του Τορίνο αποτελείται από επτά κατευθυντήριες αρχές, υποδιαιρούμενες σε στόχους και μέτρα. Κάθε μέτρο περιγράφεται με μεγάλη λεπτομέρεια, περιλαμβάνοντας τις σχετικές δράσεις, τη σύνδεση με τις κατευθυντήριες αρχές· τη σύνδεση με τον μετρήσιμο στόχο, το είδος των πτυχών της βιωσιμότητας, τη γενική περιγραφή και τον σκοπό του μέτρου, τον αρμόδιο φορέα, τον τρόπο υλοποίησης, τον σκοπό του μέτρου και του αντίστοιχου δείκτη, την περίοδο υλοποίησης και τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους. Κάθε επιμέρους μέτρο αξιολογείται με όρους οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Τα μέτρα έχουν καθοριστεί σε στενή συνεργασία με τις δέκα διοικητικές περιφέρειες, τους επαγγελματικούς συλλόγους και τους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς.

Συγγραφέας: Πόλη του Τορίνο, διάθεση μέσω EUROCIITIES
 Εικόνα: Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a - MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA	
Azione 1.a.3 Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile Obiettivo operativo: "La S.S. Alleanza del 'bello scenario'"	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE LINEA DI SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	
Descrizione e obiettivi Realizzazione di un sistema di Bike Sharing pubblico integrato al sistema autorimorchiato. Il sistema di Bike Sharing pubblico integrabile alle esigenze di mobilità di lavoro e di tempo libero con percorsi di mobilità personalizzati per attività sportive e TPL. Il sistema di mobilità prevede un ampio utilizzo del servizio durante il giorno da un numero di 500 biciclette e di percorsi personalizzati dalle stazioni. Per la mobilità sportiva, qualità e velocità dell'esperienza basate sull'utente. Il progetto prevede la realizzazione di una flotta di 1500 scooter per un totale di 1500 stazioni in tutta la città, con implementazione immediata e sviluppo della rete durante il periodo di tempo di attuazione del progetto.	Prodotti attesi 10 stazioni
Stato attuazione In fase di attuazione	Tempi di attuazione 10 settembre 2013 al settembre 2015 (implementazione completa del servizio)
Modalità di attuazione Programma realizzato dal Comune di Torino e dalla Regione Piemonte	Risorse economiche necessarie Per la fase di "in" (implementazione) Euro 1.072.000,00 (di cui Euro 1.070.000,00 di risorse finanziarie del Comune di Torino e Euro 2.000,00 della Regione Piemonte).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 8.2: Προσδιορίστε τις πηγές χρηματοδότησης και αξιολογήστε τις οικονομικές δυνατότητες

Σκεπτικό

Απαιτείται λεπτομερές σχέδιο χρηματοδότησης για να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα και οι δράσεις που έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως είναι οικονομικά υγιή και βιώσιμα. Αυτό ξεκινά με τον εντοπισμό όλων των διαθέσιμων πηγών άντλησης κεφαλαίων και των χρηματοδοτικών ροών καθώς και με την αξιολόγηση της ικανότητας των οργανισμών που συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ να έχουν πρόσβαση σε χρηματοδότηση ή να την λάβουν. Είναι σημαντικό να συμπληρωθεί η αναζήτηση των πηγών χρηματοδότησης και άντλησης κεφαλαίων με μια αξιολόγηση σε επίπεδο οργανισμών, διότι οι οικονομικές δεσμεύσεις και οι δυνατότητες των διαφόρων οργανισμών ποικίλλουν και επιπλέον έχουν διαφορετικά νομικά δικαιώματα και αρμοδιότητες που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση.

Κατά τον εντοπισμό πιθανών πηγών χρηματοδότησης και άντλησης κεφαλαίων για μέτρα κινητικότητας, θα πρέπει να αξιολογηθεί ένα ευρύ φάσμα επιλογών. Πέραν των διαθέσιμων πηγών - όπως οι τοπικοί προϋπολογισμοί και οι φόροι, οι εθνικές και κοινοτικές επιδοτήσεις και οι υπάρχουσες ροές εσόδων από την πώληση εισιτηρίων, τα τέλη στάθμευσης και άλλους τομείς - πρέπει επίσης να αξιολογηθούν δυνητικές νέες πηγές χρηματοδότησης, όπως ομόλογα, δέσμευση αξίας γης, τέλη αστικής ανάπτυξης και ο ιδιωτικός τομέας. Σε αυτό το στάδιο είναι σημαντικό να σκεφτείτε επίσης τις πηγές χρηματοδότησης για περισσότερες λεπτομερείς μελέτες σκοπιμότητας και μελέτες αγοράς για μεγαλύτερες επενδύσεις.



Χορήγηση κεφαλαίων και χρηματοδότηση για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ - ποια είναι η διαφορά;

Η **χρηματοδότηση** (financing) συνήθως αναφέρεται στα ποσά που απαιτούνται από εξωτερικές πηγές για την αρχική επένδυση κατά την έναρξη του έργου, τα οποία τελικά πρέπει να επιστραφούν. Τα χρηματοδοτικά εργαλεία αφορούν γενικά χρέος ή ίδια κεφάλαια ή συνδυασμό αυτών. Οι φορολογούμενοι μπορούν επίσης να συμβάλλουν έμμεσα στα αρχικά έξοδα μέσω επενδυτικών επιχορηγήσεων και επιδοτήσεων.

Η **χορήγηση κεφαλαίων** (funding) για ένα έργο γενικά αφορά το ποιος πληρώνει για το περιουσιακό στοιχείο μακροπρόθεσμα. Μπορεί να είναι οι άμεσοι χρήστες υπηρεσιών (κόμιστρα, τέλη στάθμευσης, χρέωση για την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης), πελάτες υπηρεσιών σχετιζόμενων με την κινητικότητα (διαφήμιση) ή φορολογούμενοι μέσω γενικών κρατικών προϋπολογισμών ή ειδικών φόρων που σχετίζονται με τις μεταφορές.

Είναι χρήσιμο να θυμάστε ότι η εφαρμογή ενός οικονομικά βιώσιμου ΣΒΑΚ χρειάζεται τόσο χρηματοδότηση όσο και άντληση κεφαλαίων. Η δυνατότητα αξιοποίησης δανείων για τη χρηματοδότηση υποδομών δημόσιων μεταφορών μπορεί να περιοριστεί, για παράδειγμα, από τις δυνατότητες των πηγών άντλησης κεφαλαίων να εξοφλήσουν αυτά τα δάνεια.

Στόχοι

- Προσδιορισμός των δυνητικών εργαλείων χρηματοδότησης και των πηγών άντλησης κεφαλαίων για όλες τις δράσεις.
- Αξιολόγηση της οικονομικής βιωσιμότητας των επιμέρους δράσεων στα οποία αναλύονται τα μέτρα για να αποκλείσετε μη βιώσιμες δράσεις και να επιτύχετε σχέδια οικονομικά αποδοτικών μέτρων, εξετάζοντας παράλληλα τον τρόπο με τον οποίο οι ροές χρηματοδότησης θα μπορούσαν εύλογα να εξελιχθούν στο μέλλον.
- Αξιολόγηση της ικανότητας των διαφόρων οργανισμών που συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ σας να έχουν πρόσβαση στις χρηματοδοτικές ροές.

Εργασίες

- Αξιολογήστε τις δράσεις που προσδιορίστηκαν στην προηγούμενη Δραστηριότητα 8.1 βάσει των αναγκών χρηματοδότησης και των εσόδων τους, βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, συνυπολογίζοντας κόστη λειτουργίας, εφαρμογής και συντήρησης και προσδιορίστε τυχόν ελλείψεις στην άντληση κεφαλαίων (συνολικό κόστος ιδιοκτησίας).
- Υπολογίστε τα άμεσα έσοδα από τις δράσεις, π.χ. από τα κόμιστρα και τις συνδρομές των δημόσιων μεταφορών, τις συμβάσεις παραχώρησης, τη μίσθωση διαφημιστικού χώρου, τα τέλη στάθμευσης ή άλλες δημοτικές υπηρεσίες και προσδιορίστε τον αναμενόμενο βαθμό ανάκτησης του κόστους.
- Αξιολογήστε την πρόσθετη οικονομική αξία που παράγεται από τις δράσεις (π.χ. αυξημένη αξία γης και ακινήτων κοντά σε νέους σταθμούς δημόσιων μεταφορών) και πιθανούς μηχανισμούς για την εκμετάλλευση της αξίας.⁵⁰
- Προσδιορίστε τα μέσα χρηματοδότησης και τις πηγές άντλησης κεφαλαίων για τις επιλεγμένες δράσεις. Αξιολογήστε όλες τις παρακάτω επιλογές για να προσδιορίσετε τις πιο κατάλληλες. Διερευνήστε ιδιαίτερα επιλογές πέρα από τον τοπικό προϋπολογισμό.
 - Τοπικοί φόροι: ένας ειδικός τοπικός φόρος μεταφορών για τη χρηματοδότηση των δημόσιων συγκοινωνιών που καταβάλλεται από δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.
 - Κεφάλαια από έσοδα: εισιτήρια, τέλη στάθμευσης, χρέωση για την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης, τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, διαφημίσεις.

⁵⁰ Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. για παράδειγμα Transport for London, 2017. Land value capture, final report. www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

- Συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, π.χ. μέσω συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
- Δραστηριότητες συγκέντρωσης κεφαλαίων με τη συμμετοχή κατάλληλων χορηγών (εξετάστε όμως τη συμβατότητα με τη στρατηγική μάρκετινγκ).
- Τοπικοί προϋπολογισμοί: από διάφορους δήμους και διαφορετικούς τομείς πολιτικής.
- Εθνικές/περιφερειακές επιδοτήσεις και χρηματοδότηση από την ΕΕ
- Εξωτερικά δάνεια, δημοτικά και πράσινα ομόλογα.
- Για τα μέτρα που απαιτούν εξωτερική χρηματοδότηση, εντοπίστε τον νομικά κατάλληλο φορέα για δανεισμό και αξιολογήστε την πιστοληπτική ικανότητα.
- Εντοπίστε πηγές χρηματοδότησης για περαιτέρω λεπτομερείς μελέτες σκοπιμότητας και μελέτες αγοράς για μεγαλύτερες επενδύσεις.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

Αξιολογήστε την οικονομική βιωσιμότητα και τα έσοδα των κύριων δράσεων σε διαφορετικό πλαίσιο συνθηκών (εξέλιξη πληθυσμού, φόρτος μεταφορών και κατανομή στα μέσα μετακίνησης) όπως ορίζονται στη Δραστηριότητα 4.1.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Στηρίζεται στις δράσεις όλων των πακέτων μέτρων όπως ορίζονται στη Δραστηριότητα 8.1.
- Τα αποτελέσματα θα παρέχουν στοιχεία για την τελική συζήτηση σχετικά με τη δράση της Δραστηριότητας 8.3 και θα τροφοδοτήσουν επίσης την εκπόνηση του σχεδίου χρηματοδότησης της Δραστηριότητας 9.1.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Κατάρτιση ουσιαστικών προβλέψεων για τα έσοδα, τα έξοδα, τις ταμειακές ροές και άλλα οικονομικά στοιχεία.
- ✓ Πραγματοποίηση οικονομικής ανάλυσης και εκτίμηση των πιθανών πηγών χρηματοδότησης.
- ✓ Διαθεσιμότητα προκαταρκτικής αξιολόγησης σχετικά με το ποιο οργανισμοί χρειάζεται να αποκτήσουν εξωτερική χρηματοδότηση.
- ✓ Περίληψη αποτελεσμάτων για συζήτηση σχετικά με την τελική επιλογή δράσεων.



Μέτρα Τιμολογιακής Πολιτικής

Τα μέτρα τιμολογιακής πολιτικής, όπως τα κόμιστρα, τα τέλη στάθμευσης και τα διόδια, αποτελούν μέρος πολλών πακέτων μέτρων.

Η αλλαγή στη διάρθρωση του κόστους για τις επιλογές κινητικότητας μπορεί να αποτελέσει μέτρο τόσο διαχείρισης της ζήτησης όσο και δημιουργίας τοπικών εσόδων. Ορισμένα συστήματα χρέωσης, όπως η διαχείριση της στάθμευσης, μπορούν να εφαρμοστούν σχετικά εύκολα, ενώ άλλα απαιτούν πιο εξελιγμένη τεχνολογία και επενδύσεις και ενδέχεται να προκαλέσουν ζητήματα αποδοχής ή προστασίας της ιδιωτικής ζωής (π.χ. σύστημα επιβολής τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης βάσει αδειών κυκλοφορίας οχημάτων).

Πριν από την εισαγωγή μέτρων διαχείρισης της ζήτησης, θα πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά κατά πόσο τα έσοδα που θα προκύψουν θα πρέπει να ενταχθούν στον γενικό προϋπολογισμό ή θα ήταν καλύτερο να διαχωριστούν και να χρησιμοποιηθούν ώστε να ενισχύσουν τις επιλογές βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Πρέπει να αναλυθούν προσεκτικά οι ειδικότεροι τοπικοί και εθνικοί νόμοι για να αξιολογηθούν οι επιλογές.

Η εξήγηση ότι τα έσοδα θα χρησιμοποιηθούν για την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των δημόσιων συγκοινωνιών και την υποστήριξη εναλλακτικών λύσεων ώστε να μη χρησιμοποιούνται ιδιωτικά αυτοκίνητα, ενισχύει γενικά την αποδοχή των μέτρων τιμολογιακής πολιτικής. Ένα καθορισμένο συμπληρωματικό έσοδο καθιστά επίσης τη χρηματοδότηση των δημοσίων μεταφορών πιο ανθεκτική έναντι των ανταγωνιστικών απαιτήσεων επί του γενικού προϋπολογισμού από άλλους τομείς δημόσιας πολιτικής.



εικόνα © Ttkurikawa στο istock.com



Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσφέρει ένα ευρύ φάσμα πρωτοβουλιών και προγραμμάτων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη (συν)χρηματοδότηση μέτρων βιώσιμης κινητικότητας. Τα ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης θα συμβάλλουν ως επί το πλείστον στο κόστος των επενδύσεων, αλλά σπάνια σε λειτουργικά έξοδα υποδομών και υπηρεσιών. Μεταξύ αυτών είναι:

- Τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ /ESIF), συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με το πρόγραμμα «Interreg»
- το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ / EFSI)
- Μηχανισμός Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF)
- Πρόγραμμα LIFE
- Horizon 2020/Horizon Europe
- ELENA (μέρος του προγράμματος Horizon 2020)
- Αστικές Καινοτόμες Δράσεις (Urban Innovative Actions)
- URBACT
- Κοινότητες Γνώσης και Καινοτομίας (ΚΓΚ/ KICs) σχετικά με το Κλίμα και την Αστική Κινητικότητα

Μια επισκόπηση των υφιστάμενων ευρωπαϊκών πηγών χρηματοδότησης για τις πόλεις είναι διαθέσιμη στο https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en

Περισσότερες συμβουλές σχετικά με τις ευρωπαϊκές ευκαιρίες χρηματοδότησης παρέχονται από:

- την Ευρωπαϊκή Πύλη Επενδυτικών Έργων
- τον Ευρωπαϊκό Κόμβο Συμβουλευτικών Υπηρεσιών για Επενδύσεις
- το JASPERS
- το fi-compass

Επιλογές από ευρωπαϊκές και άλλες πηγές χρηματοδότησης καθώς και επιλογές χρηματοδοτικών εργαλείων περιγράφονται στον Θεματικό Οδηγό “**Topic Guide- Funding and financing of sustainable urban mobility measures**” (Χρηματοδότηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας).

Μεγάλα έργα υποδομής στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Ιδανικά, οποιαδήποτε επένδυση για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας θα πρέπει να βασίζεται στις προτεραιότητες που έχουν καθοριστεί στο ΣΒΑΚ ή σε μια προηγούμενη (ισχυρή) στρατηγική ή σχέδιο αστικής κινητικότητας. Είναι σημαντικό το σχέδιο να μην ορίζεται ως αποτέλεσμα στρατηγικών ενός μόνο τρόπου μετακίνησης (π.χ. μεμονωμένα οδικών μεταφορών ή αποκλειστικά δημόσιων συγκοινωνιών) και να αξιολογείται στο πλαίσιο ενός ευρύτερου συνόλου παρεμβάσεων (τόσο στο σύστημα κινητικότητας/μεταφορών όσο και στις χρήσεις γης της περιοχής αναφοράς). Σε πολλές περιπτώσεις τα μεγάλα έργα υποδομής έχουν μακρόχρονη φάση προετοιμασίας και, κατά συνέπεια, προϋπάρχουν όταν ξεκινήσει ένα νέο ολοκληρωμένο σχέδιο αστικών μεταφορών –συμπεριλαμβανομένου του ότι έχει ήδη διατεθεί ο προϋπολογισμός για την κατασκευή τους. Αυτή είναι μια συχνή κατάσταση την οποία αντιμετωπίζουν στην πραγματικότητα πολλοί συγκοινωνιολόγοι. Ανάλογα με την κατάσταση υλοποίησης τέτοιων προκαθορισμένων έργων, το ΣΒΑΚ μπορεί στη συνέχεια είτε να λάβει υπόψη τη νέα πραγματικότητα, να επαληθεύσει την προηγούμενη ανάλυση επιλογών –τόσο σε στρατηγικό όσο και σε τεχνολογικό επίπεδο– και να καταλήξει στο επίπεδο του κινδύνου που συνεπάγεται ή να διερευνήσει το έργο ως ένα από τα μέτρα που αξιολογήθηκαν στη διαδικασία ΣΒΑΚ. Τέτοια κύρια προκαθορισμένα έργα μπορεί να έχουν ήδη υποβληθεί σε εμπεριστατωμένη ανάλυση επιλογών ή/και δεν ενέχουν κίνδυνο για άλλους λόγους (π.χ. η ανάπτυξή τους προβλεπόταν στο πλαίσιο ενός καλά μελετημένου χωροταξικού σχεδίου). Το ΣΒΑΚ μπορεί στη συνέχεια να αναπτύχθει παράλληλα και μπορεί να συμβάλει στην τελειοποίηση του σκοπού εφαρμογής και του σχεδιασμού του έργου (βλ. Παράδειγμα Ορθής Πρακτικής της Μπρατισλάβα παρακάτω). Ο προσδιορισμός συμπληρωματικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των «ήπιων» μέτρων για τον περιορισμό της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, όπως η πολιτική τέλους στάθμευσης κλπ., μπορεί επιπλέον να ενισχύσει τη βιωσιμότητά του. Όταν ο κίνδυνος θεωρείται υψηλός –π.χ. όταν οι πρώτες αναλύσεις που διεξάγονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ φαίνονται να υποδηλώνουν τη μη βιωσιμότητα του έργου– και αν αυτό δεν έχει ακόμη ανατεθεί ή αρχίσει πρακτικά, είναι απαραίτητο να παύσει η περαιτέρω προετοιμασία του έργου μέχρις ότου το ΣΒΑΚ επιβεβαιώσει το έργο ή υποδείξει τις όποιες απαραίτητες προσαρμογές. Μια διαδικασία ΣΒΑΚ μεροληπτική υπέρ ενός προεπιλεγμένου έργου που ενέχει κίνδυνο θα ήταν απολύτως εσφαλμένη. Θα ήταν αντίθετη με τους βασικούς σκοπούς ενός ΣΒΑΚ και σε αντίθεση με τις διατάξεις αυτών των κατευθυντήριων γραμμών.

