



ΟΔΗΓΙΕΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ
ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Για περισσότερες πληροφορίες

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans
www.eltis.org/mobility-plans
E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Ευρωπαϊκή επιτροπή
Directorate-General for Mobility and Transport
Unit C.1 - Clean transport & sustainable urban mobility
Rue Jean-André de Mot 28
B-1049 Brussels

Το πρωτότυπο κείμενο στην αγγλική γλώσσα συντάχθηκε για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ωστόσο αντικατοπτρίζει τις απόψεις των συγγραφέων και η Επιτροπή σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη για τη χρήση των πληροφοριών οι οποίες εμπεριέχονται.

Σύμβαση: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

Τίτλος: Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.

Έκδοση: Ιανουάριος 2014 (revised foreword)

Συγγραφείς: Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker
Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH
Email: info@rupprecht-consult.eu
www.rupprecht-consult.eu

Στις μελέτες περιπτώσεως και στα εργαλεία που παρουσιάζονται συνέβαλλαν: BKK Centre for Budapest Transport: László Sándor Kerényi; Centro - West Midlands Integrated Transport Authority: Steven Keeley; City of Helsinki: Mette Granberg, Johanna Vilkuna, Sakari Saarinen; Environmental Studies Centre, Vitoria-Gasteiz City Council: Juan Carlos Escudero, María de Santiago; European Federation of Inland Ports: Isabelle Ryckbost; Inland Navigation Europe: Karin de Schepper; Institut d'Estudis Territorials, Barcelona: Kerstin Burckhart; Lund University: Tom Rye; Mobiel 21: Sarah Martens, Jan Christiaens; Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe: Gábor Heves; Rupprecht Consult: Wolfgang Backhaus, Sebastian Bührmann, Michael Laubenheimer, Miriam Lindenau, Siegfried Rupprecht, Patrick Vanegmond, Frank Wefering, Gabi Wegeler; Stockholm Environment Institute: John Forrester; TRT Trasporti e Territorio: Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi.

Σχεδιασμός: FGM-AMOR

Εξώφυλλο: www.eltis.org / Harry Schiffer

ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ

Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) ολοκλήρωσε με επιτυχία το πρώτο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στην Ελλάδα, ένα Σχέδιο που εκπονήθηκε με βάση τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και απέσπασε ειδικό βραβείο τον Μάρτιο του 2015 σε ειδική τελετή στις Βρυξέλλες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Μεταφορών, Violeta Bulc. Η όλη προσπάθεια ξεκίνησε στις αρχές του 2011 και επισφραγίστηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2014 με την ομόφωνη έγκριση του ΣΒΑΚ από τα μέλη του Συμβουλίου του ΣΑΣΘ.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης αποτελεί μελέτη περίπτωσης στην ιστοσελίδα του ELTIS (portal για την αστική κινητικότητα), χάρη στις δικές μας προσπάθειες και πρωτοβουλίες και έλαβε ευρωπαϊκής αναγνώρισης μέσω της βράβευσής του. Αποτελεί δε, μια πρωτοβουλία που προσπαθεί να συμβάλει στο μετασχηματισμό των μέσων μαζικής μεταφοράς ώστε να αποτελέσουν σύγχρονη, γρήγορη, ασφαλή, αξιόπιστη, οικονομική και ελκυστική επιλογή στις μετακινήσεις των κατοίκων της πόλης. Στο πλαίσιο αυτού του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης οι δημόσιες συγκοινωνίες αναγνωρίζονται ως ο βασικός πυλώνας για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης κινητικότητας και της αστικής ανάπτυξης.

Στην Ελλάδα τα ΣΒΑΚ κερδίζουν ολοένα έδαφος ενώ όλο και περισσότεροι Δήμοι αναγνωρίζουν την ανάγκη ενός βιώσιμου σχεδιασμού αναζητώντας χρηματοδοτήσεις για την εκπόνηση των σχεδίων είτε μέσα από Ευρωπαϊκά Προγράμματα είτε μέσα από Εθνική χρηματοδότηση.

Τα πλεονεκτήματα και η προστιθέμενη αξία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι πολλαπλά και θα πρέπει να γνωστοποιούνται λαμβάνοντας αποφάσεις πολιτικής, στους μελετητές, και στους φορείς που ασχολούνται με την αστική κινητικότητα, ώστε να τους πείσουν για τα πλεονεκτήματα της εφαρμογής αυτής της προσέγγισης στο δικό τους αστικό περιβάλλον.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει Οδηγίες για την εκπόνηση και την υλοποίηση των ΣΒΑΚ «*Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*» (*Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2013*) οι οποίες απευθύνονται σε όσους ασχολούνται με την κινητικότητα και τις αστικές μεταφορές καθώς και σε αυτούς που συμμετέχουν στην ανάπτυξη και την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ.

Στο παρόν τεύχος παρουσιάζονται οι Οδηγίες για την εκπόνηση και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Οι Οδηγίες αυτές μεταφράστηκαν από το ΣΑΣΘ με σκοπό να αποτελέσουν ένα χρήσιμο εργαλείο για τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης και κυρίως τους Δήμους της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης προκειμένου να εκπονήσουν τα δικά τους τοπικά-επιχειρησιακά ΣΒΑΚ.

Το ΣΑΣΘ, πρωτοπορώντας στην Ελλάδα και ολοκληρώνοντας το Στρατηγικό ΣΒΑΚ για την Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης διαθέτει πλέον την τεχνογνωσία προκειμένου να συμβουλέψει και να συνδράμει τους Δήμους προς την κατεύθυνση αυτή παραμένοντας αρωγός στην προσπάθειά τους. Σας καλώ λοιπόν όλους να συμπορευτούμε για να επιτύχουμε τους στόχους μας, να συνεργαστούμε, να διαμορφώσουμε πολιτικές και μέτρα σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Ιωάννης Παλαιστής

Πρόεδρος ΣΑΣΘ

Περιεχόμενα

ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ	3
ΓΕΝΙΚΑ	6
ΜΕΡΟΣ Ι: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	8
ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ?	8
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	12
ΠΩΣ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΟΙ ΟΔΗΓΙΕΣ	15
Μέρος ΙΙ: Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΣΒΑΚ	16
Ο ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΣΕ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	17
ΒΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	18
ΒΗΜΑ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΣΑΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ ΣΒΑΚ	19
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.1: ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΣΤΙΣ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ..	19
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.2: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ /ΕΘΝΙΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ	21
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.3: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	22
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.4: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΟΡΩΝ	24
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.5: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΟΥ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	27
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.6: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	30
ΒΗΜΑ 2: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	32
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.1: ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΣΑΣ	32
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.2: ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΓΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	34
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.3: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ	36
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.4: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	41
ΒΗΜΑ 3: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ	43
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 3.1: ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ	43
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 3.2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ	48
ΒΗΜΑ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ	55
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 4.1: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ..	55
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 4.2 ΕΝΕΡΓΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ	58
ΒΗΜΑ 5: ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ	61
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 5.1: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ...	61
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 5.2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ «ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΟΧΩΝ»	63