Πηγή: EIB/JASPERS

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μπρατισλάβα, Σλοβακία: Παράλληλη ανάπτυξη μεγάλου έργου τραμ και του ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ της Μπρατισλάβα προετοιμάστηκε και εγκρίθηκε μεταξύ της περιόδου 2014 και 2016. Βασίζεται σε μια σαφή διασύνδεση μεταξύ ανάλυσης, στρατηγικών στόχων και μέτρων. Αυτή περιλάμβανε την προετοιμασία ενός επικυρωμένου μοντέλου κυκλοφορίας 4 σταδίων. Δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, στους οργανωτικούς και επιχειρησιακούς τομείς, πέραν των ζητημάτων υποδομής. Παράλληλα με την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, πραγματοποιήθηκε επίσης το κύριο νέο έργο μεταφορών για την πόλη - η νέα γραμμή του τραμ προς την περιοχή Petržalka, η οποία είχε επικυρωθεί από προηγούμενα στρατηγικά κείμενα και μελέτες. Το έργο υλοποιείται σε αρκετές φάσεις, στηριζόμενο κυρίως σε πόρους από τα ΕΔΕΤ/ΕΣΙΦ (Ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία). Το νέο ΣΒΑΚ επιβεβαίωσε τη στρατηγική σημασία της νέας γραμμής του τραμ και απέδειξε ότι ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση του συστήματος τραμ –συμπεριλαμβανομένου του στόλου του– είναι ένα από τα κύρια μέτρα για το μέλλον της πόλης.

Συγγραφέας: Neri di Volo, EIB/JASPERS, διάθεση μέσω Rupprecht Consult
Εικόνα: Dopravný podnik Bratislava



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βιέννη, Αυστρία: Φόρος εργοδότη για τη χρηματοδότηση του μετρό

Κάθε επιχείρηση με τουλάχιστον έναν υπάλληλο στη Βιέννη υποχρεούται να καταβάλλει ένα «φόρο μετρό» (Dienstgeberabgabe). Ο φόρος χρησιμεύει ως οικονομική υποστηρικτική ενέργεια για τη λειτουργία και επέκταση του δικτύου μετρό της πόλης. Ανέρχεται στα 2 € ανά εργαζόμενο και ανά εβδομάδα, με απαλλαγές που χορηγούνται σε ορισμένες ομάδες, όπως στους ηλικιωμένους, τους ανάπηρους ή τους εργαζόμενους με μερική απασχόληση. Το 2016, η Βιέννη συγκέντρωσε περίπου 67 εκατ. €. Ο φόρος είχε εισαχθεί το 1970 κατά την προετοιμασία του σχεδιασμού, της κατασκευής και της υλοποίησης του δικτύου μετρό. Σήμερα, τα έσοδα συνυπολογίζονται επίσης στη συγχρηματοδότηση των ετήσιων εισιτηρίων της δημόσιας συγκοινωνίας (= 1 € ανά ημέρα).

Συγγραφέας: Ινστιτούτο Βούπερταλ
Εικόνα: Wiener Linien



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μπέρμιγχαμ, Ηνωμένο Βασίλειο: Εκμετάλλευση των προστιθέμενων αξιών της ανάπτυξης γης μέσω διαπραγματεύσεων ή εισφορών

Η χορήγηση αδειών σχεδιασμού για την ανάπτυξη νέων έργων αυξάνει συνήθως την αξία της επηρεαζόμενης γης, ενώ ταυτόχρονα αυξάνει την πίεση στις υποδομές μεταφορών. Εφόσον υπάρχει νόμιμη εξουσιοδότηση για τις ενέργειές τους, οι πόλεις μπορούν να εισάγουν εργαλεία δέσμευσης αξίας τα έσοδα των οποίων δεσμεύονται για τη βελτίωση του δικτύου μεταφορών και του συστήματος αστικής κινητικότητας. Το Μπέρμιγχαμ εισήγαγε ένα συνδυασμό υποχρεώσεων σχεδιασμού που αποσκοπούν στον μετριασμό ή την αντιστάθμιση των τοπικών επιπτώσεων στις περιοχές που γειτνιάζουν με τα νέα έργα και έναν Κοινοτικό Φόρο Υποδομών που χρησιμοποιείται κυρίως για τη χρηματοδότηση έργων στρατηγικής υποδομής που περιγράφονται στο Σχέδιο Ανάπτυξης της πόλης.

Συγγραφέας: Helen Jenkins, Πόλη του Μπέρμιγχαμ,
διάθεση μέσω Ινστιτούτου Βούπερταλ
Εικόνα: Δημοτικό Συμβούλιο του Μπέρμιγχαμ

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 8.3: Συμφωνήστε στις προτεραιότητες, τις ευθύνες και το χρονοδιάγραμμα****Σκεπτικό**

Όταν έχει επιλεγεί και περιγραφεί ένα τελικό σύνολο δράσεων, τότε είναι η στιγμή να ανατεθούν αρμοδιότητες, προτεραιότητες και ένα πρόγραμμα υλοποίησης. Μια σαφής εικόνα των δράσεων προτεραιότητας, του χρονοδιαγράμματος και του ποιος είναι υπεύθυνος για αυτά είναι ο ακρογωνιαίος λίθος κάθε Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αυτό απαιτεί στενό συντονισμό και συζήτηση μεταξύ όλων των παραγόντων που θα διαδραματίσουν ρόλο στην ανάπτυξη και την υλοποίηση των δράσεων.

Στόχοι

- Προσδιορισμός κατάλληλων προτεραιοτήτων και αρμοδιοτήτων για την υλοποίηση των επιλεγμένων δράσεων.
- Βεβαίωση ότι όλες οι δράσεις είναι σαφώς ιεραρχημένες και με ρεαλιστική δυνατότητα υλοποίησης.
- Εξασφάλιση της αποδοτικής και αποτελεσματικής κατανομής των πόρων (ανθρώπινοι πόροι, γνώσεις, χρόνος).
- Επιστημοποίηση της αρμοδιότητας όλων των εμπλεκόμενων φορέων και της συνεισφοράς σε πόρους με τους αντίστοιχους συνεργάτες.
- Παροχή ενός σαφούς χρονικού ορίζοντα για την υλοποίηση της δράσης.
- Επίτευξη επίσημης συμφωνίας ως προς τις αρμοδιότητες και το χρονοδιάγραμμα μεταξύ των υπευθύνων λήψης αποφάσεων και των κύριων εμπλεκόμενων φορέων.

Εργασίες

- Συζητήστε τις προτεινόμενες δράσεις και τις προτεραιότητές τους με τους εμπλεκόμενους φορείς που θα μπορούσαν να διαδραματίσουν ρόλο στη χρηματοδότηση, τον σχεδιασμό και την υλοποίησή τους. Φροντίστε να συμμετάσχουν και άλλες υπηρεσίες του δήμου στις συζητήσεις.
- Προσδιορίστε τις επιλογές για το ποιος μπορεί να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην υλοποίηση μιας δράσης. Εξετάστε τις ικανότητες, την ισχύ και τις δυνατότητες των εμπλεκόμενων φορέων. Μερικές φορές το να αναλάβει ένας φορέας την ευθύνη μιας εργασίας μπορεί να είναι ο προφανής τρόπος για να προχωρήσετε. Σε άλλες περιπτώσεις, η συνεργατική και διεπιστημονική συνεργασία με διάφορους εμπλεκόμενους φορείς μπορεί να είναι μια πιο έξυπνη λύση.

- Συμφωνήστε σε σαφείς αρμοδιότητες για κάθε δράση των πακέτων μέτρων. Δράση στην οποία δεν έχει οριστεί ο αρμόδιος φορέας είναι πιθανόν να μην ολοκληρωθεί.
- Συμφωνήστε σε ένα γενικό χρονοδιάγραμμα για τις δράσεις, όπου θα ορίζονται κατά προσέγγιση η έναρξη και η λήξη της υλοποίησής τους. Επικεντρωθείτε στα επόμενα 2-3 χρόνια κατά τον λεπτομερή σχεδιασμό σας, αλλά κάντε επίσης ένα αρχικό πλάνο για τα επόμενα 10 χρόνια ώστε να έχετε επίγνωση των δράσεων που απαιτούν ακόμη πιο μακροπρόθεσμη υλοποίηση. (Ο λεπτομερής προγραμματισμός των δράσεων για τα επόμενα χρόνια θα πρέπει να αναθεωρείται και να ενημερώνεται τακτικά, τουλάχιστον ανά πενταετία.)
- Εξετάστε τις σχετικές δράσεις που θα μπορούσαν να επηρεάσουν η μία την άλλη (βλ. Δραστηριότητα 8.1). Για παράδειγμα, μια νέα γραμμή Λεωφορείων Ταχείας Διέλευσης (Bus Rapid Transit, BRT) θα πρέπει να υλοποιηθεί μετά την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών (π.χ. στάσεις λεωφορείων, λεωφορειόδρομος) και οι αμφιλεγόμενες δράσεις (π.χ. χρέωση κυκλοφοριακής συμφόρησης) θα πρέπει να υλοποιηθούν σε ένα πακέτο που θα περιλαμβάνει ή θα ακολουθεί άλλες πιο δημοφιλείς (π.χ. φθηνότερα εισιτήρια για τις δημόσιες συγκοινωνίες) έτσι ώστε να αυξηθεί η δυνατότητα αποδοχής τους.
- Εξετάστε μεγάλα έργα που είναι πιθανόν να επηρεάσουν το σύστημα κινητικότητας στην πόλη, π.χ. κατασκευαστικά έργα όπως η δημιουργία νέου τραμ ή η υλοποίηση του μέτρου χρέωση κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τέτοια έργα έχουν συχνά μεγαλύτερο χρόνο υλοποίησης από το ΣΒΑΚ, δεσμεύουν τις δυνατότητες σχεδιασμού απαιτώντας μια περίπλοκη διαδικασία υλοποίησης, περιλαμβανομένης της εκπόνησης στρατηγική μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και επομένως επηρεάζουν έντονα όλες τις άλλες δραστηριότητες. Ακόμα και για «απλά» ποδηλατικά έργα μπορούν να περάσουν πολλά χρόνια με προσφυγές στη δικαιοσύνη και νομικές διαδικασίες.
- Ενημερώστε τον πίνακα δράσεων και τα ενημερωτικά δελτία (που καταρτίστηκαν στη Δραστηριότητα 8.1) με πληροφορίες που συμφωνήθηκαν πρόσφατα.
- Δημοσιοποιήστε το χρονοδιάγραμμα, τις αρμοδιότητες και την κατανομή των πόρων για να διασφαλίσετε τη διαφάνεια και την ενημέρωση των πολιτών.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Ορίστε έναν υπεύθυνο προγράμματος, αρμόδιο για τον συντονισμό της υλοποίησης των δράσεων, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των μέτρων και του συνολικού πακέτου (ο οποίος θα μπορούσε να είναι το ίδιο πρόσωπο με τον συντονιστή ΣΒΑΚ ή ένα επιπλέον άτομο για να αυξήσετε το δυναμικό). Ο καθορισμός ενός συντονιστή δράσεων βοηθά στην προσαρμογή ή την αναθεώρηση των δράσεων και στην ανάπτυξη νέων κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης. Ο συντονιστής, έχει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ως προς τις υλοποιούμενες δράσεις και τη σχέση κόστους- αποτελεσματικότητάς τους και για τα αποτελέσματά

τους, η οποία παρέχει πολύτιμες πληροφορίες για την περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος κινητικότητας της πόλης σας.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Στηρίζεται στις δράσεις που ορίζονται στις Δραστηριότητες 8.1 και 8.2. Παρέχει τη βάση για όλες τις Δραστηριότητες που ακολουθούν και αποτελεί κύριο μέρος του τελικού ΣΒΑΚ.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Προσδιορισμός αρμόδιων υλοποίησης για όλες τις δράσεις.
- ✓ Συμφωνία ως προς το χρονοδιάγραμμα και τις προτεραιότητες με τους εμπλεκόμενους φορείς.
- ✓ Δημοσίευση δράσεων που έχουν συμφωνηθεί για την ενημέρωση του ευρύτερου κοινού.





Σχήμα 35: Παράδειγμα για το πώς να περιγράψετε τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων σε έναν πίνακα δράσεων (βάσει Mattson, C., 2018. Πρότυπα SUMPs-Up για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Δράσης ΣΒΑΚ, σ. 23)

Μέτρο	Περιγραφή του μέτρου	Σύνδεση με τους στόχους ΣΒΑΚ	Αρμοδιότητα	Δράσεις υλοποίησης του μέτρου	Περίοδος υλοποίησης	Απαιτούμενοι πόροι	Κόστος	Πηγή χρηματοδότησης	Εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν
Διαχωρισμένη ποδηλατική υποδομή	Λωρίδες με διαγραμμίσεις και διαχωρισμό κατά μήκος κύριων αστικών οδών	Πολύ υψηλή (βελτίωση προσβασιμότητας, αύξηση οδικής ασφάλειας, προώθηση ενεργητικής μετακίνησης, μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης)	Κύριος/ διαχειριστής οδού	Ανάλυση λωρίδων ποδηλάτων που χρειάζονται	Έτος 1: Ιαν-Μάιος	2 συγκοινωνιολόγοι και πολεοδόμοι	30.000 € + 20% απασχόληση πλήρους ωραρίου για τον συγκοινωνιολόγο	Δημοτικός προϋπολογισμός	Ποδηλατικοί σύλλογοι/ ενώσεις
				Ανάπτυξη σχεδίου δικτύου ποδηλατικών υποδομών	Έτος 1: Μάιος-Δεκ	4 συγκοινωνιολόγοι και πολεοδόμοι	40.000 €	Δημοτικός προϋπολογισμός	Ποδηλατικοί σύλλογοι / ενώσεις, γειτονικοί δήμοι
				Σχεδιασμός και κατασκευή λωρίδων ποδηλάτου	Έτος 2-5	Σχεδιαστές, κατασκευαστές	500€/m	Δημοτικός προϋπολογισμός + εθνική χρηματοδότηση	Κατασκευαστικές εταιρείες
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης της κινητικότητας	Ανάπτυξη σχεδίου για το τι, το πότε και το πώς θα δουλέψετε όσον αφορά τη διαχείριση της κινητικότητας	Υψηλή (βελτίωση προσβασιμότητας, προώθηση ενεργητικής μετακίνησης, προώθηση δημόσιας συγκοινωνίας)	Διοίκηση της πόλης	Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης της κινητικότητας	Έτος 1: Απρ-Οκτ	Ειδικός στις αλλαγές συμπεριφορών, συγκοινωνιολόγος	30.000 €	Δημοτικός προϋπολογισμός + ερευνητικό έργο	Σχολεία, πανεπιστήμια, μεγάλοι εργοδότες, πάροχοι δημόσιων συγκοινωνιών
Βελτιώστε τις διαβάσεις πεζών στις διαδρομές προτεραιότητας	...								

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Θεσσαλονίκη, Ελλάδα: Ένα Φόρουμ Κινητικότητας ώστε να υπάρξει συμφωνία για τις αρμοδιότητες των δράσεων

Μετά την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ το 2014, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετείχαν στην υλοποίηση συναντήθηκαν στο Φόρουμ Κινητικότητας, το οποίο λειτουργήσε ως συνέλευση για το ΣΒΑΚ. Το Φόρουμ Κινητικότητας συναντήθηκε για πρώτη φορά το 2016 με σκοπό να παρουσιάσει την πρόοδο των διαφόρων μέτρων και να συζητήσει και να προσδιορίσει τη μελλοντική πορεία με όλους τους συμμετέχοντες. Οι αρμοδιότητες διανεμήθηκαν, πρώτον, σύμφωνα με τη δικαιοδοσία και τη νομοθεσία και δεύτερον, σύμφωνα με τις δεξιότητες και την ικανότητα των οργανισμών. Η επιτυχία αυτού του ανεπίσημου Φόρουμ Κινητικότητας βασίστηκε στην καλή θέληση των συμμετεχόντων. Ως εκ τούτου, οι αρχές της Θεσσαλονίκης συμβουλεύουν τη χρήση ενός πιο δεσμευτικού πλαισίου για τη διατήρηση των αποφάσεων για τον σχεδιασμό των δράσεων.

Συγγραφέας: Samuel Salem, TheTA Θεσσαλονίκη, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: Δημήτρης Βέτσικας (JIC), pixabay.com



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 8.4: Εξασφαλίστε ευρεία πολιτική και δημόσια στήριξη

Σκεπτικό

Οι δράσεις είναι το πιο συγκεκριμένο κομμάτι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Επηρεάζουν άμεσα τους κατοίκους της περιοχής και κατά συνέπεια είναι συνήθως οι πιο αμφιλεγόμενες πτυχές της διαδικασίας. Για παράδειγμα, ενώ μπορεί εύκολα να συμφωνηθεί ότι μια ενεργός πολιτική για την ποδηλασία είναι καλή για την πόλη (δηλαδή σε στρατηγικό επίπεδο) και ότι μια ποδηλατική υποδομή σε έναν ορισμένο διάδρομο υποστηρίζεται από μια πλειοψηφία (δηλαδή σε επίπεδο μέτρου) οι συγκεκριμένες δράσεις που έχουν σχεδιαστεί από το αρμόδιο για την κατασκευή τμήμα (π.χ. μετατροπή του χώρου στάθμευσης παρά την οδό σε λωρίδα ποδηλάτων, σε έναν ορισμένο δρόμο) μπορεί να προκαλέσουν διαμάχες. Για να διευκολυνθεί η αποτελεσματική υλοποίηση των δράσεων αργότερα, είναι συνεπώς σημαντικό να εξασφαλιστεί ευρεία πολιτική και δημόσια στήριξη σε όλο τον σχεδιασμό των μέτρων και των δράσεων - και πολύ πριν από την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ. Αφού οι πολίτες συμμετάσχουν στην ανάπτυξη των μέτρων και των πακέτων μέτρων (βλ. Δραστηριότητες 7.1 και 7.2), οι δράσεις που σχεδιάστηκαν θα πρέπει κατ' ελάχιστο να επικοινωνηθούν δημόσια, παρέχοντας στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς την ευκαιρία να διατυπώσουν σχόλια πριν ληφθούν οι τελικές αποφάσεις. Ιδανικά, συμμετέχουν ενεργά στη συμφωνία των δράσεων και αισθάνονται ότι είναι «το δικό τους» ΣΒΑΚ με τα «δικά τους» μέτρα και τις δράσεις και κατανοούν τον ρόλο του στη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής για όλους.

Στόχοι

- Εξασφάλιση αισθήματος κυριότητας και υψηλής αποδοχής των σχεδιασμένων δράσεων σας μεταξύ των υπευθύνων λήψης αποφάσεων, των πολιτών και άλλων εμπλεκόμενων φορέων.
- Παροχή διαφάνειας σχετικά με τις προγραμματισμένες δράσεις.
- Διευκόλυνση της υιοθέτησης του ΣΒΑΚ και της αποτελεσματικής υλοποίησης των δράσεων αργότερα.

Εργασίες

- Επικοινωνήστε με διαφανή και επαγγελματικό τρόπο τα βασικά στοιχεία του ΣΒΑΚ, ιδίως τις δράσεις που έχουν σχεδιαστεί.
- Ενημερώστε ενεργά και λάβετε σχόλια από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Εξετάστε το ενδεχόμενο διοργάνωσης ειδικής ενημερωτικής συνεδρίας στο τοπικό συμβούλιο πολύ πριν από την επίσημη διαδικασία για την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ. Οι άμεσες συνομιλίες με τους κύριους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, όπως δημάρχους και επικεφαλής των μεγαλύτερων πολιτικών συνδυασμών,

μπορούν επίσης να σας δώσουν σημαντικές πληροφορίες σχετικά με το πως να διευρύνετε την πολιτική στήριξη και να διευκολύνετε την υιοθέτηση.

- Επιδιώξτε την ενεργό συμμετοχή και τη λήψη σχολίων από σημαντικούς εμπλεκόμενους φορείς, για παράδειγμα σε μια συνεδρίαση της «ομάδας καθοδήγησης» του ΣΒΑΚ.
- Επιδιώξτε την ενεργό συμμετοχή και τη λήψη σχολίων από τους πολίτες σχετικά με τις δράσεις, για παράδειγμα με τη μορφή βραδιάς δημόσιας συζήτησης (βλ. Σχήμα 14 σχετικά με εργαλεία και μεθόδους κινητοποίησης των πολιτών).
- Κάντε τα κύρια στοιχεία του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων των σημαντικότερων δράσεων του, θέμα στα τοπικά ΜΜΕ. Κατά την επικοινωνία των δράσεων, δώστε έμφαση στη θετική αλλαγή στην οποία συνεισφέρουν και στον ρόλο τους στο ΣΒΑΚ. Εάν είναι δυνατόν, χρησιμοποιήστε ποσοτικά αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τα αναμενόμενα οφέλη και ελκυστικά οπτικά στοιχεία, όπως φωτογραφίες του πριν και του μετά άλλων πόλεων. Ένας συνήθης κίνδυνος είναι να ενεργοποιηθούν μόνο όσοι επηρεάζονται αρνητικά. Επομένως, συνιστώνται ειδικές προσπάθειες επικοινωνίας ώστε να ενεργοποιηθούν από το ευρύ κοινό και όσοι ωφελούνται.
- Να είστε σαφείς ανά πάσα στιγμή για το τι μπορεί να κάνει ρεαλιστικά μια τοπική αρχή και τι δεν μπορεί (διαχείριση προσδοκιών).

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Όταν αντιμετωπίζετε ισχυρές πολιτικές αντιρρήσεις, για παράδειγμα στην περίπτωση αλλαγής κυβέρνησης κατά τη διάρκεια της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, τονίστε τα οφέλη και το χρόνο και τους πόρους που έχουν ήδη επενδυθεί στο ΣΒΑΚ. Η χρήση του παραδείγματος της κατασκευής μιας γέφυρας μπορεί να βοηθήσει στην επικοινωνία αυτού του επιχειρήματος: Ακριβώς όπως μια γέφυρα που ξεκίνησε από μια κυβέρνηση συνεχίζεται συνήθως από την επόμενη, έτσι θα έπρεπε να γίνει και με ένα ΣΒΑΚ, επειδή είναι ένα δαπανηρό μακροπρόθεσμο έργο που εξυπηρετεί την πόλη ως σύνολο.



εικόνα © Susanne Böhrler

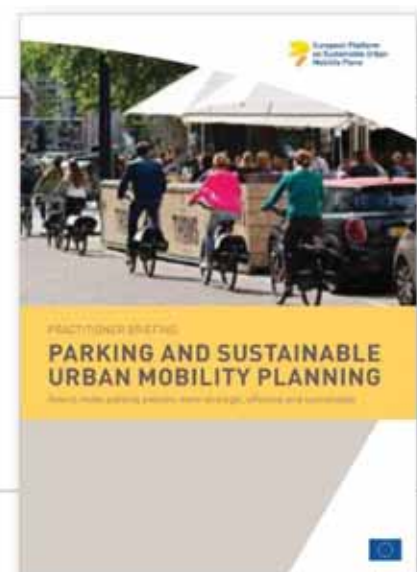
Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Τουλάχιστον πριν από την οριστικοποίηση και την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ, αλλά καλύτερα παράλληλα με όλες τις δραστηριότητες στο Βήμα 8.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Σχεδιασμός και πραγματοποίηση δραστηριοτήτων δημοσίων σχέσεων και συμμετοχής.
- ✓ Παροχή πληροφοριών και δυνατότητα υποβολής σχολίων στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, τους πολίτες και άλλους εμπλεκόμενους φορείς, και εξέταση των σχολίων που έχουν ληφθεί για τη συμφωνία των δράσεων.

Για ορισμένους τύπους δράσεων, η απόκτηση ευρείας αποδοχής από το κοινό μπορεί να αποτελεί ιδιαίτερη πρόκληση. Η στάθμευση είναι ένα θέμα για το οποίο οι διάφοροι χρήστες της οδού τείνουν να έχουν ισχυρές απόψεις (π.χ. κάτοικοι, επισκέπτες, εταιρείες logistics). Η πρόκληση για τις τοπικές αρχές είναι αυξημένη καθώς αυτές οι ομάδες χρηστών δεν μοιράζονται τις ίδιες προσδοκίες και ανάγκες απέναντι στο σύστημα στάθμευσης, όσον αφορά το κόστος, τη διαθεσιμότητα και τη χωρητικότητα. Ως εκ τούτου, η αποδοχή του κοινού αποτελεί μείζονα πρόκληση και ο μόνος εφικτός τρόπος για να κάνετε τους ανθρώπους να αποδεχτούν νέα μέτρα διαχείρισης της στάθμευσης είναι να τους δείξετε ότι «τα πράγματα θα βελτιωθούν». Να είστε πολύ σαφείς σχετικά με το πώς λειτουργούν τα μέτρα και πόσο –και αν– οι πολίτες θα πρέπει να πληρώσουν, και να εξηγήσετε πού θα χρησιμοποιηθούν τα νέα έσοδα από τη στάθμευση. Μπορείτε να βρείτε χρήσιμα εργαλεία και περαιτέρω καθοδήγηση στο Ενημερωτικό Τεύχος για τους Επαγγελματίες **Parking and Sustainable Urban Mobility Planning** (Στάθμευση και Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Γάνδη (Ghent), Βέλγιο: Βραδιές δημόσιων συζητήσεων, συνεδριάσεις εμπλεκόμενων φορέων και δημόσια διαβούλευση

Η Γάνδη εφάρμοσε τρεις διαφορετικές μορφές συμμετοχικής διαδικασίας στο ΣΒΑΚ της: (1) βραδιές δημόσιας συζήτησης όπου οι πολίτες συζήτησαν το σχέδιο ΣΒΑΚ, καθοδηγούμενοι από έναν διοργανωτή· (2) ένας εκτεταμένος γύρος διαβουλεύσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς· (3) μια διαδικασία δημόσιας έρευνας διάρκειας ενός μηνός που επέτρεπε σε κάθε πολίτη και οργανισμό να αποστείλουν σχόλια σχετικά με το ΣΒΑΚ. Αυτή ήταν η πιο εκτεταμένη συμμετοχική διαδικασία που είχε πραγματοποιήσει η Γάνδη στον σχεδιασμό κινητικότητας. Η χρήση πολλαπλών μορφών συμμετοχικών διαδικασιών επέτρεψε στην ομάδα ΣΒΑΚ να προσεγγίσει άτομα από ποικίλα υπόβαθρα και ηλικίες και ενίσχυσε τη δημόσια στήριξη για το σχέδιο και τα μέτρα του. Για να ενημερώσει τους πολίτες και να τους συνδέσει, η πόλη δημιούργησε επίσης μια αποκλειστική εφημερίδα, την «de wijze gazet» (η σοφή εφημερίδα).

Συγγραφέας: Merijn Gouweloose, πόλη της Γάνδης, διάθεση μέσω EUROCITIES
Εικόνα: Πόλη της Γάνδης



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Λιλ, Γαλλία: Εξαμηνιαία πολιτική επιτροπή για την καθοδήγηση των πολιτικών στάθμευσης σε μητροπολιτικό επίπεδο

Η Métropole Européenne de Lille (Ευρωπαϊκή Μητρόπολη της Λιλ) έχει δημιουργήσει μια Επιτροπή Στάθμευσης, έτσι ώστε οι πολιτικοί και τεχνικοί εκπρόσωποι του μητροπολιτικού επιπέδου (δηλ. του MEL) και του δημοτικού επιπέδου (δηλαδή 95 δήμοι) να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με τις πολιτικές στάθμευσης. Ο κύριος στόχος της επιτροπής αυτής είναι «να υιοθετηθεί ένα κοινό όραμα για την πολιτική στάθμευσης, σε μητροπολιτική κλίμακα [...] ώστε να ελεγχθεί η χρήση του αυτοκινήτου και να δοθεί δημόσιος χώρος πίσω στον άνθρωπο». Η συμμετοχή όλων των δημόσιων αρχών σε ένα θεσμικό πλαίσιο επιτρέπει την επίτευξη πολιτικής συναίνεσης. Η διαφάνεια και η ουδετερότητα του πλαισίου αποτελούν μείζονα παράγοντα επιτυχίας. Η επιτροπή σχεδιάζει να εκδώσει λευκή βίβλο για τη στάθμευση, η οποία θα καθορίζει τις αρχές για την πολιτική στάθμευσης που θα ενσωματωθεί στο ΣΒΑΚ.

Συγγραφέας: Ellie Deloffre και Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, διάθεση μέσω Polis | Εικόνα: Alexandre Traïnsnel, MEL



ΒΗΜΑ 9:

Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση

- 9.1 Αναπτύξτε σχέδιο χρηματοδότησης και συμφωνήστε στον καταμερισμό του κόστους
- 9.2 Ολοκληρώστε και διασφαλίστε την ποιότητα του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»

Προετοιμασία
για υιοθέτηση και
χρηματοδότηση

09

Σχεδιασμός μέτρων

© Rupprecht Consult 2019

Μετά από μια πρώτη εκτίμηση κόστους σε προηγούμενο σημείο, είναι πλέον καιρός να αναπτυχθούν επίσης οριστικά συγκεκριμένα σχέδια χρηματοδότησης για όλες τις δράσεις. Με βάση τις συμβάσεις του οργανισμού σας, ένα λεπτομερές σχέδιο χρηματοδότησης μπορεί να συμπεριληφθεί στο ίδιο το ΣΒΑΚ ή να αποτελεί μέρος μιας ξεχωριστής διαδικασίας. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Μετά την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων με βάση τα σχόλια των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών και τον τελικό ποιοτικό έλεγχο, το έγγραφο πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 9.1: Αναπτύξτε σχέδιο χρηματοδότησης και συμφωνήστε στον καταμερισμό του κόστους

Σκεπτικό

Η υλοποίηση δράσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας απαιτεί ένα υγιές χρηματοοικονομικό σχέδιο που καθορίζει τον τρόπο χρηματοδότησης των δράσεων του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερών εκτιμήσεων κόστους που καταρτίστηκαν στη Δραστηριότητα 7.2 και των πηγών χρηματοδότησης και άντλησης κεφαλαίων που προσδιορίστηκαν στη Δραστηριότητα 8.2. Όσον αφορά τη λειτουργική αστική περιοχή μιας πόλης, η χρηματοδότηση και η άντληση κεφαλαίων πρέπει να προέρχονται από διάφορες δημοτικές, περιφερειακές, εθνικές, ιδιωτικές και πολυμερείς πηγές. Η εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των μέτρων ΣΒΑΚ απαιτεί στρατηγική αντιστοίχιση των χρηματοδοτικών αναγκών των μέτρων με τους δημόσιους προϋπολογισμούς και μια ποικιλία χρηματοδοτικών εργαλείων, δημοτικών δανείων, δανείων για επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας και, ενίοτε, κεφαλαίων του ιδιωτικού τομέα. Λόγω του μακροπρόθεσμου ορίζοντα ενός ΣΒΑΚ, είναι συχνά χρήσιμο να προγραμματιστεί η χρηματοδότηση σε φάσεις, με επαρκείς λεπτομέρειες για τα μέτρα πρώτης φάσης, προκειμένου να προσελκύσουν κεφάλαια και χρηματοδότηση από δημόσιες και ιδιωτικές πηγές.

Ο σωστός προγραμματισμός των φάσεων των έργων είναι απαραίτητος για την αποτελεσματική μετάβαση στην υλοποίηση και για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης οικονομικής βιωσιμότητας. Όταν εξετάζετε τη δυνατότητα συγκέντρωσης ιδιωτικού κεφαλαίου για τις αρχικές επενδύσεις, είναι σημαντικό να έχετε κατά νου ότι το χρηματικό κόστος ή το επιτόκιο που συνήθως καταβάλλει ο ιδιωτικός τομέας είναι υψηλότερο από αυτό που καταβάλλει ο δημόσιος τομέας. Αυτό σημαίνει ότι ο ιδιωτικός τομέας θα απαιτήσει μεγαλύτερες ροές εισοδημάτων (π.χ. από ακριβότερες τιμές εισιτηρίων) για την αντιστάθμιση αυτών των δαπανών. Η επιτυχής κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα προϋποθέτει επίσης ότι ο δημόσιος τομέας αναλαμβάνει πειστικά και συμβατικά τους ανάλογους κινδύνους, ιδίως τους κινδύνους που σχετίζονται με τις πολιτικές. Επίσης, ο ιδιωτικός τομέας έχει γενικά μικρότερο επενδυτικό χρονικό ορίζοντα από το δημόσιο τομέα και γενικά απαιτεί ταχύτερη απόδοση των επενδύσεων.

Στόχοι

- Δημιουργία ενός σχεδίου χρηματοδότησης για όλα τα μέτρα ΣΒΑΚ, με ενδεικτικές πηγές άντλησης κεφαλαίων και χρηματοδότησης.
- Δημιουργία ενός λεπτομερούς σχεδίου χρηματοδότησης για τις δράσεις προτεραιότητας, το οποίο θα περιλαμβάνει όλες τις προβλεπόμενες δαπάνες, συμπεριλαμβανομένων των φόρων και των έκτακτων αναγκών, καθώς και τα έσοδα σε ετήσια βάση για όλη τη διάρκεια του σχεδίου χρηματοδότησης.
- Εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας των δράσεων και πέραν της αρχικής περιόδου χρηματοδότησης.
- Προετοιμασία για τυχόν έκτακτες ανάγκες ώστε να επιτευχθεί ανθεκτικότητα έναντι ενδεχόμενων αλλαγών ως προς τις ροές εσόδων.
- Προσδιορισμός ευκαιριών για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Εργασίες

- Συντονιστείτε με άλλους δήμους, περιφερειακούς οργανισμούς (ρυθμίσεις επιμερισμού του κόστους για διαδημοτικές υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών) και σε εθνικό επίπεδο. Διερευνήστε τις δυνατότητες από κοινού χρηματοδότησης των μέτρων.
- Αξιολογήστε τις δυνατότητες εμπλοκής ιδιωτών επενδυτών σε κεφάλαια, επενδύσεις, διαχείριση και λειτουργία ή συνδυασμό αυτών.
- Προετοιμάστε οικονομικές προβλέψεις για τις δράσεις πρώτης φάσης που περιλαμβάνουν δαπάνες κεφαλαίου (αρχικές επενδύσεις), καθώς και δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης και συναφείς ροές εσόδων σε ετήσια βάση.
- Συζητήστε τα μέτρα με πιθανούς εταίρους και πηγές χρηματοδότησης για να διασφαλίσετε ότι τα επιλεγμένα μέτρα είναι καλά προετοιμασμένα.
- Καταλείψτε τις πηγές χρηματοδότησης και άντλησης κεφαλαίων για όλες τις δράσεις, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών αλλαγών στις ροές εσόδων ανά έτος. Εξετάστε την πολιτική δέσμευση για την αντιμετώπιση των ελλείψεων χρηματοδότησης που ανακύπτουν.
- Συμφωνήστε στις ρυθμίσεις ανάκτησης του κόστους (αναλογίες/ποσοστά, διαδικαστικές λεπτομέρειες) για τα κοινόχρηστα συστήματα και τις υπηρεσίες, όπως π.χ. για τη συμβολή στο λειτουργικό κόστος των υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας.
- Συμφωνήστε την κατανομή του κόστους και των εσόδων μεταξύ των δήμων, των περιφερειακών αρχών, των αρχών σε εθνικό επίπεδο και των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.

- Προετοιμάστε ένα λεπτομερές σχέδιο χρηματοδότησης από οικονομολόγο για τις επενδύσεις της πρώτης φάσης.
- Εκκινήστε την πρόσβαση σε μηχανισμούς τεχνικής βοήθειας, όπως το JASPERS/ELENA, για σύνθετα μέτρα που απαιτούν μελέτες παρακολούθησης για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της πρόσβασης στη χρηματοδότηση.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Μετά τη Δραστηριότητα 8.3, αξιοποίηση των συμφωνηθεισών δράσεων με τις αρμοδιότητες και το χρονοδιάγραμμά τους.
- Στηρίζεται στο εκτιμώμενο άμεσο οικονομικό κόστος των δράσεων και των πηγών χρηματοδότησης που έχουν εντοπιστεί (Δραστηριότητα 8.2) και το εμβαθύνει.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Προετοιμασία και συμφωνία σχεδίων χρηματοδότησης για δράσεις που απαιτούν χρηματοδότηση κατά την πρώτη φάση υλοποίησης του ΣΒΑΚ.
- ✓ Εξασφάλιση δέσμευσης από τους σχετικούς δημόσιους φορείς για τη διάθεση επαρκών πόρων από τον δημόσιο προϋπολογισμό για την κάλυψη κενών χρηματοδότησης.
- ✓ Εάν απαιτείται, ολοκλήρωση της αρχικής αίτησης για χρηματοδότηση μελετών σκοπιμότητας, αγοράς ή άλλων μελετών που συνδέονται με την προετοιμασία του έργου.
- ✓ Διασφάλιση οικονομικής βιωσιμότητας των έργων.
- ✓ Συμφωνία στην κατανομή του κόστους και των οφελών μεταξύ των σχετικών παραγόντων.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βαρκελώνη, Ισπανία: Ευρωπαϊκά κεφάλαια και χρηματοδότηση για την ανανέωση των δημόσιων συγκοινωνιών της Βαρκελώνης

Ο Δήμος και ο φορέας δημόσιων συγκοινωνιών της Βαρκελώνης (TMB) βασίζονται σε ένα καλό πρόγραμμα άντλησης κεφαλαίων και χρηματοδότησης για την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων. Ο τοπικός πάροχος συγκοινωνιακού έργου έλαβε χρηματοδοτική στήριξη από το ELENA (Ευρωπαϊκή Υποστήριξη Τοπικής Ενέργειας), που παρέχει επιχορήγηση ύψους 1,5 εκατ. Ευρώ περίπου, για την κάλυψη των προπαρασκευαστικών μελετών (2011-2015) στο πλαίσιο του έργου για την μεγάλης έκτασης τροποποίηση λεωφορείων που κινούνται με πετρέλαιο και πεπιεσμένο φυσικό αέριο σε υβριδικά. Το 2019, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ETE) χορήγησε στην TMB δάνειο ύψους 73,5 εκατ. Ευρώ για την αγορά 254 καθαρών λεωφορείων (πλήρως ηλεκτρικών, υβριδικών και CNG). Η ανανέωση του στόλου δημόσιων συγκοινωνιών συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στη Βαρκελώνη.