ΒΗΜΑ 6: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	67
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6.1: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	67
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6.2: ΜΑΘΑΙΝΟΝΤΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΜΕΙΡΙΕΣ ΑΛΛΩΝ	72
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6.3 : ΕΞΕΤΑΣΗ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΣΧΕΣΗΣ ΤΙΜΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ	73
ΔΡΑΣΗ 6.4 : ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	75
ΒΗΜΑ 7: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΣΑΦΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	78
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 7.1: ΑΝΑΘΕΣΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΟΡΩΝ	78
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 7.2: ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ	79
ΒΗΜΑ 8: ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	82
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 8.1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	82
ΒΗΜΑ 9: ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΣΒΑΚ	89
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 9.1: ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	89
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 9.2: ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	91
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 9.3: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	93
ΒΗΜΑ 10: ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΟΡΘΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ)	95
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.1: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	95
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.2 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ	99
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.3: ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ	101
ΒΗΜΑ 11: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΕΜΠΕΙΡΙΩΝ	104
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 11.1 ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	104
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 11.2 ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ – ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΥΧΙΑΣ	105
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 11.3 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΝΕΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΠΟΜΕΝΟΥ ΣΒΑΚ	107

ΓΕΝΙΚΑ

Το Σχέδιο Δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αστική κινητικότητα απαιτεί την αύξηση υιοθέτησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη. Το έγγραφο αυτό εισάγει την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας- ΣΒΑΚ και περιγράφει τα βήματα που απαιτούνται για την εκπόνηση αυτών των σχεδίων. Το τεύχος απευθύνεται σε επαγγελματίες της αστικής κινητικότητας και των συγκοινωνιών καθώς και σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς που θα συμμετάσχουν στην προετοιμασία και την υλοποίηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι κατευθυντήριες γραμμές – οδηγίες που παρουσιάζονται στο παρόν τεύχος επικεντρώνονται στην περιγραφή των βασικών απαιτήσεων για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Περιλαμβάνονται παραδείγματα καλής πρακτικής, εργαλεία και αναφορές που δείχνουν την περεταίρω ανάπτυξη και εφαρμογή των ΣΒΑΚ.

Σε πολλές περιπτώσεις, οι καλές πρακτικές καλύπτουν παραδείγματα από σχέδια αστικής κινητικότητας, τα οποία μπορούν να θεωρηθούν πώς πληρούν τις απαιτήσεις των ΣΒΑΚ. Σε άλλες περιπτώσεις, οι καλές πρακτικές περιγράφουν διαδικασίες και δραστηριότητες που δεν ενσωματώνονται άμεσα στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ, αλλά παρέχουν πολύτιμες συμβουλές για παρόμοιες δραστηριότητες (π.χ. συμμετοχή πολιτών κατά το σχεδιασμό συγκεκριμένων μέτρων) εντός της διαδικασίας σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ο στόχος τους είναι να παρέχουν ένα χαρτοφυλάκιο παραδειγμάτων από διαφορετικές περιοχές της Ευρώπης αποδεικνύοντας ότι η προσέγγιση του καλού σχεδιασμού είναι δυνατή σε διαφορετικά πλαίσια.

Οι Πληροφορίες που περιέχονται στις ενότητες «Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις» δίνουν πρόσθετη καθοδήγηση στις πόλεις και τις περιφέρειες που έχουν ήδη φτάσει σε προχωρημένο επίπεδο σχεδιασμού αστικής κινητικότητας. Πολλά από τα παραδείγματα καλής πρακτικής δείχνουν, επίσης, προηγμένες δραστηριότητες σχεδιασμού.

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές έχουν συνταχθεί με την βοήθεια πολλών ειδικών στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας και των μεταφορών από όλη την Ευρώπη και αντανακλούν μεγάλο εύρος εμπειριών. Ωστόσο, οι κατευθυντήριες γραμμές, πρέπει να ερμηνευτούν στο πλαίσιο των τοπικών ιδιαιτεροτήτων και συνθηκών οι οποίες μπορεί να οδηγήσουν σε προσεγγίσεις που διαφοροποιούνται από εκείνες που περιγράφονται στο παρόν τεύχος. Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν δίνουν λεπτομερείς τεχνικές οδηγίες, αλλά έμφαση στη διαδικασία ανάπτυξης των ΣΒΑΚ. Το τεύχος ωστόσο, περιλαμβάνει συνδέσμους με πιο συγκεκριμένες τεχνικές οδηγίες και εργαλεία που μπορούν να εφαρμοστούν κατά την ανάπτυξη των σχεδίων.

Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές-οδηγίες αποτελούν ένα έγγραφο εργασίας. Το έργο των ΣΒΑΚ καλωσορίζει σχόλια και ενθαρρύνει την υποβολή περεταίρω παραδειγμάτων πρακτικών σχεδιασμού (κυρίως από πόλεις της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης). Παρακαλείσθε να δείτε τα στοιχεία επικοινωνίας ώστε να στείλετε τις παρατηρήσεις ή τις πληροφορίες σας.

ΜΕΡΟΣ Ι: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αν φανταστείς την πόλη σου σε 20 χρόνια, πώς θα ήθελες να είναι; Ένα μέρος που τα παιδιά θα μπορούσαν να παίζουν ασφαλής; Όπου ο αέρας είναι καθαρός; Όπου θα μπορείς να κάνεις βόλτα κάνοντας τα ψώνια σου; Ένα μέρος με περισσότερα πάρκα και πράσινο; Ένα μέρος με επιχειρήσεις που ευημερούν;

Όμως πώς θα υλοποιηθεί αυτό το όραμα; Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας γίνεται με σκοπό να σχεδιαστεί το μέλλον της πόλης έχοντας ως επίκεντρο τον άνθρωπο. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας -ΣΒΑΚ σημαίνουν «Σχεδιασμός με τον άνθρωπο στο επίκεντρο».

Θα πρέπει επίσης να γίνει σαφές από την αρχή ότι ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί μια προσέγγιση, που προωθεί μια πρακτική σχεδιασμού που έχει ως στόχο μια πραγματικά βιώσιμη αστική ανάπτυξη των μεταφορών. Σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας σημαίνει κίνηση προς τη σωστή κατεύθυνση. Ο σχεδιασμός αυτός θα πρέπει να αναπτυχθεί παίρνοντας για παράδειγμα υπάρχουσες πρακτικές Ευρωπαϊκών πόλων στις οποίες εφαρμόζονται πολλές από τις πτυχές, που καλύπτονται από ένα ΣΒΑΚ.



Ο Σχεδιασμός αποτελεί μια πολύπλοκη διαδικασία με αντικρουόμενες απαιτήσεις: διατήρηση υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής με παράλληλη δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις, περιορισμός κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές χωρίς όμως να εμποδίζεται η απρόσκοπτη κυκλοφορία αγαθών και ανθρώπων, κλπ. Επιπλέον, υπάρχουν άλλα θέματα που χρήζουν εξίσου σημαντικής προσοχής, με έμφαση στη δημόσια υγεία, την κλιματική αλλαγή, το θόρυβο, την ατμοσφαιρική ρύπανση, κλπ.

Η ανάγκη ύπαρξης μιας διαδικασίας σχεδιασμού περισσότερο βιώσιμης και ολοκληρωμένης, ως τρόπος για την αντιμετώπιση των παραπάνω προκλήσεων και εντοπισμός των κατάλληλων πολιτικών, είναι ευρέως αποδεκτά. Το ΣΒΑΚ αποτελεί την ιδέα της ολοκληρωμένης προσέγγισης και ενισχύει την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς παράλληλα με τη στροφή προς εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

Σε τοπικό και εθνικό επίπεδο υπάρχει μια σχετική πρόοδος προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης του σχεδιασμού αστικής κινητικότητας και την καθιέρωση ενός πλαισίου για τον ορισμό των ΣΒΑΚ. Η Αγγλία και η Γαλλία θεωρούνται πρόδρομοι των προσεγγίσεων σχεδιασμού αστικής κινητικότητας. Ωστόσο, η ιδέα μετατοπίζεται πλέον και σε άλλες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αναγνωρίζοντας το σημαντικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσουν τα ΣΒΑΚ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε στο Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα του 2009 την επιτάχυνση στην υιοθέτηση τέτοιων σχεδίων παρέχοντας σχετικές οδηγίες, βέλτιστες πρακτικές, κλπ. Το Ιούνιο του 2010 το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δήλωσε την υποστήριξή του για την «ανάπτυξη ΣΒΑΚ σε πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές και ενθαρρύνει την ανάπτυξη κινήτρων, όπως υποστήριξη από ειδικούς και ανταλλαγή πληροφοριών για τη δημιουργία τέτοιων σχεδίων».

Οι οδηγίες αυτές παρουσιάζουν τα βασικά στάδια για τον καθορισμό πολιτικών κινητικότητας. Η διαδικασία ενισχύει την εμπλοκή των αρμόδιων φορέων σε όλα τα στάδια

σχεδιασμού και τη συνεργασία μεταξύ των αρχών και των αρμόδιων που ασκούν πολιτική. Την ίδια στιγμή, η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ δεν πρέπει να θεωρείται σαν ένα επιπρόσθετο επίπεδο στο σχεδιασμό των μεταφορών, αλλά σαν κάτι συμπληρωματικό στα υπάρχοντα σχέδια και διαδικασίες. Το παρόν κείμενο που σχεδιάστηκε λαμβάνοντας υπόψη βέλτιστες πρακτικές της Ευρώπης, θα πρέπει να γίνει μέρος της καθημερινής πρακτικής σχεδιασμού σε όλες τις Ευρωπαϊκές πόλεις. Τέλος, ο σχεδιασμός για το μέλλον των πόλεων θα πρέπει να έχει στο επίκεντρο τους πολίτες, ως ταξιδιώτες, επιχειρηματίες, καταναλωτές, ή με οποιονδήποτε άλλο ρόλο.

ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ο πίνακας παρουσιάζει με απλουστευμένο τρόπο μερικές από τις βασικές διαφορές μεταξύ της διαδικασίας σχεδιασμού που περιγράφεται στο παρόν τεύχος και της «παραδοσιακής» προσέγγισης σχεδιασμού.

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός	Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Έμφαση στην Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία	→ Έμφαση στον Άνθρωπο
Βασικός Στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	→ Βασικός Στόχος: Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής
Έμφαση στα μέσα μεταφοράς	→ Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία
Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός	→ Μακροχρόνιο όραμα
Διοικητικά Όρια	→ Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία
Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί	→ Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Έμφαση στις υποδομές	→ Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση
Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων	→ Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης
Εντολές από Αιρετούς και Σχεδιασμός από Ειδικούς	→ Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ?

Οι Οδηγίες προέκυψαν ύστερα από ενδελεχή διαβούλευση με επαγγελματίες του σχεδιασμού των μεταφορών, τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και άλλους αρμόδιους θεσμικούς φορείς μέσα από ένα ευρύ φάσμα ειδικοτήτων σε όλη την Ευρώπη.

Ο ακόλουθος ορισμός των ΣΒΑΚ προέκυψε μέσα από τη διαδικασία αυτή:

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

Στόχος και Σκοπός ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επιδιώκει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη -τουλάχιστον- των ακόλουθων στόχων:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας του παρέχεται από το δίκτυο μεταφορών σε όλους.
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας.
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

Οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καλύπτουν όλους τους τρόπους και τις μορφές των μεταφορών σε μια αστική περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων ή ιδιωτικών μεταφορών, των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών, των μεταφορών με μηχανοκίνητα ή μη-μηχανοκίνητα μέσα, την κίνηση και τη στάθμευση.

Βασικά χαρακτηριστικά ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Τα ΣΒΑΚ αντιμετωπίζουν τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές, στις αστικές περιοχές, πιο αποτελεσματικά. Είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας που περιλαμβάνει την ανάλυση της κατάστασης, την διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και σκοπούς, την επιλογή μέτρων και πολιτικών, την ενεργή επικοινωνία, την παρακολούθηση και αξιολόγηση και την αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων από τη διαδικασία.

Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα ρυθμιστικά πλαίσια, τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

- Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής.
- Συμμετοχική προσέγγιση με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- Ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης.
- Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση.
- Αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων.
- Τακτική παρακολούθηση, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων.
- Εξέταση του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς.

Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές πρόγραμμα εφαρμογής

Ένα ΣΒΑΚ βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας για ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα, το οποίο καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς: δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, με μηχανοκίνητα και μη μηχανοκίνητα μέσα, κίνηση και στάθμευση.

Περιέχει ένα σχέδιο για τη βραχυπρόθεσμη εφαρμογή στρατηγικών, το οποίο περιλαμβάνει ένα χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, σχέδιο προϋπολογισμού, καθώς και μια σαφή κατανομή αρμοδιοτήτων και πόρων που απαιτούνται για την εφαρμογή των πολιτικών και των μέτρων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο .

Συμμετοχική προσέγγιση

Τα ΣΒΑΚ εστιάζουν στους ανθρώπους και την κάλυψη των βασικών αναγκών τους για κινητικότητα. Ακολουθούν μια διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση, η οποία εμπλέκει τους πολίτες και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για συνεργασία καθ 'όλη την διαδικασία εκπόνησης και εφαρμογής του.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί προϋπόθεση για τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη προκειμένου να αναλάβουν την ευθύνη για το ΣΒΑΚ και τις πολιτικές που προωθεί. Κάνει τη δημόσια αποδοχή και υποστήριξη πιο πιθανή και συνεπώς, ελαχιστοποιεί τους κινδύνους για τη λήψη αποφάσεων διευκολύνοντας έτσι την εφαρμογή του σχεδίου.

Ισορροπημένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς

Τα ΣΒΑΚ προωθούν μια ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών τρόπων μεταφοράς, ενώ ταυτόχρονα ενθαρρύνουν την στροφή προς πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης. Προτείνουν μια ολοκληρωμένη δέσμη δράσεων για τη βελτίωση της απόδοσης και αποτελεσματικότητας του κόστους με σχέση με τους δηλωθέντες στόχους και σκοπούς. Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν τεχνικά, προωθητικά και βασισμένα στην αγορά μέτρα και υπηρεσίες καθώς και επίσης και υποδομές.

Τα ακόλουθα θέματα είναι τυπικά ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: δημόσιες συγκοινωνίες, μη-μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση και ποδηλασία), συνδυασμένες μεταφορές, μεταφορά πόρτα -πόρτα, αστική οδική ασφάλεια, ρέουσα και στάσιμη οδική μεταφορά, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση της κινητικότητας, Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS).

Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση

Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ακολουθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με υψηλό επίπεδο συνεργασίας και διαβούλευσης μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης και των αρμόδιων αρχών. Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και η εφαρμογή περιλαμβάνει:

α) Δέσμευση για την αειφορία, δηλαδή την εξισορρόπηση της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής δικαιοσύνης και της περιβαλλοντικής ποιότητας.

β) Διαβούλευση και συνεργασία μεταξύ των υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο για να εξασφαλιστεί η συνοχή και η συμπληρωματικότητα των πολιτικών σε συναφείς τομείς (μεταφορές, χρήσεις γης και χωροταξικός σχεδιασμός, κοινωνικές υπηρεσίες, υγεία, ενέργεια, εκπαίδευση, αστυνόμευση, κλπ).

γ) Στενή συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές σε άλλα επίπεδα διακυβέρνησης (π.χ. περιφέρεια, δήμο, οικισμό, περιοχή και κράτος μέλος).

δ) Συντονισμός των δραστηριοτήτων μεταξύ των αρχών γειτονικών αστικών και περιαστικών περιοχών (που καλύπτουν ολόκληρη την «λειτουργική πόλη» όπως αυτή ορίζεται από τις μεγάλες ροές μετακίνησης).

Εκτίμηση των σημερινών και μελλοντικών επιδόσεων

Η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ επικεντρώνεται στην επίτευξη φιλόδοξων, μετρήσιμων στόχων προερχόμενοι από βραχυπρόθεσμες επιδιώξεις, ευθυγραμμισμένες με ένα όραμα κινητικότητας και ενσωματωμένες στη γενικότερη στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης.

Το ΣΒΑΚ βασίζεται σε μια ενδελεχή εκτίμηση της τρέχουσας και μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Παρέχει μια ολοκληρωμένη επισκόπηση της παρούσας κατάστασης και τη δημιουργία της βασικής γραμμής έναντι της οποίας η πρόοδος μπορεί να μετρηθεί.

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιλαμβάνει την αναθεώρηση του προγραμματισμού και της υλοποίησης του τρέχοντος θεσμικού πλαισίου. Κατάλληλοι δείκτες πρέπει να προσδιοριστούν για να περιγράψουν τη τρέχουσα κατάσταση του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Τα ΣΒΑΚ προσδιορίζουν συγκεκριμένους στόχους απόδοσης, οι οποίοι είναι ρεαλιστικοί με βάση τη σημερινή κατάσταση στον αστικό χώρο και φιλόδοξοι σε σχέση με τους στόχους του σχεδίου.

Τα ΣΒΑΚ θέτουν μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι βασίζονται σε μια ρεαλιστική εκτίμηση βάσει των διαθέσιμων πόρων.

Τέλος, ειδικοί δείκτες χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση της προόδου επίτευξης των στόχων.

Τακτική παρακολούθηση , επανεξέταση και υποβολή εκθέσεων

Η εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας παρακολουθείται στενά. Η πρόοδος προς την επίτευξη των στόχων του σχεδίου αξιολογείται τακτικά με βάση το πλαίσιο των δεικτών. Για το σκοπό αυτό απαιτούνται κατάλληλες ενέργειες για να εξασφαλιστεί η έγκαιρη πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και στατιστικά στοιχεία.

Η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ και η εφαρμογή του θα μπορούσε να προτείνει αναθεώρηση των στόχων και ενδεχομένως, όπου απαιτείται διορθωτικές ενέργειες.

Μια Έκθεση Παρακολούθησης που θα δημοσιοποιηθεί στους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς θα ενημερώνει για την πρόοδο και την εφαρμογή του ΣΒΑΚ.