Συγγραφέας: Josep Maria Armengol Búa, TMB, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: TMB

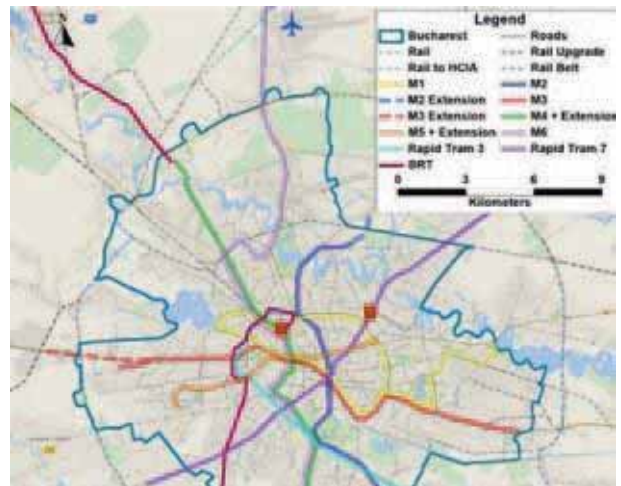


ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Βουκουρέστι/Ιλφοβ, Ρουμανία: Η υλοποίηση του ΣΒΑΚ με βάση τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό του ετήσιου προϋπολογισμού

Με βάση την ενδελεχή ανάλυση δεδομένων και προβλημάτων καθορίστηκε ένας κατάλογος τομέων προτεραιότητας για το ΣΒΑΚ. Αυτό οδήγησε στο να συμπεριληφθεί στο τελικό ΣΒΑΚ μια σειρά από μέτρα οργανωτικά, λειτουργικά και υποδομών. Πραγματοποιήθηκε μια εκτίμηση κόστους για κάθε μέτρο, προσδιορίζοντας έτσι την κλίμακα των συνολικών επενδύσεων που απαιτούνται για την υλοποίηση του Σχεδίου, για να σχετιστεί με τις διαθέσιμες πηγές χρηματοδότησης. Το ΣΒΑΚ χρησίμευσε ως το κύριο εργαλείο για τον προσδιορισμό προτεραιοτήτων για τον προγραμματισμό άντλησης κονδυλίων από την ΕΕ έως το 2030. Αυτά έπρεπε να εξεταστούν παράλληλα με την κρατική χρηματοδότηση, τις κεφαλαιουχικές δαπάνες της διοίκησης του Βουκουρεστίου και του Ιλφοβ, τις δανειοδοτήσεις από τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (ETE/ΕΤΑΑ) και τα πρόσθετα έσοδα από την προτεινόμενη στρατηγική στάθμευσης. Εν τω μεταξύ, ήταν δυνατό να καθοριστεί ο απαιτούμενος προϋπολογισμός για τις επιδοτήσεις λειτουργίας των δημόσιων συγκοινωνιών καθώς και της συντήρησης του δικτύου κατά την ίδια περίοδο.

Συγγραφέας: Alan O'Brien, EIB/JASPERS, διάθεση μέσω Rupprecht Consult
Εικόνα: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 9.2: Ολοκληρώστε και διασφαλίστε την ποιότητα του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»

Σκεπτικό

Η ομάδα εργασίας θα αναλάβει την εργασία της σύνταξης της τελικής έκδοσης του εγγράφου “Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας”. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι προηγούμενες συμφωνίες εκφράζονται επαρκώς, τα σχέδια του εγγράφου πρέπει να ελεγχθούν εσωτερικά και από σημαντικούς εμπλεκόμενους φορείς. Πριν από την υιοθέτηση και δημοσίευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στη διασφάλιση υψηλής ποιότητας και στην οριστικοποίηση του εγγράφου για την περαιτέρω υλοποίηση και διάδοσή του. Σε αυτό το βήμα, ολοκληρώνονται οι τελευταίες βελτιώσεις που πρέπει να γίνουν πριν την δημοσίευση του τελικού εγγράφου .

Στόχοι

- Διασφάλιση της υψηλής ποιότητας του εγγράφου ΣΒΑΚ.
- Εξασφάλιση ότι οι απόψεις των κύριων εμπλεκόμενων φορέων και του ευρύτερου κοινού έχουν ληφθεί επαρκώς υπόψη στο έγγραφο.
- Οριστικοποίηση του εγγράφου ΣΒΑΚ έτσι ώστε να είναι έτοιμο προς υιοθέτηση από τα πολιτικά όργανα και για να κυκλοφορήσει στο κοινό.

Εργασίες

- Καταρτίστε ένα πλήρες σχέδιο του ΣΒΑΚ. Οι προτεινόμενες πτυχές που πρέπει να συμπεριληφθούν στο έγγραφο είναι:
 - Ιστορικό, τοπικό πλαίσιο και σύντομη επισκόπηση της διαδικασίας ανάπτυξης (συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών)
 - Αποτελέσματα ανάλυσης κινητικότητας και άσκησης σεναρίων
 - Όραμα, προτεραιότητες και κύριοι μετρήσιμοι στόχοι
 - Πακέτα μέτρων με τις δράσεις τους (συμπεριλαμβανομένου του χρονοδιαγράμματος, των αρμοδιοτήτων και, ορισμένες φορές της χρηματοδότησης)
 - Σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης
- Κοιτάξτε ολόκληρο το έγγραφο και ελέγξτε την ποιότητα και τις δυνατότητες για αποδοτικά αποτελέσματα. Εξετάστε την περίπτωση να χρησιμοποιήσετε την διαδικτυακή Αυτοαξιολόγηση ΣΒΑΚ (βλ. Εργαλεία κατωτέρω) ή μια εσωτερική αξιολόγηση με συναδέλφους για να διασφαλίσετε μια καλή ποιότητα.

- Ελέγξτε εάν οι απόψεις και τα αποτελέσματα της διαδικασίας συμμετοχής με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες είναι ενσωματωμένα σε ολόκληρο το έγγραφο.
- Το ΣΒΑΚ πρέπει επίσης να αξιολογηθεί με γνώμονα τις διαδικαστικές απαιτήσεις (π.χ. εάν υπάρχουν σε εθνικό επίπεδο) και τη συμμόρφωση με την οδηγία της ΕΚ για τη Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (ΣΠΕ/SEA). Σε ορισμένες χώρες απαιτείται επίσης δημόσια διαβούλευση σε αυτό το χρονικό σημείο.
- Πραγματοποιήστε τελικές τροποποιήσεις σε συνεργασία με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς. Στοιχεύστε σε ένα έγγραφο που θα λάβει ευρεία πολιτική και δημόσια στήριξη, για παράδειγμα προσαρμόζοντας ευαίσθητες πτυχές που θα εμπόδιζαν τους κύριους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να το υποστηρίξουν. Αλλά προσέξτε να μην το αμβλύνετε υπερβολικά, είναι απαραίτητο να είναι αρκετά φιλόδοξο για να επιτύχει τους στρατηγικούς στόχους της βιωσιμότητάς που έχουν τεθεί.
- Οριστικοποιήστε το έγγραφο ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Συμπεριλάβετε εξωτερικούς αξιολογητές με εμπειρία στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για να ελέγξουν την ποιότητα του εγγράφου.
- Δώστε στο ΣΒΑΚ σας μια εμπορική επωνυμία τέτοια ώστε να επικοινωνήσετε την κεντρική του ιδέα, να δημιουργήσετε συνεχή προβολή του και να βοηθήσετε τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς να το αναγνωρίζουν και να το θυμούνται. Η επωνυμία μπορεί να περιλαμβάνει να του δώσετε έναν ελκυστικό τίτλο, να διαμορφώσετε μια οπτική ταυτότητα, ένα θέμα και χρωματικό συνδυασμό και τον σχεδιασμό ενός αποκλειστικού λογότυπου (βλ. παραδείγματα παρακάτω).
- Αναπτύξτε μια σύντομη εκδοχή του εγγράφου.
- Προσθέστε την πόλη σας στη βάση δεδομένων Eltis των πόλεων με Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: www.eltis.org/mobility-plans/city-database

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Έλεγχος ποιότητας όταν είναι διαθέσιμο το προχωρημένο σχέδιο εγγράφου ΣΒΑΚ.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Κατάρτιση τελικού σχεδίου κειμένου εγγράφου του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
- ✓ Ολοκλήρωση επανεξέτασης τόσο εσωτερικά όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς.
- ✓ Ολοκλήρωση αξιολόγησης ποιότητας.
- ✓ Ολοκλήρωση τελικών τροποποιήσεων.

**Εργαλείο Αυτο-Αξιολόγησης ΣΒΑΚ**

Για να ελέγξετε την ποιότητα της διαδικασίας σχεδιασμού για την ανάπτυξη του τελικού σας Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, συνιστάται να χρησιμοποιήσετε το online εργαλείο Αυτο-Αξιολόγησης ΣΒΑΚ. Το εργαλείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλα τα στάδια του κύκλου σχεδιασμού -τόσο για να αξιολογηθεί και να βελτιωθεί ο σχεδιασμός κινητικότητας κατά την έναρξη και τη διάρκεια της διαδικασίας, όσο και για να αξιολογηθεί η ποιότητα του ΣΒΑΚ προτού οριστικοποιηθεί. Η Αυτο-Αξιολόγηση αποτελείται από προσαρμοσμένα σύνολα ερωτήσεων ανάλογα με το πλαίσιο σχεδιασμού και τα ενδιαφέροντά σας. Αφού συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο, η σελίδα αποτελεσμάτων θα σας δείξει πόσο καλά πληροί το έγγραφό σας τις αρχές ενός ΣΒΑΚ, διευκολύνοντάς σας να εντοπίσετε τα δυνατά σημεία και τις αδυναμίες της προσέγγισής σας. Θα σας παράσχει προσαρμοσμένες συμβουλές για περαιτέρω βελτίωση, παραδείγματα ορθής πρακτικής και ηλεκτρονικούς συνδέσμους για καθοδήγηση για την δική σας συγκεκριμένη κατάσταση. Για να εξασφαλίσετε μια ποικιλία παρατηρήσεων σχετικά με το τελικό σας έγγραφο, η Αυτο-Αξιολόγηση ΣΒΑΚ θα πρέπει να συμπληρωθεί από αρκετά άτομα της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ.

Σύνδεσμος για την αυτο-αξιολόγηση ΣΒΑΚ:
www.eltis.org/mobility-plans

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Ευρύτερο Μάντσεστερ (Greater Manchester), Μάλμε (Malmo), Βουδαπέστη, Βιέννη: Βραβευμένα ΣΒΑΚ με εξαιρετικό σχεδιασμό

Ένα από τα βραβευμένα ΣΒΑΚ με εξαιρετικό σχεδιασμό είναι αυτό του Ευρύτερου Μάντσεστερ. Το Transport for Greater Manchester (TfGM) αξιοποίησε ένα συνδυασμό της εξειδίκευσης των υπαλλήλων της επιχείρησης και εξωτερικής υποστήριξης για τη δημιουργία εντυπωσιακών εικόνων, διατηρώντας παράλληλα την ευελιξία πραγματοποίησης συχνών επικαιροποιήσεων. Το αυτοτελές υλικό, συμπεριλαμβανομένου του εξωφύλλου του ΣΒΑΚ, δημιουργήθηκε από έναν σύμβουλο σχεδιασμού. Για εικόνες σχετικές με το εξελισσόμενο περιεχόμενο ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων χαρτών, πληροφοριακών γραφημάτων και εικόνων, χρησιμοποιήθηκε η εσωτερική ομάδα σχεδιασμού του TfGM. Αυτό επέτρεψε στο TfGM να τελειοποιήσει γρήγορα το περιεχόμενο και να συνεχίσει να υιοθετεί την ίδια μορφοποίηση σε όλες τις επικαιροποιημένες εκδόσεις, διατηρώντας τη συνοχή μεταξύ των εγγράφων της TfGM όταν γίνεται αναφορά στο ΣΒΑΚ.

Πληροφορίες σχετικά με τις σχεδιαστικές προσεγγίσεις του Μάλμε, της Βουδαπέστης και της Βιέννης μπορεί να βρει κανείς στο Παράρτημα.

Συγγραφέας: Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, διάθεση μέσω Polis
 Εικόνα: Transport for Greater Manchester





Σημείο αναφοράς: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το σημαντικότερο σημείο αναφοράς της διαδικασίας σχεδιασμού είναι η υιοθέτηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας από ένα όσο το δυνατόν ευρύτερο πολιτικό σύνολο. Το ΣΒΑΚ πρέπει να νομιμοποιηθεί από τους εκλεγμένους πολιτικούς εκπροσώπους του/των οργάνου/οργάνων που είναι αρμόδια για την ανάπτυξη (π.χ. δημοτικό συμβούλιο, γειτονικές διοικήσεις, περιφερειακό συμβούλιο). Πρόκειται για ένα βασικό βήμα για την ενίσχυση της αποδοχής και της αξιοπιστίας του και την τελική παράδοση ενός συμφωνημένου πλαισίου για την υλοποίηση των μέτρων. Η διαδικασία υιοθέτησης μπορεί να διαρκέσει μερικούς μήνες και θα εξαρτηθεί από το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο και τη διοικητική διάρθρωση. Μόλις υιοθετηθεί, το τελικό σας ΣΒΑΚ αξίζει να γιορτασθεί με την τοπική κοινότητα. Θα μπορούσατε να διοργανώσετε μια εκδήλωση, όπου θα είναι καλεσμένοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, το ευρύτερο κοινό και τα (τοπικά) μέσα ενημέρωσης και όπου θα παρουσιαστεί δημόσια το τελικό ΣΒΑΚ.



ΦΑΣΗ 4: Υλοποίηση και παρακολούθηση



Η τέταρτη φάση εστιάζει στην υλοποίηση των μέτρων και των συναφών δράσεων που ορίζονται στο ΣΒΑΚ, συνοδευόμενη από συστηματική παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικοινωνία. Εδώ οι δράσεις εφαρμόζονται στην πράξη απαντώντας στις ακόλουθες ερωτήσεις:

Πως μπορούμε να το διαχειριστούμε σωστά;

Οι αρμόδιες υπηρεσίες και οργανισμοί σχεδιάζουν τις τεχνικές λεπτομέρειες των δράσεων τους, τις υλοποιούν και συνάπτουν συμβάσεις για αγαθά και υπηρεσίες εάν χρειαστεί. Καθώς αυτό συχνά συνεπάγεται μεγάλο αριθμό εμπλεκόμενων, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στον συνολικό συντονισμό της διαδικασίας υλοποίησης.

Πώς τα πάμε;

Η συστηματική παρακολούθηση θα καταστήσει σαφές εάν προχωρούν οι διαδικασίες σύμφωνα με το σχέδιο, επιτρέποντας τη διενέργεια διορθωτικών δράσεων εάν χρειαστεί. Τα καινοτόμα προγράμματα κινητικότητας μπορεί να δημιουργήσουν μεγάλη αναστάτωση (καθώς και μεγάλο όφελος) για τους πολίτες που μετακινούνται καθημερινά. Η κατανόηση της κοινής γνώμης, με

βάση έναν ενεργό αμφίδρομο διάλογο, είναι καθοριστικής σημασίας για την επιτυχή εφαρμογή της διαδικασίας.

Τι μάθαμε;

Το τελευταίο βήμα του κύκλου ΣΒΑΚ είναι η ανασκόπηση των επιτυχιών και των αποτυχιών, η επικοινωνία αυτών των αποτελεσμάτων στους εμπλεκόμενους φορείς και το κοινό και η εξέταση νέων προκλήσεων και λύσεων.

Το σημείο αναφοράς «Αξιολόγηση της υλοποίησης των μέτρων» ολοκληρώνει τον κύκλο ΣΒΑΚ -ενώ παράλληλα παρέχει μαθήματα για την επόμενη διαδικασία ΣΒΑΚ.



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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.1: Συντονίστε την υλοποίηση των δράσεων

Σκεπτικό

Ένα καλό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν οδηγεί αυτόματα σε καλά αποτελέσματα, μόνο η επιτυχής υλοποίηση των προσδιορισμένων μέτρων και δράσεων το επιτυγχάνει αυτό. Προκειμένου να επιτευχθούν αποτελεσματικά οι στρατηγικοί στόχοι του ΣΒΑΚ, πρέπει να εφαρμοστεί η κατάλληλη διαχείριση για την επίβλεψη της υλοποίησης των μέτρων και για τη διαχείριση των κινδύνων. Αυτό απαιτεί συμφωνίες με όλους τους παράγοντες που συμμετέχουν στην υλοποίηση των δράσεων, καθώς και κατανομή αντικειμένων από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ στο αρμόδιο τεχνικό προσωπικό και τακτική επικοινωνία μαζί τους καθ' όλη τη διάρκεια της υλοποίησης των δράσεων.

Στόχοι

- Επισήμοποίηση των ρόλων των παραγόντων που συμμετέχουν στην υλοποίηση των μέτρων

- Εξασφάλιση καλού συντονισμού μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
- Διευκόλυνση μιας αποδοτικής και αποτελεσματικής διαδικασίας υλοποίησης και ακολουθίας ενεργειών.
- Αντιμετώπιση των δυνητικών κινδύνων.
- Διασφάλιση διαφάνειας στην υλοποίηση.

Εργασίες

- Παραμείνετε ενεργοί ως ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ για να εξασφαλίσετε τη συνέχεια μεταξύ ανάπτυξης της διαδικασίας και υλοποίησής της. Συνεχίστε να συνεδριάζετε τακτικά (π.χ. μηνιαίως) καθ' όλη τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης για να έχετε καλή επισκόπηση της προόδου και σχεδιάστε δραστηριότητες έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση που οι δράσεις δε δρομολογούνται σωστά.

- Παραδώστε ενημερωτικά δελτία που περιγράφουν τις κύριες πτυχές κάθε δράσης στα τμήματα και τους φορείς που είναι επιφορτισμένοι με την υλοποίησή τους. Αν δεν υπάρχουν ήδη, συντάξτε τέτοια ενημερωτικά δελτία. (Για πληροφορίες σχετικά με το τι πρέπει να συμπεριλάβετε σε αυτά τα ενημερωτικά δελτία, δείτε τις Δραστηριότητες 8.1 και 8.3, όπου συντάσσονται συνήθως.)
- Συμφωνήστε ως προς τις διαδικασίες διαχείρισης και τις αρμοδιότητες. Κάθε δράση θα πρέπει να έχει έναν κύριο υπεύθυνο για τη διαχείριση της υλοποίησής της. Εξασφαλίστε ότι κάθε διαχειριστής δράσης συνοψίζει τις συμφωνίες σε ένα σχέδιο εργασίας το οποίο θα χρησιμεύσει ως κοινό πλαίσιο για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς που συμμετέχουν στην υλοποίηση της δράσης.
- Αξιολογήστε τους κινδύνους και δημιουργήστε σχέδια για την αντιμετώπιση έκτακτων περιπτώσεων (συνέχιση της ανάλυσης στη Δραστηριότητα 8.3). Ποιες δράσεις έχουν ισχυρές επιπτώσεις σε άλλες δράσεις, έτσι ώστε οι καθυστερήσεις να θέτουν σε κίνδυνο την επιτυχία ολόκληρου του ΣΒΑΚ; Πώς μπορείτε να αντιδράσετε εάν καθυστερήσουν;
- Διατηρείτε τακτική προσωπική επαφή με τους διαχειριστές δράσης. Συμφωνήστε σε ποια μορφή και πόσο συχνά θα λαμβάνετε ενημερώσεις της κατάστασης από αυτούς (π.χ. σύντομες ανεπίσημες τηλεφωνικές κλήσεις μόνο μεταξύ του συντονιστή ΣΒΑΚ και του διαχειριστή δράσης για να αποφευχθεί η γραφειοκρατική υπερφόρτωση). Σε περίπτωση δυσκολιών, επιδιώξτε συχνότερη επικοινωνία, παράσχετε την απαραίτητη υποστήριξη και ζητήστε ενίσχυση από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων για να επιβάλλετε την υλοποίηση των δράσεων.
- Οργανώστε τακτικές συνεδριάσεις για να ελέγξετε τη γενική κατάσταση της υλοποίησης των δράσεων. Οι συνεδριάσεις με την ομάδα όλων των διαχειριστών δράσης πρέπει να οργανώνονται ετησίως.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Συνδέστε τη διαχείριση της υλοποίησης των δράσεων με ευρύτερα συστήματα διαχείρισης της απόδοσης εντός της διοίκησης.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Καθ' όλη τη φάση της υλοποίησης.



εικόνα © BKX Centre for Budapest Transport

Λίστα ελέγχου

- ✓ Παράδοση ενημερωτικών δελτίων δράσεων στους υπεύθυνους υλοποίησης.
- ✓ Συμφωνία ως προς τους συντονιστές και τα βήματα υλοποίησης για κάθε δράση.
- ✓ Εκτίμηση κινδύνων και σχεδιασμός δραστηριοτήτων έκτακτης ανάγκης.
- ✓ Θέσπιση διαδικασιών για τακτικές ενημερώσεις της κατάστασης από τους διαχειριστές δράσης.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Δυτικό Γιορκσάιρ, Ηνωμένο Βασίλειο: Διαχείριση έργων για να εξασφαλιστεί ο συνεχής διάλογος

Στο Δυτικό Γιορκσάιρ (WYCA), η δομή για την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ προσδιορίζεται σε ένα οργανόγραμμα: Η αρμόδια υπηρεσία προετοιμάζει το ΣΒΑΚ και τα προγράμματα υλοποίησης. Οι αποφάσεις λαμβάνονται από πολιτικούς. Μια Επιτροπή Μεταφορών λειτουργεί ως διοικητικό συμβούλιο έργου· εποπτεύει την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Μια ξεχωριστή Επιτροπή Επενδύσεων λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση της υλοποίησης των έργων ΣΒΑΚ. Η Διαχείριση Έργου (WYCA) είναι αρμόδια για την υλοποίηση των θεματικών πακέτων εργασίας και είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη στοιχείων του ΣΒΑΚ. Ο συντονισμός γίνεται μέσω μηνιαίων συνομιλιών των στελεχών και μέσω διμηνιαίων συνεδριάσεων με το πολιτικό συμβούλιο και διαβουλεύσεων με το κοινό και τους εμπλεκόμενους φορείς.

Συγγραφέας: Steve Heckley, WYCA, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: Στρατηγική Μεταφορών Δυτικού Γιορκσάιρ 2040



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Χρόνινγκεν (Groningen), Ολλανδία: Περιφερειακή σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα για τον συντονισμό και τη συνεργασία επί των δράσεων

Το ΣΒΑΚ στο Χρόνινγκεν στηρίζεται σε μια μακρά παράδοση βιώσιμου σχεδιασμού για την πόλη και την αστική περιοχή. Για τον συντονισμό της υλοποίησης των δράσεων, το Χρόνινγκεν έχει ιδρύσει επίσημα ένα εξουσιοδοτημένο όργανο που ονομάζεται Groningen Bereikbaar: Μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα για ένα βιώσιμο και προσβάσιμο Χρόνινγκεν. Το όργανο διασφαλίζει ότι όλα τα μέρη συνεργάζονται αποτελεσματικά και συντονίζει τη δουλειά τους πάνω στα διάφορα έργα που σχετίζονται με τις μετακινήσεις. Το όργανο έχει καταφέρει να κερδίσει πολιτική στήριξη, να αυξήσει τη δέσμευση και να συγκεντρώσει την καλύτερη διαθέσιμη τεχνογνωσία από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, τον ακαδημαϊκό χώρο, τους πολίτες και τις διάφορες ομάδες εμπλεκόμενων φορέων.

Συγγραφέας: UBC, με βάση το GroningenBereikbaar.nl
Εικόνα: Jeroen van Kooten



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μπρνο, Τσεχική Δημοκρατία: Εργαλείο Παρακολούθησης ΣΒΑΚ για την υλοποίηση των δράσεων

Το εργαλείο παρακολούθησης ΣΒΑΚ είναι μια εφαρμογή χωρικής βάσης δεδομένων (GIS) για τους ειδικούς αλλά και για τους πολίτες. Περιέχει πληροφορίες για όλες τις επενδύσεις από το Σχέδιο Δράσης (προϋπολογισμός, έτος υλοποίησης κ.λπ.) και επιτρέπει τη λεπτομερή ανάλυση αυτών των δεδομένων. Οι ειδικοί (κυρίως οι εμπλεκόμενοι φορείς) χρησιμοποιούν το εργαλείο για τη διαχείριση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Το εργαλείο επιτρέπει την ταυτόχρονη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε μια πλατφόρμα, συνεπώς υπάρχει σημαντική εξοικονόμηση χρόνου και βελτιωμένος συντονισμός της υλοποίησης. Οι πολίτες μπορούν να χρησιμοποιήσουν την εφαρμογή ως πηγή πληροφοριών για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Η αξιοποίησή του ως εργαλείου συμμετοχής του κοινού, βρίσκεται επί του παρόντος σε στάδιο ανάπτυξης.

Συγγραφέας: Lukáš Báča, πόλη του Μπρνο, διάθεση μέσω Rupprecht Consult
Εικόνα: Kateřina Nedvědná, Πόλη του Μπρνο

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.2: Προμηθευτείτε προϊόντα και υπηρεσίες****Σκεπτικό**

Ένα σημαντικό μέρος της υλοποίησης είναι η προμήθεια των αγαθών και υπηρεσιών που απαιτούνται για τα μέτρα και τις δράσεις του ΣΒΑΚ. Οι δημόσιες συμβάσεις προμηθειών αποτελούν τυποποιημένη διαδικασία σε κάθε δημόσια αρχή, συνήθως υποστηριζόμενη από εξειδικευμένο προσωπικό, αλλά η υποβολή προσφορών για καινοτόμα προϊόντα ή «πράσινες συμβάσεις» απαιτεί την προσοχή της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ. Λόγω των μεγάλων ποσών που οι πόλεις στην Ευρώπη δαπανούν σε αυτές, αποτελούν αυτοδίκαια έναν πανίσχυρο μοχλό στήριξης της μετάβασης προς την αστική κινητικότητα. Η αγοραστική δύναμη των πόλεων και των περιφερειών μπορεί να δημιουργήσει μια κρίσιμη ζήτηση για καινοτόμα και πράσινα αγαθά, υπηρεσίες και επιχειρηματικά μοντέλα όπως οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων ή λύσεις κοινόχρηστης κινητικότητας. Εάν εκτελεστούν σωστά, οι δημόσιες συμβάσεις προμηθειών μπορούν να προσδώσουν αξία τόσο με την ελαχιστοποίηση των αρνητικών κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων όσο και με τη δυνατότητα διείσδυσης καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών στην αγορά.

Στόχοι

- Εξασφάλιση αποτελεσματικής και έγκαιρης προμήθειας όλων των αγαθών και των υπηρεσιών που απαιτούνται για την υλοποίηση των δράσεων.

- Ελαχιστοποίηση των αρνητικών κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αποφάσεων που αφορούν στις προμήθειες.
- Διευκόλυνση της διάδοσης και προώθησης των νέων βιώσιμων τεχνολογιών και υπηρεσιών.

Εργασίες

- Αξιολογήστε και καθορίστε τις πραγματικές ανάγκες της πόλης, που θα πρέπει να είναι το σημείο εκκίνησης για κάθε σύμβαση προμήθειας. Οι προμηθευτές θα πρέπει να συνεργαστούν στενά με τα τεχνικά τμήματα ώστε να καθορίσουν λειτουργίες που μπορούν να μεταφραστούν σωστά σε μια αποτελεσματική διαδικασία προμηθειών.
- Βεβαιωθείτε ότι έχετε εμπειριστατωμένη γνώση του εθνικού και ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου για τις βιώσιμες δημόσιες συμβάσεις, προκειμένου να αποφύγετε τυχόν νομικές παραβιάσεις που θα μπορούσαν να περιπλέξουν και να καθυστερήσουν τη διαδικασία υλοποίησης.
- Προσδιορίστε τη μέθοδο προμήθειας και το χρονοδιάγραμμα για κάθε προϊόν ή υπηρεσία, καθορίστε τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να διεκπεραιωθεί και τι είδους σύμβαση χρειάζεται. Εξετάστε τη δυνατότητα κοινής προμήθειας με άλλες αρχές που ενδέχεται να οδηγήσουν σε χαμηλότερες τιμές λόγω οικονομικών κλίμακας.

- Ορίστε τις τεχνικές προδιαγραφές χρησιμοποιώντας κριτήρια βάσει επιδόσεων που περιγράφουν τη λειτουργία που χρειάζεστε αντί για συγκεκριμένα προϊόντα. Εξετάστε το ενδεχόμενο προσθήκης πτυχών βιωσιμότητας, είτε ως ελάχιστες απαιτήσεις της σύμβασης είτε στο πλαίσιο κριτηρίων επιβράβευσης για να λαμβάνουν υψηλότερη βαθμολογία οι προσφορές. Χρησιμοποιήστε το κόστος κύκλου ζωής αντί για την τιμή αγοράς μόνο, ως κριτήριο κόστους. Αυτό περιγράφει καλύτερα τα πραγματικά κόστη για εσάς ως αγοραστή και ταυτόχρονα ευνοεί τις βιώσιμες επιλογές, π.χ. τα οχήματα χαμηλής κατανάλωσης (και επομένως χαμηλών ρύπων).
- Δημοσιεύστε την προσφορά και προχωρήστε στη διαδικασία επιλογής και αποκλεισμού των υποψηφίων.
- Διασφαλίστε τη διαφάνεια της διαδικασίας σύναψης σύμβασης προκειμένου να αυξήσετε τη δημόσια και πολιτική στήριξη.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Εξετάστε τη χρήση καινοτόμων μεθόδων προμήθειας για εξαιρετικά καινοτόμα προϊόντα και υπηρεσίες που δεν είναι άμεσα διαθέσιμα στην αγορά. Οι κατάλληλες μέθοδοι περιλαμβάνουν:
 - Αίτηση Πληροφοριών - μέθοδος συλλογής πληροφοριών σχετικά με πιθανές λύσεις πριν από την έναρξη μιας επίσημης διαδικασίας σύναψης σύμβασης.
 - Προ-Εμπορική Δημόσια Σύμβαση- η οποία προτρέπει τη βιομηχανία να αναπτύξει νέες λύσεις που δεν υπάρχουν ακόμα για τις ανάγκες του δημόσιου τομέα.

- Δημόσια Σύμβαση Προμήθειας Καινοτόμων Λύσεων - όπου η πόλη ενεργεί ως πρώτος χρήστης καινοτόμων λύσεων που δεν είναι ακόμα διαθέσιμες σε μεγάλη κλίμακα και προκειμένου να διευκολύνει τη διάδοσή τους στη μαζική αγορά.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Οι συμβάσεις προμηθειών είναι συνήθως ένα από τα αρχικά βήματα της υλοποίησης των δράσεων, αλλά είναι σχετικές με όλο το στάδιο της υλοποίησης, ανάλογα με το χρονοδιάγραμμα των διαφόρων δράσεων.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Σαφής καθορισμός και συμφωνία σχετικά με τις ανάγκες της πόλης για τις οποίες χρειάζεται να γίνουν συμβάσεις.
- ✓ Καθορισμός καταλόγου του προσωπικού και της τεχνογνωσίας του για την καθοδήγηση των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων.
- ✓ Καθορισμός προδιαγραφών και συγγραφή υποχρεώσεων.
- ✓ Πρόσκληση και συλλογή προσφορών, αξιολόγησή τους και επιλογή των υποψηφίων.



Πρότυπα κριτηρίων για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις (ΠΔΣ)

Τα κριτήρια της ΕΕ για τις ΠΔΣ αναπτύσσονται για να διευκολύνουν τη συμπερίληψη πράσινων προδιαγραφών σε έγγραφα δημόσιων διαγωνισμών. Ενώ τα υιοθετημένα κριτήρια της ΕΕ για τις ΠΔΣ αποσκοπούν στην επίτευξη καλής ισορροπίας μεταξύ περιβαλλοντικών επιδόσεων, ζητημάτων κόστους, διαθεσιμότητας στην αγορά και ευκολίας ελέγχου, οι αρχές προμηθειών μπορούν να επιλέξουν, ανάλογα με τις ανάγκες και το επίπεδο φιλοδοξίας τους, να συμπεριλάβουν στο τεύχος διαγωνισμού όλες ή μόνο ορισμένες απαιτήσεις.

Όσον αφορά την αστική κινητικότητα, υπάρχουν πρότυπα κριτηρίων για τους ακόλουθους τομείς. Κάθε ένας από αυτούς αποτελείται από διάφορες υποκατηγορίες, π.χ. προμήθεια λεωφορείων, αυτοκινήτων, άλλων οχημάτων κ.λπ. εντός του εγγράφου για τις οδικές μεταφορές. Διατίθενται σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ.

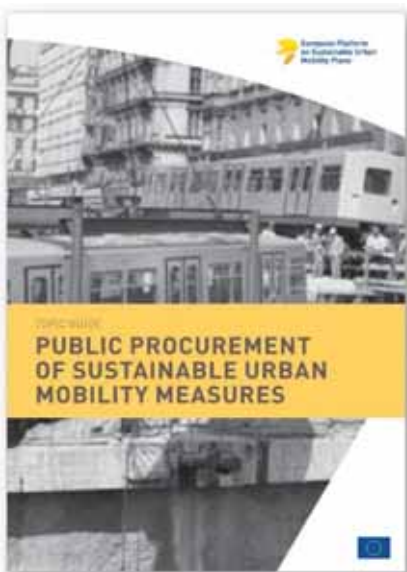
- Σχεδιασμός Οδών, Κατασκευή και Συντήρηση
- Οδικός φωτισμός και σηματοδότηση
- Οδικές μεταφορές

Για περισσότερες πληροφορίες: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

Προσεγγίσεις για τις βιώσιμες δημόσιες συμβάσεις

Σχήμα 36: Επισκόπηση των προσεγγίσεων για τις βιώσιμες δημόσιες συμβάσεις (Rudolph, F., Werland, S., 2019. Public procurement of sustainable urban mobility measures / Δημόσιες συμβάσεις προμήθειας για βιώσιμα μέτρα αστικής κινητικότητας.)

Προσέγγιση	Στόχος	Παραδείγματα	Σχόλια
Ανακατευθύνετε τις επενδύσεις προς μορφές βιώσιμης κινητικότητας	Μετατροπή του συστήματος μεταφορών σε τρόπους και μέσα βιώσιμης μετακίνησης	Επικεντρώστε τις επενδύσεις στις δημόσιες μεταφορές και στους ενεργητικούς τρόπους μετακίνησης και όχι στην ατομική κινητικότητα με μηχανοκίνητα μέσα	Αυτή μπορεί να είναι μια πολιτική απόφαση με περιορισμένη ή καθόλου επιρροή από τις υπηρεσίες προμηθειών
Προμηθευτείτε υπηρεσίες αντί για προϊόντα (βάσει αποτελεσμάτων, λειτουργικές προμήθειες)	Μείωση του άμεσου κόστους. Διάσωση του λιγοστού αστικού χώρου	Χρησιμοποιήστε στόλο κοινόχρηστων αυτοκινήτων αντί για ιδιωτικά για τις ανάγκες της δημόσιας διοίκησης	Χρησιμοποιήστε λειτουργικές και σχετικές με την επίδοση απαιτήσεις για τη σύνταξη των προδιαγραφών
Προμηθευτείτε περισσότερο βιώσιμα προϊόντα και υπηρεσίες	Αύξηση της απόδοσης των προϊόντων και προτίμηση προϊόντων φιλικών προς το περιβάλλον	Χρησιμοποιήστε τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO ₂), θορύβου, σωματιδίων (PM) και οξειδίου του αζώτου (NO _x) των οχημάτων ως κριτήρια ανάθεσης Τροποποιήστε υπάρχοντα τραμ ή λεωφορεία για να αυξήσετε την ενεργειακή απόδοση Χρησιμοποιήστε ανακυκλωμένα υλικά για την κατασκευή δρόμων και ποδηλατοδρόμων	Η ευρωπαϊκή νομοθεσία επιτρέπει την εφαρμογή πρόσθετων κριτηρίων ανάθεσης πέραν της χαμηλότερης τιμής
Βελτιώστε την ποιότητα των προϊόντων και των υπηρεσιών	Αύξηση της ελκυστικότητας των δημόσιων μεταφορών	Κριτήρια ποιότητας για τα μέσα δημόσιας μεταφοράς (αθόρυβα οχήματα, πληροφόρηση επιβατών επί του οχήματος, WiFi, κ.λπ.)	
Προμηθευτείτε καινοτόμα προϊόντα και υπηρεσίες	Εισαγωγή καινοτομιών στην αγορά	Προμήθεια ηλεκτρικών λεωφορείων (E-buses) Σύναψη συμβάσεων με παρόχους συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων στο πλαίσιο του συστήματος δημόσιων μεταφορών	Οι δήμοι διαθέτουν ισχύ σε πολλούς τομείς της αγοράς, όπως οι δημόσιες συγκοινωνίες Η διαδικασία σύναψης σύμβασης ενδέχεται να απαιτεί διαχείριση κινδύνων



Μπορείτε να βρείτε περαιτέρω καθοδήγηση και βήμα προς βήμα προσεγγίσεις για βιώσιμες δημόσιες συμβάσεις στον θεματικό οδηγό **Public Procurement of Sustainable Urban Mobility Measures** (Δημόσιες συμβάσεις προμήθειας για μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Περιφέρεια Πιεμόντε (Piedmont Region), Ιταλία: Από κοινού προμήθεια 19 αστικών ηλεκτρικών λεωφορείων

Η περιφέρεια του Πιεμόντε εφάρμοσε μια προσέγγιση για την από κοινού προμήθεια για την εισαγωγή ηλεκτρικών λεωφορείων στους στόλους των περιφερειακών παρόχων υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας. Πραγματοποιήθηκαν πέντε βήματα:

- Ζητήθηκαν προτάσεις για το έργο από τους φορείς δημόσιων μεταφορών.
- Διεξήχθη έρευνα αγοράς για τον εντοπισμό προμηθευτών.
- Έλαβε χώρα φάση προεπιλογής με πρόσκληση υποβολής προσφορών από προμηθευτές.
- Επελέγησαν οι προμηθευτές.
- Ζητήθηκαν προτάσεις από επιλεγμένους προμηθευτές.