Εξέταση του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς

Η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ πρέπει να περιλαμβάνει μια ανασκόπηση του κόστους και των οφελών όλων των τρόπων μεταφοράς. Αυτό πρέπει να λαμβάνει υπόψη το ευρύτερο κοινωνικό κόστος και τα οφέλη σε όλους τους τομείς προκειμένου να ενημερώνει ορθά για την επιλογή των δράσεων.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Στην Ευρώπη υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο (Local Transport Plans) ή η Γαλλία (Plans de Déplacements Urbains, PDU) μπορούν να θεωρηθούν πρόδρομοι σε αυτήν την προσπάθεια, ωστόσο η προσέγγιση των ΣΒΑΚ είναι νέα ή και συνήθως δεν υπάρχει καθόλου τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε.

Τα πλεονεκτήματα και η προστιθέμενη αξία των ΣΒΑΚ πρέπει να γίνονται γνωστά σε αυτούς που λαμβάνουν τις αποφάσεις, στους μελετητές, και σε όλους τους φορείς που ασχολούνται με την αστική κινητικότητα, ώστε να τους πείσουν για τα πλεονεκτήματα της προσέγγισης αυτής και την εφαρμογή της στο δικό τους αστικό περιβάλλον. Οι δήμοι μπορεί να αντιληφθούν ένα ΣΒΑΚ σαν άλλο ένα σχέδιο που βρίσκεται στο πρόγραμμά τους. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας δεν είναι μια νέα δραστηριότητα σχεδιασμού, αλλά βασίζεται στις ήδη υπάρχουσες πρακτικές και τεχνικές σχεδιασμού.

Τα πλεονεκτήματα τα οποία σχετίζονται με τα ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν:



1. ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Υπάρχει μια ευρέως διαδεδομένη άποψη ότι ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των αστικών περιοχών. Αυτό μπορεί να εκφραστεί με πολλές μικρότερες ή μεγαλύτερες βελτιώσεις, όπως πιο ελκυστικοί δημόσιοι χώροι, βελτιωμένη (οδική) ασφάλεια, καλύτερη ποιότητα αέρα, λιγότερες εκπομπές ρύπων και λιγότερος θόρυβος. Στο βαθμό αυτό, ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας φέρει ένα συναισθηματικό μήνυμα (βελτιωμένοι δημόσιοι χώροι, ασφάλεια των παιδιών), το οποίο θα πρέπει να διαδίδεται συνεχώς.

2. ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

Η κινητικότητα αποτελεί σημαντικό καταλύτη για την τοπική οικονομία. Το υγιέστερο περιβάλλον και η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης συμβάλλει ουσιαστικά στη μείωση του κόστους για την τοπική κοινότητα και στην προσέλκυση νέων επιχειρήσεων. Στον παγκόσμιο και εθνικό ανταγωνισμό των αστικών κέντρων, μια καλά οργανωμένη και βιώσιμη πόλη είναι μια πιο ελκυστική πόλη για τους επενδυτές και αποτελεί μια πολύ καλύτερη «επιχειρηματική ευκαιρία» από μια πόλη χωρίς σαφή μακρόπνοη πολιτική κινητικότητας.

3. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ

Τα ΣΒΑΚ είναι στενά συνδεδεμένα με τις θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Ακόμη, οι πολίτες και η κοινωνία

μπορούν να αντιληφθούν τις θετικές επιδράσεις στην υγεία τους εξοικονομώντας έτσι σημαντικά χρήματα τα οποία σχετίζονται με την υγεία τους, τόσο βραχυπρόθεσμα, όσο και μακροπρόθεσμα. Επιπλέον, ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας βοηθά στην αντιμετώπιση κάποιων ζητημάτων σχετικά με την κλιματική αλλαγή.

4. ΑΠΡΟΣΚΟΠΤΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι ένα εξαιρετικό εργαλείο για τη δημιουργία πολυτροπικών λύσεων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα. Φέρνοντας διάφορους εμπλεκόμενους φορείς γύρω από το ίδιο τραπέζι εξασφαλίζεται ότι οι ιδιαίτερες ανάγκες πρόσβασης των πολιτών και των επιχειρήσεων μπορούν να αντιμετωπιστούν πιο αποτελεσματικά.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ

Σε μια εποχή που οι οικονομικοί πόροι είναι περιορισμένοι, είναι πολύ σημαντικό οι λύσεις που θα υιοθετούνται να κάνουν χρήση των διαθέσιμων πόρων με πιο αποδοτικό τρόπο. Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αλλάζει τις προτεραιότητες από τα μεγάλα οδικά έργα προς ένα ισορροπημένο μίγμα μέτρων συμπεριλαμβανομένων των μέτρων διαχείρισης κινητικότητας με χαμηλό κόστος. Η υιοθέτηση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» εισάγει επιπρόσθετα μία πρόσθετη πηγή εσόδων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

6. ΚΕΡΔΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί βασική αρχή ενός ΣΒΑΚ. Η πόλη η οποία νοιάζεται για τις ανάγκες των πολιτών της και εμπλέκει τους αρμόδιους φορείς κατάλληλα στην όλη διαδικασία, είναι σε πολύ καλύτερη θέση ώστε να αποκτήσει μιας υψηλού επιπέδου "δημόσια νομιμοποίηση".

7. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΝΤΑΣ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΣΧΕΔΙΑ

Οι μελετητές, οι οποίοι παραδοσιακά επικεντρώνονται στην ανάπτυξη των υποδομών, μπορούν να κατανοήσουν καλύτερα τις ανάγκες κινητικότητας των διαφόρων ομάδων χρηστών εφόσον λαμβάνουν τη γνώμη τους (feedback). Επιπλέον, οι τοπικοί εμπλεκόμενοι μερικές φορές μπορούν να βρουν πολύ αποτελεσματικές λύσεις, λόγω της εξοικείωσης τους με μια συγκεκριμένη κατάσταση.

Η ολοκληρωμένη και διεπιστημονική προσέγγιση στο σχεδιασμό εξασφαλίζει ότι το σχέδιο προωθεί την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των σχετικών τρόπων μετακίνησης, ενώ παράλληλα ενθαρρύνει τη στροφή προς πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.

8. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Τα ΣΒΑΚ προσφέρουν έναν αποτελεσματικό τρόπο για την αντιμετώπιση και την εκπλήρωση των νομικών υποχρεώσεων, όπως της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για την ποιότητα του αέρα και των Εθνικών Κανονισμών περί θορύβου.

9. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ, ΑΥΞΗΣΗ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗΣ

Τα προβλήματα αστικής κινητικότητας συχνά έχουν να κάνουν και με διοικητικούς περιορισμούς, που αφορούν πολλαπλούς τομείς πολιτικής ή πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και φορέων. Ο βιώσιμος αστικός σχεδιασμός αναζητά λύσεις για την «λειτουργική πόλη» σε συνδέσεις με τις γύρω περιοχές και το εθνικό και ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εμπνέει τον συνεργατικό σχεδιασμό μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής και διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης στο πλαίσιο της «λειτουργικής πόλης».

10. ΠΙΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Τα ΣΒΑΚ μπορούν να βοηθήσουν τους φορείς να έχουν πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης για καινοτόμες λύσεις ή για ολοκληρωμένες προσεγγίσεις σχεδιασμού. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ύπαρξη ΣΒΑΚ μπορεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της πόλης, όταν πρόκειται για ζητήματα χρηματοδότησης.

11. ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΝΕΑ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Αποτέλεσμα του συνεχούς αειφόρου σχεδιασμού αποτελεί η δημιουργία ενός κοινού οράματος, μιας νέας κουλτούρας κινητικότητας: ένα όραμα που έχει συμφωνηθεί από τους πολιτικούς παράγοντες, τα θεσμικά όργανα και τους πολίτες, ένα όραμα που ξεπερνά τις εκλογικές αναμετρήσεις και που μπορεί να περιλαμβάνει λιγότερο ελκυστικά στοιχεία με μακροπρόθεσμα ωστόσο οφέλη.



ΠΩΣ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΟΙ ΟΔΗΓΙΕΣ

Οι κατευθυντήριες γραμμές είναι το αποτέλεσμα των εργασιών που διεξήχθησαν για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Εκτελεστικού Οργανισμού για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI) στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υπηρεσιών με ισχύ από τον Μάιο του 2010 έως και τον Αύγουστο του 2013. Ο στόχος αυτής της εργασίας ήταν να επιταχυνθεί η εκπόνηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη, όπως προτείνεται στο Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα (Action Plan on Urban Mobility).

Οι κατευθυντήριες γραμμές που παρουσιάζονται έχουν προκύψει μέσα από ανασκόπηση υπαρχόντων εγγράφων και στοιχεία εμπειρογνομόνων:

- Αναζήτηση προηγούμενων ερευνών (π.χ. έκθεση ομάδας εμπειρογνομόνων του 2004 για τα Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Μεταφορών-SUTP και το έργο BUSTRIP).
- Ανάλυση εθνικών και περιφερειακών εγγράφων καθοδήγησης σχετικά με την προετοιμασία των τοπικών σχεδίων μεταφορών, ειδικά ο Οδηγός των Τοπικών Σχεδίων Μεταφορών του Ην. Βασιλείου (UK Local Transport Plan Guidance (δεύτερη και τρίτη έκδοση) καθώς και ο Οδηγός των Γαλλικών Σχεδίων (Déplacements Urbains -PDU) και των εγγράφων αξιολόγησης. Έρευνα σχετικά με την προσέγγιση των ΣΒΑΚ σε 31 Ευρωπαϊκές χώρες, (28 κράτη μέλη της ΕΕ καθώς και η Ισλανδία, το Λιχτενστάιν και η Νορβηγία).
- Αξιολόγηση των αναγκών των χρηστών η οποία περιλαμβάνει 49 αρμόδιους φορείς και συνεντεύξεις εμπειρογνομόνων σε 26 χώρες.
- Πέντε συναντήσεις εργασίας των ενδιαφερόμενων για ΣΒΑΚ από το 2010 έως το 2013 (επιπλέον διαβουλεύσεις που οργανώθηκαν στο παρελθόν από ομάδα εμπειρογνομόνων και το έργο PILOT) τις οποίες παρακολούθησαν συνολικά 168 συμμετέχοντες από 26 χώρες.
- Απαντήσεις σε ηλεκτρονική διαβούλευση για την αναθεώρηση της έκδοσης του τεύχους των κατευθυντήριων γραμμών του 2011, τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 2013.
- Συνεισφορά από φορείς χάραξης πολιτικής, συγκοινωνιολόγους, και άλλους επαγγελματίες, πανεπιστήμια και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.
- Οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές και πολλά ακόμα έγγραφα είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα www.mobilityplans.eu.

Μέρος II: Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΣΒΑΚ

Οι κατευθυντήριες γραμμές απευθύνονται σε όσους ασχολούνται με την κινητικότητα και τις αστικές μεταφορές καθώς και όσους εμπλέκονται με την ανάπτυξη και την υλοποίηση ΣΒΑΚ.

Οι κατευθυντήριες γραμμές περιγράφουν τη διαδικασία προετοιμασίας ενός ΣΒΑΚ. Η μέθοδος αυτή συνίσταται από έντεκα κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης.

Κάθε βήμα και οι συναφείς δραστηριότητες παρουσιάζονται λεπτομερώς στο παρόν έγγραφο Οδηγιών, πιο συγκεκριμένα παρουσιάζονται:

- Το σκεπτικό κάθε δραστηριότητας.
- Οι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν.
- Οι εργασίες που περιγράφουν με κάθε λεπτομέρεια το κάθε βήμα.
- Οι δραστηριότητες πέραν των βασικών απαιτήσεων, απευθυνόμενες σε πόλεις με κάποια εμπειρία στην εκπόνηση σχεδίων κινητικότητας.
- Το χρονοδιάγραμμα και ο συντονισμός με άλλες δραστηριότητες.
- Λίστα των προς επίτευξη βασικών στόχων.

Πρέπει να τονιστεί ότι το χρονοδιάγραμμα των διαφόρων δραστηριοτήτων παρέχει μια λογική και όχι μια διαδοχική δομή. Στην πραγματικότητα οι δραστηριότητες μπορούν να πραγματοποιούνται εν μέρει παράλληλα ή να περιλαμβάνουν βρόχους ανάδρασης. Η δραστηριότητα "Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός" για κάθε δραστηριότητα αναδεικνύει κρίσιμες πτυχές σε σχέση με τα προαναφερθέντα.

Ακολουθεί μία γραφική επισκόπηση του κύκλου του ΣΒΑΚ και μια λεπτομερής περιγραφή όλων των βημάτων και δραστηριοτήτων.