Ο διαγωνισμός κατακρύφθηκε στη BYD EUROPE BV, η οποία υπέγραψε ανεξάρτητες συμβάσεις με καθεμιά από τις εταιρείες δημόσιων μεταφορών που συμμετείχαν. Η Περιφέρεια χρηματοδότησε το 90% και οι πάροχοι κοινωνιακού έργου το 10% του κόστους αγοράς των λεωφορείων. Η Περιφέρεια αναμένεται να εξοικονομήσει περίπου € 50.000 για μια περίοδο 10 ετών και 769 τόνους διοξειδίου του άνθρακα ανά έτος.



Συγγραφέας: Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, διάθεση μέσω ICLEI
Εικόνα: Η Περιφέρεια του Πιεμόντε



ΒΗΜΑ 11: Παρακολούθηση, προσαρμογή και επικοινωνία

- 11.1 Παρακολουθήστε την πρόοδο και προσαρμόστε
- 11.2 Ενημερώστε και κινητοποιήστε τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς

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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 11.1: Παρακολουθήστε την πρόοδο και προσαρμόστε

Σκεπτικό

Οι ευρύτερες ρυθμίσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης έχουν καθοριστεί και η συλλογή δεδομένων έχει πραγματοποιηθεί πριν από την υιοθέτηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (βλ. Δραστηριότητες 3.1, 6.1 και 7.3). Με την υλοποίηση των δράσεων είναι η στιγμή να εφαρμοστούν σε τακτική βάση τα επιλεγμένα εργαλεία παρακολούθησης και να ελεγχθεί η πρόοδος που σημειώθηκε όσον αφορά στην επίτευξη των μετρήσιμων στόχων. Μέσω της τακτικής παρακολούθησης και περαιτέρω μελέτης, τα προβλήματα μπορούν να εντοπίζονται νωρίς και να γίνονται προσαρμογές. Το είδος της προσαρμογής που θα εφαρμοστεί εξαρτάται από την ιδιαίτερη κατάσταση και το τοπικό πλαίσιο κάθε πόλης και του ΣΒΑΚ της. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ΣΒΑΚ απαιτείται ευελιξία προκειμένου να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται υπόψη νέες εξελίξεις και στοιχεία. Μπορεί να είναι διαθέσιμα νέα και καλύτερα μέτρα ή δράσεις που θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν μια συγκεκριμένη πρόκληση της πόλης ή οι νέες γνώσεις θα μπορούσαν να καταστήσουν ένα μέτρο παρωχημένο. Οι λόγοι για την προσαρμογή της υλοποίησης των μέτρων θα

μπορούσαν να περιλαμβάνουν εσωτερικούς παράγοντες που αφορούν τον σχεδιασμό (π.χ. χρόνο ή προϋπολογισμό) ή διάφορα είδη εξωτερικών παραγόντων (π.χ. δημόσια διαφωνία για μια δράση, νομοθέτημα, ρυθμιστικές διαδικασίες ή δραστηριότητες σχεδιασμού που μπορούν να επηρεάσουν τη διαδικασία, νέες τεχνολογίες κτλ).

Στόχοι

- Προσδιορισμός των προβλημάτων, των σημείων που προκαλούν καθυστερήσεις και άλλων προκλήσεων για την έγκαιρη υλοποίηση.
- Παρακολούθηση της πρόοδου για την επίτευξη των στόχων.
- Προσαρμογή στις νέες τεχνολογικές, νομικές, χρηματοδοτικές ή πολιτικές εξελίξεις.
- Προσαρμογή και βελτιστοποίηση της διαδικασίας υλοποίησης.

Εργασίες

- Παρακολουθήστε τις δραστηριότητες υλοποίησης μέσω τακτικής προσωπικής επαφής με τους διαχειριστές δράσεων (βλ. Δραστηριότητα 12.1).
- Μετρήστε τακτικά τους δείκτες σας με τις μεθόδους συλλογής δεδομένων και τη συχνότητα που ορίζεται στη Δραστηριότητα 7.3. Χρησιμοποιήστε τους μετρήσιμους δείκτες για να παρακολουθήσετε την πρόοδο των μεμονωμένων μέτρων ή των πακέτων μέτρων ως προς τους μετρήσιμους στόχους τους (κάθε 1-5 χρόνια, ανάλογα με το είδος των μέτρων). Χρησιμοποιήστε τους στρατηγικούς δείκτες για να παρακολουθήσετε την πρόοδο των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ (συνήθως κάθε 1-2 χρόνια). Και στις δύο περιπτώσεις, συγκρίνετε τις μετρήσεις με τις τιμές αναφοράς πριν από την έναρξη της υλοποίησης- λαμβάνοντας υπόψη και άλλους παράγοντες που συμβάλλουν - για να εκτιμήσετε τον αντίκτυπο των μέτρων σας.
- Να είστε ενήμεροι για νέες εξελίξεις, όπως οι αλλαγές στους εθνικούς κανονισμούς, τις τεχνολογίες, τη χρηματοδότηση ή την τοπική πολιτική. Σκεφτείτε τακτικά τι σημαίνουν οι τρέχουσες τάσεις για τις δραστηριότητές σας.
- Να είστε ευέλικτοι όσον αφορά την αναθεώρηση των μέτρων σας και την πραγματοποίηση αλλαγών στις δραστηριότητες υλοποίησης. Μπορεί να χρειαστεί να τα προσαρμόσετε εξαιτίας θεμάτων όπως:
 - Δυσκολίες στις δραστηριότητες υλοποίησης. Εάν, για παράδειγμα, ένα μέτρο συναντά έντονη αντιπαράθεση, σκεφτείτε να το μετατρέψετε σε ένα προσωρινό πείραμα που θα αξιολογηθεί κατάλληλα μετά από ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (π.χ. ένα έτος), και στη συνέχεια να το διατηρήσετε ή να το διακόψετε ανάλογα με τα αποτελέσματα. Συχνά, η αντιπαράθεση μειώνεται όταν οι άνθρωποι συνηθίσουν στην αλλαγή και δουν τα οφέλη (όπως στην περίπτωση της χρέωσης για τη χρήση του οδικού δικτύου στη Στοκχόλμη).
 - Χαμηλή επίτευξη σημαντικών μετρήσιμων στόχων από μέτρα ή και από ολόκληρο το ΣΒΑΚ. Εάν τα μεμονωμένα μέτρα του συνόλου των μέτρων ΣΒΑΚ αποδειχθούν λιγότερο αποτελεσματικά από όσο είχε εκτιμηθεί, διερευνήστε τους λόγους και ρυθμίστε τα εγκαίρως. Εάν, για παράδειγμα, οι νέες προστατευμένες λωρίδες για ποδήλατο δεν χρησιμοποιούνται τόσο όσο ήταν η στόχευση, εντοπίστε αν έχουν κάποιο πρόβλημα ή αν απουσιάζουν σημαντικές συνδέσεις που καταλήγουν σε αυτές και αντιδράστε ανάλογα. Εάν η ατμοσφαιρική ρύπανση στην πόλη σας παραμένει στάσιμη παρά τις προσπάθειές σας, για παράδειγμα επειδή η οικονομική ανάπτυξη επιτρέπει σε όλο και περισσότερους να κατέχουν ένα αυτοκίνητο, εξετάστε το ενδεχόμενο να ενισχύσετε μέτρα για την ποιότητα του αέρα ή να

προσθέσετε νέα, όπως υψηλότερα τέλη στάθμευσης ή χρέωση για τη χρήση του οδικού δικτύου σε συνδυασμό με την παροχή σύγχρονων ηλεκτρικών λεωφορείων.

- Τεχνολογικές, νομικές ή πολιτικές εξελίξεις που καθιστούν τα μέτρα σας απαρχαιωμένα ή καθιστούν δυνατά άλλα αποτελεσματικότερα μέτρα. Για παράδειγμα, νέοι τύποι ηλεκτρικών οχημάτων ενδέχεται να απαιτούν επανασχεδιασμό της προγραμματισμένης υποδομής ή οι τοπικές εκλογές μπορεί να καθιστούν εφικτά μέτρα ανακατανομής του οδικού χώρου τα οποία δε θα μπορούσαν να συγκεντρώσουν την πλειοψηφία πριν από αυτές.
- Προσαρμοστείτε όπου χρειάζεται σε συνεργασία με τους διαχειριστές δράσης. Μη διστάσετε να σταματήσετε ένα μέτρο εάν δεν λειτουργεί! Το πρόγραμμα υλοποίησης θα πρέπει να τροποποιείται καθ' όλη την περίοδο υλοποίησης, βάσει των αποτελεσμάτων της παρακολούθησης.
- Δηλώστε σαφώς τις αλλαγές στα μέτρα ΣΒΑΚ που προκύπτουν από τη διαδικασία παρακολούθησης και λάβετε επίσημη έγκριση για τις σημαντικότερες αλλαγές σε πολιτικό επίπεδο.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Συμπεριλάβετε έναν "λογικό έλεγχο" στην παρακολούθηση της υλοποίησης, που σημαίνει ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς, το κοινό και οι πιθανοί εμπειρογνώμονες από άλλες πόλεις θα παρέχουν ανατροφοδότηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η υλοποίηση αποδίδει σε σχέση με τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους του ΣΒΑΚ.
- Διεξάγετε την παρακολούθηση και την αξιολόγηση με διαφανή τρόπο, κατά προτίμηση από ανεξάρτητο οργανισμό για να εξασφαλίσετε την ουδετερότητα και με την εφαρμογή του ίδιου συνόλου δεικτών που χρησιμοποιήθηκε σε όλα τα προηγούμενα βήματα. Εάν αυτό φαίνεται μη ρεαλιστικό (π.χ. λόγω περιορισμών του προϋπολογισμού), μια αυτο-παρακολούθηση και αξιολόγηση από τις αρχές είναι μια καλή εναλλακτική λύση.
- Διαδώστε τα αποτελέσματα αξιολόγησης, ειδικά εκείνα των καινοτόμων μέτρων, έτσι ώστε άλλοι να μπορούν να μάθουν από την εμπειρία σας (βλ. Δραστηριότητα 12.2).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Παράλληλη διαδικασία κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Συνεχής παρακολούθηση των δραστηριοτήτων υλοποίησης.
- ✓ Αξιολόγηση σε τακτά χρονικά διαστήματα της πρόόδου ως προς τους μετρήσιμους στόχους των μέτρων και τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ.
- ✓ Εντοπισμός των αναγκαιών προσαρμογών στην υλοποίηση των μέτρων.
- ✓ Συζήτηση και συμφωνία των προσαρμογών με τους σχετικούς παράγοντες.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Λουντ, Σουηδία: Ετήσιες εκθέσεις παρακολούθησης που συνοψίζουν την πρόοδο επίτευξης των μετρήσιμων στόχων

Ο δήμος του Λουντ παρακολουθεί στενά τις δράσεις του ΣΒΑΚ και τις αξιολογεί ως προς τους μετρήσιμους στόχους που έχουν θέσει οι πολιτικοί κατά τη διαδικασία σχεδιασμού. Ο αριθμός των πεζών, η χρήση ποδηλάτων, μηχανοκίνητων οχημάτων και δημόσιας συγκοινωνίας, υπολογίζονται επομένως, σε ετήσια βάση. Μια έρευνα στους πολίτες συλλέγει πληροφορίες σχετικά με τη στάση και τη συμπεριφορά κινητικότητας κάθε 4ο έτος. Όταν δεν επιτυγχάνονται οι μετρήσιμοι στόχοι, οι δράσεις εντατικοποιούνται ή προτείνονται αλλαγές για το επόμενο έτος.

Για να απεικονίσει και να κοινοποιήσει τα αποτελέσματα της διαδικασίας παρακολούθησης, το Λουντ χρησιμοποιεί ένα σύστημα «φωτεινού σηματοδότη»: διαχωρίζει εάν οι δράσεις προχωρούν καλά και επιτυγχάνουν τους στόχους (πράσινο), αν χρειάζονται προσαρμογή (κίτρινο) ή εάν χρειάζεται να επανασχεδιαστούν / αλλάξουν/ αντικατασταθούν (κόκκινο).

Συγγραφέας: Anders Söderberg, πόλη του Λουντ, διάθεση μέσω UBC
Εικόνα: Δήμος του Λουντ



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Σαν Σεμπασιάν, Ισπανία: Διαδραστική πλατφόρμα παρακολούθησης του ΣΒΑΚ

Το Σαν Σεμπασιάν χρησιμοποιεί μια πλατφόρμα παρακολούθησης της κινητικότητας για την παρακολούθηση της πρόόδου των μέτρων ΣΒΑΚ. Το ψηφιακό εργαλείο βασίζεται σε δεδομένα που παρέχονται από τα υπάρχοντα συστήματα συλλογής δεδομένων, επιτυγχάνοντας πολύ ακριβείς και αξιόπιστες εκτιμήσεις. Οι διαχειριστές και οι υπεύθυνοι για τη λήψη αποφάσεων μπορούν να αποκτήσουν εύκολα επισκόπηση της γενικής κατάστασης, ενώ η εφαρμογή τους επιτρέπει επίσης να προχωρήσουν σε περαιτέρω ανάλυση, αν ενδιαφέρονται. Η πρόοδος παρουσιάζεται με απλό τρόπο χρησιμοποιώντας τα χρώματα της οδικής σηματοδότησης για να δείξει εάν η πόλη βρίσκεται ή όχι στη σωστή πορεία προς την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ ή ακόμα και άλλων στρατηγικών του δήμου στην αντίστοιχη περιοχή.

Συγγραφέας: Δήμος Ντονόστια/Σαν Σεμπασιάν, διάθεση μέσω UBC
Εικόνα: Ντονόστια/Σαν Σεμπασιάν



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Φουνσάλ (Funchal), Πορτογαλία: Συστηματική παρακολούθηση μέτρων για την αύξηση της αποδοχής

Η διαδικασία παρακολούθησης για τα μέτρα που σχετίζονται με πεζοδρομήσεις περιλάμβανε την αξιολόγηση της περιοχής επικεντρωμένη στην προσβασιμότητα ώστε να προσδιοριστούν οι περιοχές που θα μπορούσαν να ωφεληθούν από τη βελτίωση των συνθηκών για το περπάτημα. Επιπλέον, έγινε ανάλυση των μετρήσεων κυκλοφορίας για τον προσδιορισμό των κυκλοφοριακών ροών και για την εκτίμηση των εκπομπών αερίων ρύπων. Επίσης, διανεμήθηκε ένα ερωτηματολόγιο για την περαιτέρω αξιολόγηση της αποδοχής των μέτρων καθώς και του πιθανού αντικτύπου αυτών. Η αξιολόγηση και η μέτρηση των υλοποιούμενων μέτρων ήταν αναγκαία για τη λήψη διορθωτικών μέτρων. Η στρατηγική αποδείχθηκε επιτυχημένη ως προς την αποτύπωση των ωφελειών των μέτρων και την αύξηση της αποδοχής. Συνεπώς, συνιστάται να χρησιμοποιείται σε άλλες περιοχές που θα μπορούσαν να ωφεληθούν από μέτρα πεζοδρόμησης.

Συγγραφέας: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: Δήμος του Φουνσάλ, Τμήμα Κινητικότητα και Κυκλοφορίας

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 11.2: Ενημερώστε και κινητοποιήστε τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς****Σκεπτικό**

Η επικοινωνία με τον τοπικό πληθυσμό και η συμμετοχή του δεν πρέπει να τελειώνουν στο στάδιο του σχεδιασμού. Είναι ένα βασικό συστατικό σε όλα τα στάδια της διαδικασίας ΣΒΑΚ. Καθώς προχωρά η υλοποίηση, είναι απαραίτητο να επικοινωνηθεί δημόσια η πρόοδος των υλοποιούμενων δράσεων, εξηγώντας τη συμβολή τους στο συμφωνημένο όραμα και τους στρατηγικούς στόχους. Οι πολίτες και οι εμπλεκόμενοι φορείς που επηρεάζονται άμεσα από ορισμένες δράσεις θα πρέπει να λαμβάνονται ιδιαίτερα υπόψη κατά τη διαδικασία. Με αυτόν τον τρόπο, οι πολίτες μπορούν να συνειδητοποιήσουν τη σύνδεση μεταξύ της προηγούμενης συμμετοχής τους σε στρατηγικό και λεπτομερές επίπεδο και τις πραγματικές αλλαγές στην πόλη ή τη γειτονιά τους. Αυτό απαιτεί διαρκή επικοινωνία με ειλικρίνεια και σεβασμό από τη διοίκηση της πόλης προς το κοινό - αλλά και αντίστροφα: οι πολίτες, οι απόλυτοι εμπειρογνώμονες σχετικά με την απόδοση των μέτρων στην πραγματική ζωή, θα πρέπει να ενθαρρύνονται και να έχουν τις κατάλληλες ευκαιρίες να μοιράζονται εποικοδομητικές απόψεις για τη βελτίωση και την τελειοποίηση των μέτρων. Η ειλικρινής συνεκτίμηση αυτών των απόψεων και η ανταπόκριση στους πολίτες ενισχύει το αίσθημα εμπιστοσύνης και παρέχει ευκαιρίες για βελτίωση της διαδικασίας υλοποίησης των μέτρων και των τελικών αποτελεσμάτων της.

Στόχοι

- Αποτελεσματική χρήση των πόρων. Εκμετάλλευση τόσο της τεχνογνωσίας των επαγγελματιών όσο και της εμπειρίας των πολιτών από τη χρήση των μέτρων- για την επίτευξη των καλύτερων δυνατών αποτελεσμάτων.
- Αύξηση του αισθήματος κυριότητας των μέτρων μέσω της συμμετοχής όσο το δυνατόν περισσότερο πολιτών στη διαδικασία παρακολούθησης και υλοποίησης.
- Εξασφάλιση ότι οι κάτοικοι έχουν αντιληφθεί τις επιπτώσεις των επερχόμενων αλλαγών στην πόλη τους, μέσω της περιγραφής των πλεονεκτημάτων από τα νέα μέτρα και της προσφοράς εναλλακτικών επιλογών όπου είναι πιθανό ή απαιτείται να υπάρξουν αλλαγές στις καθημερινές συνήθειες μετακίνησης.

Εργασίες

- Συζητήστε με τους πολίτες ή τους εμπλεκόμενους φορείς που επηρεάζονται άμεσα (θετικά ή αρνητικά) από ένα προγραμματισμένο μέτρο πριν ξεκινήσετε την υλοποίησή του και απαντήστε στις ανησυχίες τους. Έχετε υπόψη ότι όσοι φοβούνται ότι θα επηρεαστούν αρνητικά θα κάνουν φυσικά περισσότερη «φασαρία» από εκείνους που

ωφελούνται από ένα μέτρο - ακόμα και αν αποτελούν τη μειοψηφία.

- Μειώστε τις αρνητικές επιπτώσεις που συνοδεύουν την υλοποίηση μέτρων (π.χ. παροχή στήριξης στις επιχειρήσεις που επηρεάζονται από τη μακροπρόθεσμη κατασκευή μιας νέας διαδρομής τραμ).
- Ψάξτε για δημιουργικούς τρόπους συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων, όπου αυτό είναι δυνατό (π.χ. βάζοντας παιδιά να ζωγραφίσουν ίχνη βαδίσματος στο έδαφος για τη σήμανση ασφαλών διαδρομών προς το σχολείο).
- Κρατήστε το ευρύ κοινό καλά ενημερωμένο σχετικά με την πρόοδο της υλοποίησης των μέτρων. Δημοσιεύστε αποτελέσματα αξιολόγησης που απευθύνονται σε πολίτες και πολιτικούς. Παρουσιάστε ένα επιλεγμένο σύνολο δεικτών (βασικοί δείκτες για την ευαισθητοποίηση του κοινού - βλ. Δραστηριότητα 6.1) με τη μορφή αριθμών και στοιχείων υψηλής ποιότητας που είναι εύκολα κατανοητά από τους μη ειδικούς. Παρέχετε μια γενική ενημέρωση σχετικά με την κατάσταση υλοποίησης στο δημοτικό ή περιφερειακό συμβούλιο κάθε ένα ή δύο χρόνια για να διατηρήσετε το ΣΒΑΚ ψηλά στην ατζέντα (π.χ. με τη μορφή έκθεσης κατάστασης ή παρουσίας σε συνεδρίαση συμβουλίου).
- Επισημάνετε τα σημεία αναφοράς της υλοποίησης των μέτρων και γιορτάστε τα επιτεύγματα μαζί με την κοινότητα (π.χ. φεστιβάλ δρόμου μετά από πεζοδρόμηση).

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Εξετάστε επιλογές για την από κοινού υλοποίηση μέτρων μαζί με παράγοντες της κοινωνίας των πολιτών (π.χ. κατοίκους, επιχειρήσεις, καλλιτέχνες, αθλητικούς

συλλόγους, σχολεία, ηλικιωμένους, εμπορικές σχολές, θρησκευτικές ομάδες, μουσεία κ.λπ.). Ανάλογα με το πλαίσιο, θα μπορούσαν να αναλάβουν ενέργειες συντήρησης, να παρέχουν ελαφρά εργασία, να παρέχουν πρόσβαση στα δικά τους κανάλια επικοινωνίας, να συμμετέχουν σε δραστηριότητες κατάρτισης και καθοδήγησης, να αναφέρουν προβλήματα, να διοργανώνουν εκδηλώσεις, να παρέχουν δεδομένα, τεχνογνωσία και ιδέες, ή ακόμη και να συνεισφέρουν οικονομικά (συμμετοχική χρηματοδότηση / επένδυση). Δείτε τις Κατευθυντήριες Οδηγίες Συν-Υλοποίησης SUNRISE (SUNRISE Co-Implementation Guidelines) για περαιτέρω έμπνευση και για ένα εύρος συγκεκριμένων παραδειγμάτων (π.χ. λωρίδες ποδηλάτων που κατασκευάζονται από πολίτες, πρωτοβουλίες place making με κατοίκους, λεωφορεία πολιτών, ημέρες συμμετοχικού καθαρισμού κ.α.).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

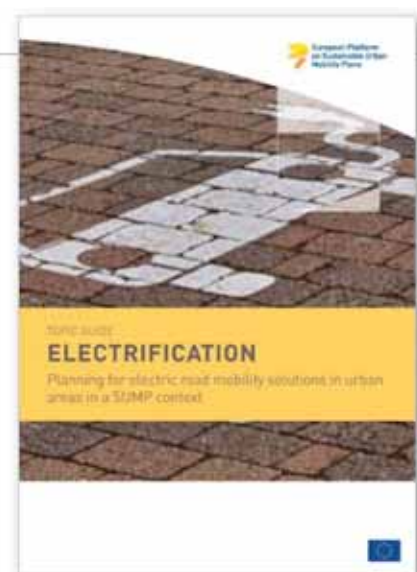
- Απαιτούνται διαφορετικές μορφές συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων σε όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ΣΒΑΚ καθώς και στη φάση υλοποίησης και παρακολούθησης.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Συμμετοχή στη διαδικασία υλοποίησης από πολίτες και εμπλεκόμενους φορείς που επηρεάζονται άμεσα από την υλοποίηση των μέτρων.
- ✓ Προσδιορισμός και επιδίωξη λύσεων για τον μετριασμό των αρνητικών συνεπειών κατά τη διάρκεια της υλοποίησης.
- ✓ Ενημέρωση στο ευρύ κοινό για την πρόοδο της υλοποίησης των μέτρων.

Η επιτυχία της υλοποίησης των μέτρων συνδέεται στενά με την καλή επικοινωνία με τους επηρεαζόμενους εμπλεκόμενους φορείς και πολίτες. Όσον αφορά στα μέτρα προώθησης της ηλεκτροκίνησης, όπως η υποδομή φόρτισης ή οι ζώνες μηδενικών εκπομπών, οι κάτοικοι πρέπει να συμμετάσχουν και να ενθαρρυνθούν να αποτελέσουν μέρος των αλλαγών. Το να πεισθούν οι πολίτες να αφήσουν τα ιδιωτικά τους αυτοκίνητα για άλλες επιλογές μετακίνησης δεν είναι απλό, καθώς δεν μπορεί να ελεγχθεί άμεσα από την αρχή σχεδιασμού της κινητικότητας, αλλά πρέπει να επιτευχθεί μέσω μιας σειράς μέτρων επικοινωνίας και κινήτρων. Στην εκστρατεία επικοινωνίας σας, συνιστάται να χρησιμοποιήσετε ένα αναγνωρίσιμο σήμα και διαφορετικά κανάλια για να στοχεύσετε διαφορετικές ομάδες. Τα μηνύματα πρέπει να εστιάζουν στα άμεσα οφέλη για τους χρήστες (π.χ. κόστος κύκλου ζωής, πρόσβαση στην υποδομή φόρτισης κ.λπ.) και λιγότερο στα οφέλη για την κοινωνία. Πρέπει να καταστήσετε ευρέως γνωστά όλα τα υφιστάμενα οφέλη και κίνητρα, όπως οι οικονομικές επιδοτήσεις και τα πρακτικά πλεονεκτήματα που παρέχονται στους οδηγούς ηλεκτρικών οχημάτων (π.χ. πρόσβαση σε ζώνες μηδενικών εκπομπών, δωρεάν στάθμευση, δωρεάν φόρτιση κλπ.).

Περισσότερες οδηγίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορείτε να επιτύχετε την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στις μεταφορές στο πλαίσιο ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μπορείτε να βρείτε στον θεματικό οδηγό **Electrification in Sustainable Urban Mobility Planning** (Ηλεκτροκίνηση στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).





Για περισσότερες πληροφορίες

SUNRISE project, 2019. Co-Implementation Guidelines (Κατευθυντήριες Οδηγίες Συν-Υλοποίησης), www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

CH4ALLENGE project, 2016. Participation Manual – Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans (Εγχειρίδιο συμμετοχής - Ενεργή συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων στην ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας), www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit/

CiVITAS DYN@MO, 2016. Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process – Experiences from the CIVITAS DYN@MO Project (Συμμετοχή 2.0 στη Διαδικασία Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Εμπειρίες από το Έργο CIVITAS DYN @ MO), https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Λιουμπλιάνα (Ljubljana), Σλοβενία: Προσωρινό κλείσιμο οδού πριν τον μόνιμο επανασχεδιασμό του αστικού χώρου

Η πόλη της Λιουμπλιάνα εκμεταλλεύτηκε την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας το 2013 για να ξεκινήσει ένα προσωρινό κλείσιμο του κεντρικού δρόμου Slovenska Street για τέσσερις μήνες για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα. Αυτό ήταν ένα βήμα προς τη μετάβαση του αστικού χώρου σε έναν νέο δημόσιο πεζόδρομο, ο οποίος είναι προσβάσιμος μόνο στις δημόσιες συγκοινωνίες, στο ποδήλατο και στους πεζούς. Περιλαμβάνει νέο εξοπλισμό αστικής οδού ήπιας κυκλοφορίας και χώρους πρασίνου. Τέσσερις μήνες αργότερα, στα τέλη Ιανουαρίου 2014, το επίπεδο διοξειδίου του άνθρακα μειώθηκε κατά 70%, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής, την ποιότητα του αέρα και το επίπεδο θορύβου. Με βάση τα θετικά αποτελέσματα και την ανατροφοδότηση από το ευρύ κοινό, η Λιουμπλιάνα μονιμοποίησε το κλείσιμο του δρόμου τον Σεπτέμβριο του 2015.

Συγγραφέας: Matic Sopotnik, πόλη της Λιουμπλιάνα, διάθεση μέσω EUROCIITIES
Εικόνα: Πόλη της Λουμπλιάνα



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μπολόνια, Ιταλία: Νέες και διαδραστικές συμμετοχικές μορφές για την εμπλοκή των πολιτών

Με βάση μια πολυεπίπεδη προσέγγιση, η συμμετοχή των πολιτών ήταν το κύριο πλεονέκτημα στην ανάπτυξη ΣΒΑΚ για τη Μπολόνια. Στο πλαίσιο ενός «Φόρουμ Βιώσιμης Κινητικότητας», διάφοροι εμπλεκόμενοι φορείς κλήθηκαν να εργαστούν σε προτεραιότητες, στρατηγικές, πολιτικές και δράσεις. Συνολικά, 55 δήμοι και οι πολίτες τους συμμετείχαν σε δημόσιες συνεδριάσεις παρουσίασης του ΣΒΑΚ. Οι έξι γειτονίες της Μπολόνια έλαβαν μέρος σε εργαστήρια και συμμετείχαν σε συγκεκριμένα σημεία πληροφόρησης (info-points). Μαζί με την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, το «PUMS Bologna Metropolitana Project» αποσκοπούσε στη συμμετοχή όλων των φορέων και των πολιτών μέσω συμμετοχικών, ενημερωτικών και επικοινωνιακών δραστηριοτήτων (συμ-υλοποίηση).

Συγγραφέας: Catia Chiusaroli, μητροπολιτική πόλη της Μπολόνια, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: Μητροπολιτικός Δήμος της Μπολόνια





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

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 12.1: Αναλύστε τις επιτυχίες και τις αποτυχίες

Σκεπτικό

Δεν καταλήγουν όλα ακριβώς όπως έχουν προγραμματιστεί - μερικές φορές καταλήγουν προς το χειρότερο, μερικές φορές προς το καλύτερο. Είναι σημαντικό να κοιτάξετε προσεκτικά για να δείτε τι πήγε καλά και τι δεν πήγε καλά, καθώς υπάρχει κάτι που μπορείτε να μάθετε από κάθε εμπειρία. Αυτή η αξιολόγηση περιλαμβάνει τόσο τον αντίκτυπο των προσπαθειών σας για την αστική κινητικότητα και πέρα από αυτή (επίπεδο επίτευξης του οράματος, των προτεραιοτήτων και των μετρήσιμων στόχων), όσο και την αποτελεσματικότητα της ίδιας της διαδικασίας σχεδιασμού. Είναι πιθανό το ένα από τα δύο να πήγε καλά και το άλλο όχι.

Για να εντοπίσετε και να κατανοήσετε αυτές τις επιτυχίες και αποτυχίες, πρέπει να συμπεριλάβετε τους πολίτες που συμμετέχουν και επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ και να ακούσετε προσεκτικά αυτό που έχουν να σας πουν για τη διαδικασία και τα αποτελέσματά της. Αυτές οι πτυχές είναι απαραίτητες για να μάθετε και να βελτιώσετε τις δεξιότητές και τις γνώσεις σας, οι οποίες, με τη σειρά τους, σας βοηθούν να παρέχετε μια σταθερή βάση για τον επόμενο κύκλο σχεδιασμού.

Στόχοι

- Αξιολόγηση της διαδικασίας σχεδιασμού, του ΣΒΑΚ και της υλοποίησής του με στόχο να κατανοήσετε τι οδήγησε σε επιτυχίες και αποτυχίες.
- Ενίσχυση της κατανόησης της διαδικασίας του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και του συνολικού αντίκτυπου των μέτρων με τη βοήθεια των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων.
- Συγκέντρωση διδαγμάτων για την προετοιμασία της επόμενης γενιάς ΣΒΑΚ.

Εργασίες

- Αξιολογήστε τις επιτυχίες και τις αποτυχίες του ΣΒΑΚ αναλύοντας τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία όλων των φάσεων και των βημάτων καθώς και τα τελικά αποτελέσματά τους.

- Αναλύστε τη διαδικασία εξετάζοντας ολόκληρο τον κύκλο από την αρχή. Η ανάλυση μπορεί να περιλαμβάνει, για παράδειγμα, συμμετοχική παρατήρηση, ομάδες εστίασης ή συνεντεύξεις. Χρησιμοποιήστε τα παραπάνω για να εξετάσετε με κριτικό πνεύμα την αποτελεσματικότητα της συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών, ώστε να ενισχύσετε τις δραστηριότητες συμμετοχής σε μεταγενέστερα στάδια και σε μελλοντικά σχέδια.
- Συμπεριλάβετε ενεργά τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες, για να προσδιοριστούν τα επιτεύγματα και τα βήματα της διαδικασίας που μπορούν να βελτιωθούν σύμφωνα με την οπτική τους. Μετά από χρόνια Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι άνθρωποι που βρίσκονται έξω από τη διαδικασία μπορούν να δώσουν μια εντελώς διαφορετική οπτική και ενδέχεται να έχουν παρατηρήσει σημαντικές πτυχές που εσείς δεν βλέπετε.
- Για την εκτίμηση των επιπτώσεων και όταν υπάρξει επαρκής αριθμός αποτελεσμάτων μπορείτε να αρχίσετε να αξιολογείτε το ευρύτερο αντίκτυπο των υλοποιούμενων μέτρων. Αναλύστε τι πήγε καλά και τι όχι. Καταγράψτε τις προτεραιότητες και τους στρατηγικούς μετρήσιμους στόχους που δεν μπόρεσαν να επιτευχθούν, αλλά εξακολουθούν να βρίσκονται στην ατζέντα.
- Επικοινωνήστε τα «διδάγματα» στην ομάδα εργασίας και στους κύριους εμπλεκόμενους φορείς (π.χ. την «ομάδα καθοδήγησης»).
- Καλλιεργείτε τα επιτυχημένα παραδείγματα και βεβαιωθείτε ότι μαθαίνετε από τα λάθη στον επόμενο κύκλο σχεδιασμού.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Έλεγχος της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας σχεδιασμού και συμμετοχής των πολιτών κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης.
- Εξέταση του συνολικού αντίκτυπου (δηλ. πλησιάσατε το όραμα;) μετά την υλοποίηση ενός επαρκούς αριθμού μέτρων.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Αξιολόγηση των επιτυχιών και των αποτυχιών της διαδικασίας Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
- ✓ Ολοκλήρωση της αξιολόγησης της υλοποίησης των μέτρων.
- ✓ Συμμετοχή των κύριων εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών και αποκόμιση διαφορετικών προοπτικών.
- ✓ Κοινοποίηση και επικοινωνία των διδαγμάτων που αποκομίστηκαν.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Μητροπολιτική περιοχή της Νάντης (Nantes Metropole), Γαλλία: Συνολική αξιολόγηση του προηγούμενου ΣΒΑΚ πριν από την έναρξη της ανάπτυξης του σχεδίου

Η Μητροπολιτική περιοχή της Νάντης αξιολόγησε τις κυριότερες επιτυχίες και αποτυχίες του προηγούμενου σχεδίου (2010- 2015) για τη βελτίωση του νέου ΣΒΑΚ. Για την αξιολόγηση αυτή, η μητροπολιτική περιφέρεια πραγματοποίησε ποιοτικές και ποσοτικές έρευνες (με τη συμμετοχή 20.000 και 1.000 ατόμων αντίστοιχα) για να κατανοήσει τον τρόπο αλλαγής της συμπεριφοράς κινητικότητας και τον τρόπο με τον οποίο ο πληθυσμός βίωσε και παρακολούθησε τα διάφορα μέτρα κινητικότητας που έχουν υλοποιηθεί από το 2010. Επιπλέον, μια ομάδα εμπειρογνομόνων πραγματοποίησε ποιοτική ανάλυση και κατέληξε σε συμπεράσματα και συστάσεις για την ανάπτυξη του επόμενου ΣΒΑΚ. Στη διαδικασία αυτή, η διαβούλευση με τον πληθυσμό και η συμμετοχή εμπειρογνομόνων και εμπλεκόμενων φορέων ήταν καθοριστικής σημασίας για την καλή προετοιμασία του νέου ΣΒΑΚ.