Οι κατευθυντήριες γραμμές - οδηγίες περιλαμβάνουν παραδείγματα καλής πρακτικής, καθώς και εργαλεία και αναφορές για την υποστήριξη των χρηστών στην ανάπτυξη και εφαρμογή των σχεδίων αστικής κινητικότητας. Ενδεχομένως δεν πληρούν όλες τις απαιτήσεις των ΣΒΑΚ έτσι όπως παρουσιάζονται στο παρόν τεύχος. Ωστόσο, είναι χρήσιμες για την περιγραφή των δραστηριοτήτων (π.χ. συμμετοχή των πολιτών κατά το σχεδιασμό συγκεκριμένων μέτρων), που αποτελούν μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και εφαρμογής των ΣΒΑΚ.

Ο στόχος είναι να παραχθεί μία βάση δεδομένων με παραδείγματα από διάφορες ευρωπαϊκές περιφέρειες αποδεικνύοντας ότι η προσέγγιση του καλού προγραμματισμού είναι δυνατή σε διαφορετικά πλαίσια. Ορισμένα από τα παραδείγματα καλής πρακτικής απεικονίζουν επίσης προηγμένες δραστηριότητες σχεδιασμού. Πρόσθετα παραδείγματα καλών πρακτικών μπορούν να αναζητηθούν στις ιστοσελίδες www.mobilityplans.eu και www.eltis.org.

Ο ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΣΕ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ



ΒΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Σημείο εκκίνησης:
"Θέλουμε να
βελτιώσουμε την
κινητικότητα και
την ποιότητα
ζωής των πολιτών
μας!"

Θα πρέπει να καταστεί σαφές από την αρχή ότι οι αστικές μεταφορές και η κινητικότητα δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά μέσα που συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής και της ευημερίας των πολιτών γεγονός που θα πρέπει να αποτελέσει την αφετηρία για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Ανάλογα με το εθνικό πλαίσιο μπορεί και μία νομική υποχρέωση να αποτελέσει την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Παρόλα αυτά η ειλικρινής δέσμευση είναι αυτή που θα μετατρέψει σε ένα πραγματικά βιώσιμο και αποτελεσματικό σχέδιο.

Πρόκληση για τους μελετητές της τοπικής αυτοδιοίκησης που υποστηρίζουν τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι να πείσουν τους ιθύνοντες για την προστιθέμενη αξία της προσέγγισης αυτής. Σημείο εκκίνησης θα μπορούσε να αποτελέσει η ανάδειξη των προκλήσεων και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη, η ανάδειξη των ωφελειών που προκύπτουν από τα ΣΒΑΚ και η έμφαση στο γεγονός ότι τα καλά αποτελέσματα είναι αναγνωρίσιμα από τους ψηφοφόρους-πολίτες. Αυτό είναι ιδιαίτερα δύσκολο, καθώς ο πλήρης αντίκτυπος των αποτελεσμάτων του ΣΒΑΚ γίνεται ορατός μετά από μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από ότι το διάστημα μεταξύ δύο εκλογικών αναμετρήσεων. Έτσι, μπορεί να είναι χρήσιμο να συμπεριληφθούν στα ΣΒΑΚ κάποιοι στόχοι «γρήγορης νίκης», ώστε να υπάρχει μια θετική ανταπόκριση από τους πολίτες και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.



ΒΗΜΑ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΣΑΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ ΣΒΑΚ



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

Στην αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού, είναι αναγκαίο να καθοριστεί η δυνατότητα ανάπτυξης ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ. Αυτό εξαρτάται από πολλούς εξωτερικούς και εσωτερικούς παράγοντες που παρέχουν το γενικό πλαίσιο για τη διαδικασία σχεδιασμού και την εφαρμογή του σχεδίου.

Παρακάτω περιγράφονται οι βασικές δραστηριότητες για την

προετοιμασία της διαδικασίας σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.1: ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΣΤΙΣ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Ένα σχέδιο αστικών μεταφορών μπορεί να αυτοαποκαλείται βιώσιμο μόνο εάν λαμβάνονται υπόψη συγκεκριμένα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια. Η κατανόηση του Σχεδίου και των αρχών της αειφορίας αποτελεί απαραίτητο εργαλείο για να κατευθύνει το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ προς ένα ευρύτερο στρατηγικό σχεδιασμό.

ΣΤΟΧΟΙ

- Διαβεβαίωση ότι οι βασικές αρχές της βιωσιμότητας - αειφορίας λαμβάνονται υπόψη σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού.
- Ανάπτυξη μιας κοινά αποδεκτής έννοιας της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Διεύρυνση των στόχων συμπεριλαμβάνοντας όλες τις πτυχές που πρέπει να πραγματοποιηθεί ένα ΣΒΑΚ ώστε να αποτελεί ένα πραγματικά βιώσιμο σχέδιο, πέρα από τις μεταφορές και την κινητικότητα.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Διερεύνηση του βαθμού εφαρμογής των αρχών βιωσιμότητας στην υπάρχουσα διαδικασία λήψης αποφάσεων της πόλης/περιοχής (π.χ. στην τοπική ατζέντα) για τις μεταφορές και την κινητικότητα και σε συναφείς τομείς πολιτικής (π.χ. βιώσιμες πολιτικές για χρήσεις γης που κάνουν χρήση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων έναντι αυτών που προάγουν την αστική διάχυση).
- Έλεγχος του βαθμού συμφωνίας των αρχών βιωσιμότητας με την τρέχουσα πολιτική ατζέντα εμπλέκοντας τους τοπικούς φορείς λήψης αποφάσεων και τους κύριους ενδιαφερόμενους.
- Ως σημείο εκκίνησης θεωρείται η επίτευξη ευρείας συμφωνίας για τις αρχές της βιωσιμότητας, καθιστώντας αυτές ως βασικό θεμέλιο του έργου του ΣΒΑΚ.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Ενίσχυση της δέσμευσης για βιώσιμη αστική κινητικότητα με την ένταξη στο Σύμφωνο των Δημάρχων και/ή στο φόρουμ CIVITAS .

- Πιστοποίηση της σαφούς διάκρισης μεταξύ της κινητικότητας (πρόσβαση σε υπηρεσίες και εγκαταστάσεις) και της κυκλοφορίας/μεταφοράς: Το πρώτο είναι στόχος όλων των δραστηριοτήτων, ο σκοπός. Το δεύτερο είναι το μέσο για την υλοποίηση της πρόσβασης και της κινητικότητας. Μια γενική αρχή θα μπορούσε να είναι η παροχή πρόσβασης στους πολίτες μέσω της λιγότερης κίνησης (= λιγότεροι πόροι, λιγότερο κόστος, λιγότερα καύσιμα, λιγότερη ρύπανση, λιγότερα ατυχήματα, κλπ.).