Συγγραφέας: Lamia Rouleau-Tiraoui, Μητρόπολη της Νάντης, διάθεση μέσω Polis
Εικόνα: Christine Blanchard



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 12.2: Μοιραστείτε τα αποτελέσματα και τα διδάγματα που αντλήσατε

Σκεπτικό

Όλες οι πόλεις έχουν δυνατά και αδύναμα σημεία και μπορούν να μάθουν από άλλους και να διδάξουν τους άλλους σε διαφορετικούς τομείς και πτυχές της διαδικασίας ΣΒΑΚ. Η διάδοση των γνώσεων και της εμπειρίας σας, βοηθά πρώτα απ' όλα τις πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη να προχωρούν και να βελτιώνονται μαζί. Δεύτερον, σας δίνει την ευκαιρία να αναλογιστείτε την εμπειρία σας και να μάθετε από τους άλλους. Αυτό που επιλέγετε να μοιραστείτε είναι επίσης σημαντικό. Γενικά οι άνθρωποι μοιράζονται με χαρά τις επιτυχίες τους, αλλά οι περισσότεροι προτιμούν να μη μιλούν δημόσια για τις αποτυχίες τους. Αυτό είναι εύλογο, ωστόσο μερικά από τα καλύτερα διδάγματα μπορούν να προκύψουν από την εξέταση τι δεν εξελίχθηκε όπως είχε προγραμματιστεί (είτε με θετικό είτε με αρνητικό τρόπο).

Στόχοι

- Εύρεση ευκαιριών για τη διάδοση των διδαγμάτων που έχουν αντληθεί, σε άλλες πόλεις της χώρας σας, της περιοχής σας ή των περιοχών με κοινή γλώσσα με εσάς (και πέραν αυτών, αν είναι δυνατόν).
- Εύρεση ευκαιριών για μάθηση από την εμπειρία άλλων στη χώρα σας, την περιοχή σας ή τις περιοχές με κοινή με εσάς γλώσσα (και πέραν αυτής, αν είναι δυνατόν). Αυτό θα μπορούσε να αφορά το περιεχόμενο, τη διαδικασία ή τα μέτρα ΣΒΑΚ.
- Βούληση για διάδοση ανοιχτά των λιγότερο θετικών εμπειριών και κυρίως, τι μάθατε από αυτές και τι θα κάνατε διαφορετικά την επόμενη φορά.

Εργασίες

- Καταγράψτε τα διδάγματα που αποκομίσατε και αναλογιστείτε πάνω σε αυτά
- Μοιραστείτε τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιτυχιών και αποτυχιών σας, ώστε άλλες πόλεις να μπορούν να μάθουν από την εμπειρία σας.
- Επικοινωνήστε με άλλες πόλεις της χώρας ή της περιοχής σας με τις οποίες έχετε ήδη διασυνδέσεις και προσκαλέστε τις να μοιραστείτε και να ανταλλάξετε γνώσεις. Αυτό θα μπορούσε να γίνει υπό τη μορφή ενός απλού εργαστηρίου διάρκειας ½ ημέρας με φορείς από μία ή δύο άλλες πόλεις που καλούνται να μοιραστούν, να ανταλλάξουν γνώσεις και να προβληματιστούν από κοινού.



εικόνα © Gehl

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Γράψτε μια μελέτη περίπτωσης (case study) για μια πτυχή της εμπειρίας σας σχετικά με το ΣΒΑΚ της πόλης σας για την Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Εγγραφείτε στην πύλη CiViTAS για να μοιραστείτε και να ανταλλάξετε γνώσεις με άλλους που εργάζονται επίσης στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας: <https://civitas.eu>

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Έναρξη της διάδοσης των διδαγμάτων που αντλήσατε αφού πρώτα υπήρχε ο απαραίτητος χρόνος για προβληματισμό και κατανόηση των επιτυχιών και των αποτυχιών σας.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Τα διδάγματα που αντλήθηκαν έχουν τεκμηριωθεί και έχουν γίνει διαθέσιμα και για άλλους.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

**Τζινόσα (Ginosa), Ρίβας-Βαθιαμαδρίδ (Rivas-Vaciamadrid), Κιλκίς:
Ανταλλαγή γνώσεων σε ευρωπαϊκό εκπαιδευτικό πρόγραμμα για πόλεις**

Το 3ο εκπαιδευτικό πρόγραμμα ΣΒΑΚ CIVITAS SUMP-UP επέτρεψε στις μικρές και μεσαίες πόλεις να μοιραστούν τις γνώσεις και τις εμπειρίες τους μέσω διαφόρων δραστηριοτήτων. Ως αποτέλεσμα των ανταλλαγών, η Ρίβας-Βαθιαμαδρίδ έμαθε τα βήματα για την επιλογή, την ιεράρχηση και την περιγραφή των μέτρων και τα ακολούθησε για την αναδιοργάνωση του συστήματος δημόσιων μεταφορών. Η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ στο Κιλκίς αναφέρθηκε σε πληροφορίες σχετικά με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων, την επιλογή των μέτρων, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση για την ανάπτυξη μιας αποτελεσματικής μεθοδολογίας για την υλοποίησή τους. Η πόλη της Τζινόσα σχεδιάζει να δημιουργήσει μια ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, η οποία θα ενσωματώνει τα διδάγματα από το πρόγραμμα στις μακροπρόθεσμες στρατηγικές της πόλης και έτσι θα συμβάλει στην καλλιέργεια μιας πιο βιώσιμης Τζινόσα.

Συγγραφείς: Jorge Romea Rodriguez, Δήμος Ρίβας-Βαθιαμαδρίδ, Loredana D. Modugno, Δήμος Τζινόσα, Ελευθερία Σπανού, Δήμος Κιλκίς, διάθεση μέσω ICLEI | Εικόνα: Ana Dragutescu

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 12.3: Εξετάστε νέες προκλήσεις και λύσεις****Σκεπτικό**

Πριν ξεκινήσετε τις εργασίες για την επόμενη γενιά του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, θα πρέπει να εξετάσετε νέες προκλήσεις και λύσεις για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα στην πόλη σας. Έχετε ήδη προσαρμόσει και επανεξετάσει τη διαδικασία κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της, τώρα έχετε την ευκαιρία να κάνετε ένα βήμα πίσω και να δείτε πιο στρατηγικά το πώς έχουν αλλάξει οι συνθήκες και οι προσδοκίες - προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η διαδικασία σχεδιασμού και επιλογής μέτρων για το μέλλον.

Αφού προσδιορίσετε πού βρίσκεστε (Δραστηριότητα 12.1), πρέπει να αποφασίσετε πού θέλετε να πάτε και ποια διδάγματα, λύσεις και γνώσεις θέλετε να μεταφέρετε στον επόμενο κύκλο. Η εμπειρία δείχνει ότι κάθε κύκλος σχεδιασμού συμβάλλει στη βελτίωση της εξειδίκευσης και στην αύξηση της αποτελεσματικότητας του επόμενου γύρου σχεδιασμού. Μια πρώτη ανάλυση των προκλήσεων μπορεί να επηρεάσει τη σύνθεση της νέας διαδικασίας σχεδιασμού και να κλείσει τον κύκλο μεταξύ του τρέχοντος και του νέου ΣΒΑΚ.

Στόχοι

- Προετοιμασία για τον επόμενο γύρο σχεδιασμού.
- Αναλογισμός των εμπειριών από τον τρέχοντα κύκλο σχεδιασμού ενόψει των νέων μελλοντικών προκλήσεων.

Εργασίες

- Εξετάστε τις νέες προκλήσεις για το μέλλον (κοινωνία, τεχνολογία, σύστημα μεταφορών) που θα μπορούσαν να έχουν αντίκτυπο στον κύκλο σχεδιασμού και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Ειδικά οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις και η χρήση δεδομένων ενδέχεται να οδηγήσουν σε σημαντικές αλλαγές στο εγγύς μέλλον [π.χ. κινητικότητα ως υπηρεσία (MaaS), αυτοματοποιημένη οδήγηση, μεγάλα σύνολα δεδομένων (Big Data), κοινόχρηστη κινητικότητα].
- Προσδιορίστε τον τρόπο με τον οποίο οι πολιτικές σε άλλους τομείς θα μπορούσαν να δημιουργήσουν συνέργειες με την πολιτική κινητικότητας (χρήσεις γης, ενέργεια, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική ένταξη, υγεία και ασφάλεια).
- Ετοιμαστείτε να αναπτύξετε την επόμενη γενιά του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητάς σας.

- Εξετάστε ποιες δραστηριότητες στα βήματα 1 και 2 του κύκλου δε χρειάζεται να επαναληφθούν.

Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Προσδιορίστε τις νέες προκλήσεις που έχουν δημιουργηθεί κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης (π.χ. μέσω συζήτησης με κύριους εμπλεκόμενους φορείς, ανάλυσης δεδομένων, εντοπισμού των αποτυχιών και επιτυχιών σας από τη δραστηριότητα 12.1).

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

- Πριν την έναρξη ανάπτυξης ενός νέου ΣΒΑΚ (ακόμα εντός της περιόδου υλοποίησης του τρέχοντος):
- Εξέταση του ενδεχόμενου αναθεώρησης και επικαιροποίησης του πλήρους Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας κάθε 5-10 χρόνια. Μετά από 10 χρόνια ολόκληρο το κείμενο ενδέχεται να είναι παρωχημένο, ενώ τα μέτρα θα πρέπει να παρακολουθούνται και να επικαιροποιούνται συχνότερα για να αυξάνεται η πιθανότητα εφαρμογής των καταλληλότερων μέτρων.

Λίστα ελέγχου

- ✓ Εντοπισμός νέων μελλοντικών προκλήσεων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα.
- ✓ Τα διδάγματα από τον τρέχοντα κύκλο σχεδιασμού είναι έτοιμα να χρησιμοποιηθούν για τις επόμενες ολοκληρωμένες διαδικασίες σχεδιασμού.
- ✓ Ολοκλήρωση της αναθεώρησης του ΣΒΑΚ.



Για περισσότερες πληροφορίες

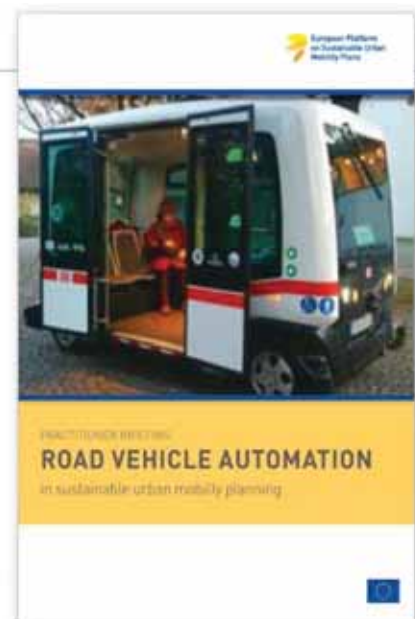
Εγχειρίδιο Μέτρων SUMPs-UP για προχωρημένες πόλεις με συστάσεις για τον τρόπο αξιολόγησης των νέων τεχνολογιών, την προώθηση νέων καινοτόμων μέτρων και τη δημιουργία στρατηγικής για την καινοτομία:
<http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>

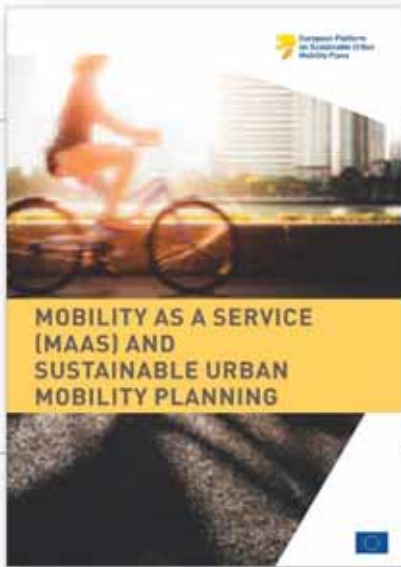


εικόνα © Gehl

Μία από τις μείζονες μελλοντικές προκλήσεις που θα έρθει στη σκέψη των περισσότερων ανθρώπων είναι η **Αυτοματοποίηση**. Οι κατασκευαστές έχουν ήδη αρχίσει να εισάγουν όλο και περισσότερες συνδεδεμένες και αυτοματοποιημένες λειτουργίες στα οχήματά τους. Παρόλο που σημειώνεται ταχεία πρόοδος προς την ανάπτυξη των συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων (CAV), η επιτυχία της μετάβασης προς αυτά θα καθοριστεί σε μεγάλο βαθμό από την καλή ενσωμάτωση αυτής της νέας τεχνολογίας στο υφιστάμενο σύστημα αστικής κινητικότητας ως μέρος των διαδικασιών ΣΒΑΚ. Υπάρχει ξεκάθαρη ανάγκη να εξεταστεί η συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη οδήγηση στο ΣΒΑΚ, αλλά αυτό δεν πρέπει να παρερμηνευθεί ως άκριτη υποστήριξη των επαναστατικών τεχνολογιών σχετικά με τα συνδεδεμένα αυτοματοποιημένα οχήματα (CAVs) και των επιπτώσεών τους, αλλά ως ενθάρρυνση των τοπικών αρχών να επανεξετάσουν με κριτική ματιά τις αναμενόμενες τεχνολογικές αλλαγές και να διαμορφώσουν το μέλλον σύμφωνα με τις προσδοκίες τους. Είναι ζωτικής σημασίας οι δήμοι να διαδραματίζουν ενεργό ρόλο μέσα από ένα σαφές και δημοφιλές όραμα για την πόλη - διασφαλίζοντας ότι «τροφοδοτούνται από την τεχνολογία (technology-fed)» και δεν «καθοδηγούνται από την τεχνολογία (technology-led)».

Μπορείτε να βρείτε περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης των μελλοντικών προκλήσεων των συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων στο Ενημερωτικό Έντυπο για τους Επαγγελματίες **“Road vehicle automation in Sustainable Urban Mobility Planning”**. (Αυτοματοποίηση οδικών οχημάτων στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).





Μαζί με την Αυτοματοποίηση, η Κινητικότητα ως Υπηρεσία (MaaS) αναγνωρίζεται ευρέως ως μια κύρια μελλοντική τάση. Η Κινητικότητα ως Υπηρεσία μπορεί να συγκεντρώσει τις διάφορες νέες επιλογές κινητικότητας (συστήματα κοινής χρήσης, μικρο-κινητικότητα, αυτοματοποίηση) για να συμβάλει σε ένα πολυτροπικό σύστημα στις αστικές μεταφορές.

Το Ενημερωτικό Τεύχος για τους Επαγγελματίες “**Mobility as a Service (MaaS) and Sustainable Mobility Planning**” (Κινητικότητα ως Υπηρεσία [MaaS] και Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) παρέχει πληροφορίες για την κατανόηση του τι είναι η Κινητικότητα ως Υπηρεσία, για την αξιολόγηση της ετοιμότητας μιας πόλης και τη διερεύνηση πιθανών επιχειρησιακών μοντέλων και μοντέλων διακυβέρνησης για την Κινητικότητα ως Υπηρεσία στον Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΡΘΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

Ευρύτερο Μάντσεστερ (Greater Manchester), Ηνωμένο Βασίλειο: Διαρκώς ενημερωμένη διαδικτυακή βάση δεδομένων

Η στρατηγική μεταφορών για το Ευρύτερο Μάντσεστερ 2040 (Greater Manchester transport strategy 2040) και το νέο Σχέδιο Υλοποίησης του Ευρύτερου Μάντσεστερ (2020-2025)/Greater Manchester Delivery Plan (2020-2025) υποστηρίζονται από μια ολοκληρωμένη βάση δεδομένων που έχει δομηθεί γύρω από έξι κοινωνικές τάσεις και ζητήματα που καθοδηγούν τη ζήτηση μεταφορών στο Ευρύτερο Μάντσεστερ.

Η βάση δεδομένων επικαιροποιείται διαρκώς για να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές προκλήσεις και τάσεις, αλλά και να διασφαλίσει ότι οι προθέσεις και οι προσδοκίες που παρουσιάζονται στο ΣΒΑΚ στηρίζονται σε τάσεις και δεδομένα που σχετίζονται με το συγκεκριμένο τόπο και τη χρονική περίοδο. Είναι σημαντικό για μια πόλη να διαθέτει επαρκείς πόρους για να εξασφαλίσει τακτικές, συστηματικές επικαιροποιήσεις των δεδομένων/ πληροφοριών και, συνεπώς, τη διαρκή αξία των συλλεχθέντων στοιχείων.

Συντάκτης: Ben Brisbourne, Traffic for Greater Manchester Authority, διάθεση μέσω EUROCIITIES | Εικόνα: Ευρύτερο Μάντσεστερ





Σημείο αναφοράς: Αξιολόγηση της υλοποίησης των μέτρων

Συγχαρητήρια - έχετε φτάσει επιτυχώς στο τελευταίο σημείο αναφοράς του κύκλου.

Αυτό το σημείο στον κύκλο σηματοδοτεί την ολοκλήρωση της υλοποίησης των μέτρων και της αξιολόγησής τους, το τέλος ολόκληρου του κύκλου και ταυτόχρονα την έναρξη μιας νέας διαδικασίας ΣΒΑΚ. Αυτό το σημείο αναφοράς παρουσιάζει ένα σημείο προβληματισμού όπου κοιτάζετε πίσω τα μέτρα που έχετε σχεδιάσει και υλοποιήσει, τις γνώσεις και τις δεξιότητες που έχετε αποκτήσει και τις προκλήσεις που έχετε αντιμετωπίσει. Βάσει αυτών, τολμάτε να κοιτάξετε το μέλλον; Τι μπορείτε να περιμένετε από τον επόμενο κύκλο σχεδιασμού και ποιες βελτιώσεις και ιδέες θέλετε να επιτύχετε στο μέλλον; Μοιραστείτε τα αποτελέσματα της αξιολόγησης και, εάν έχετε ήδη αποφασίσει, επικοινωνήστε την απόφασή σας να συνεχίσετε τη διαδικασία και να προετοιμάσετε το επόμενο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αυτό μπορεί να λάβει χώρα υπό τη μορφή δημόσιας εκδήλωσης, όπου θα είναι καλεσμένοι οι πολίτες, οι εμπλεκόμενοι φορείς και τα (τοπικά) μέσα ενημέρωσης.

Ο ολοκληρωμένος κύκλος και οι επιτυχίες του αξίζουν να γιορταστούν με την τοπική κοινότητα. Θα μπορούσατε σε αυτό το σημείο να γίνετε δημιουργικοί και να παρουσιάσετε τις εμπειρίες της διαδικασίας σχεδιασμού με διαδραστικούς και ποικίλους τρόπους (π.χ. περιπατητική περιήγηση στην πόλη, παρουσίαση του “πριν” και του “μετά”, μια ταινία για το «μετά» κ.λπ.). Δείτε στους ανθρώπους τι έχετε επιτύχει από κοινού, για τι μπορείτε να είστε περήφανοι και τι θα μπορούσε να επιφυλάσσει ακόμα το μέλλον, όταν συνεχίζετε μια προσέγγιση ΣΒΑΚ.



www.eltis.org