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Δέσμευση στη διαδικασία σχεδιασμού από την αρχή.
- Κατά την έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού. Οι αρχές βιωσιμότητας πρέπει να λαμβάνονται υπόψη καθ' όλη τη διάρκεια σχεδιασμού.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Οριστικοποίηση του βαθμού καθοδήγησης των τρεχουσών πολιτικών από τα κριτήρια βιωσιμότητας.
- ✓ Επιτεύχθηκε συνολική δέσμευση για τις αρχές της βιωσιμότητας από τους βασικούς εμπλεκόμενους.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΟΥΜ CIVITAS

Σήμερα υπάρχουν 186 πόλεις μέλη στο δίκτυο του φόρουμ CIVITAS που έχουν υπογράψει τη Διακήρυξη CIVITAS (CIVITAS Declaration). Το φόρουμ CIVITAS είναι ανοιχτό σε όλες τις πόλεις που θέλουν να μάθουν περισσότερα σχετικά με τη χρησιμότητα των επιμέρους μέτρων που στηρίζουν τις καθαρές αστικές μεταφορές, τους τρόπους συνδυασμού τους και την ένταξη τους σε μία ευρύτερη κλίμακα. Οι συμμετέχουσες πόλεις πρέπει να αποδείξουν την πολιτική και τεχνική τους δέσμευση στην εισαγωγή φιλόδοξων, ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικών μεταφορών.

Συγκεκριμένα, αυτό σημαίνει ότι, οι πόλεις σχεδιάζουν να:

- Επιτύχουν σημαντικές αλλαγές στην κατανομή των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς προς όφελος των βιώσιμων τρόπων μετακίνησης.
- Ακολουθήσουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, με την υιοθέτηση όσο το δυνατόν περισσότερων μέτρων από τις κατηγορίες CIVITAS στην πολιτική τους.

Κάθε πόλη θα πρέπει να δεσμευτεί για τη θέσπιση μιας φιλόδοξης, βιώσιμης πολιτικής αστικών μεταφορών. Η δέσμευση αυτή θα πρέπει να εγκριθεί σε πολιτικό επίπεδο στη διακήρυξη του φόρουμ CIVITAS και να υπογραφεί από έναν τοπικό πολιτικό που έχει εκτελεστική εξουσία (σύμβουλος, αντιπρόεδρος, δήμαρχος).

Για πληροφορίες: http://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371

ΣΥΜΦΩΝΟ ΤΩΝ ΔΗΜΑΡΧΩΝ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) είναι πρωτοπόρα στον παγκόσμιο αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής και αναγάγει το θέμα σε κορυφαία προτεραιότητά της. Οι φιλόδοξοι στόχοι της διατυπώνονται στην Δράση της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια (EU Climate Action and Energy Package), η οποία δεσμεύει τα κράτη μέλη να περιορίσουν τις εκπομπές CO₂ κατά τουλάχιστον 20% μέχρι το 2020. Οι υπογράφωντες το Σύμφωνο των Δημάρχων συμβάλλουν στην επίτευξη αυτών των στόχων, μέσω επίσημης δέσμευσης, προχωρώντας πέρα από αυτό το στόχο μέσω της εφαρμογής ενός σχεδίου δράσης για την βιώσιμη ενέργεια.

Για πληροφορίες: www.eumayors.eu

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.2: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ /ΕΘΝΙΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας επικεντρώνεται σε επίπεδο αστικού ιστού ωστόσο είναι ενσωματωμένος σε ένα ευρύτερο περιφερειακό και εθνικό πλαίσιο για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων στον τομέα της αστικής κινητικότητας. Αυτό περιλαμβάνει για παράδειγμα ρυθμίσεις, χρηματοδοτήσεις και υψηλότερου επιπέδου στρατηγικές για την χωρική ανάπτυξη και τις μεταφορές (π.χ. εθνικό σχέδιο μεταφορών, όπου αυτό υπάρχει). Ζωτικής σημασίας επίσης είναι να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος των σχεδίων σε περιφερειακό/ εθνικό επίπεδο για την πλήρη αξιοποίηση των ευκαιριών και την αποφυγή συγκρούσεων σε μεταγενέστερο στάδιο.

ΣΤΟΧΟΙ

- Προσδιορισμός των σχετικών περιφερειακών και εθνικών συνθηκών για την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ.
- Εξασφάλιση του τρόπου επίδρασης του περιφερειακού και εθνικού πλαισίου στη διαδικασία σχεδιασμού.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Καταγραφή και αξιολόγηση:
 - Νόμοι και Οδηγίες για ΣΒΑΚ (εάν υπάρχουν).
 - Περιφερειακά/ εθνικά κριτήρια χρηματοδότησης ΣΒΑΚ.
 - Ανώτερου επιπέδου σχέδια και στρατηγικές ή στόχοι που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα ΣΒΑΚ. Για παράδειγμα, ένα εθνικό σχέδιο οδικών μεταφορών μπορεί να προωθεί νέους ή βελτιωμένους δρόμους και να λειτουργεί αντιπαραθετικά ως προς το ΣΒΑΚ μιας πόλης, ενθαρρύνοντας περισσότερο την οδήγηση εντός της πόλης. Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να το λάβει αυτό υπόψη.
 - Επιρροές από υψηλότερο επίπεδο που μπορεί να επηρεάζουν το ΣΒΑΚ.
 - Απαιτήσεις ή πρωτοβουλίες για τον συντονισμό διαφορετικών πολιτικών, π.χ. η ενσωμάτωση των τοπικών και περιφερειακών σχεδίων για θέματα χρήσεων γης, όπως η ανάπτυξη βιοτεχνικών/επιχειρηματικών πάρκων στην περιοχή μπορεί να αλλάξουν αποφασιστικά το ΣΒΑΚ.
- Σύνοψη των σχετικών περιφερειακών/εθνικών πλαισίων, με προτάσεις για το πώς να αντιμετωπιστούν αυτά τα σημεία στα τοπικά ΣΒΑΚ.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού, εντός λίγων εβδομάδων.
- Εξέταση των σχετικών αποτελεσμάτων καθ' όλη τη διαδικασία σχεδιασμού και κατά τον σχεδιασμό των μέτρων, χρήση του κατά τον καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και κατά την εφαρμογή του σχεδίου (βλ. Βήμα 2).

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Συλλογή και αξιολόγηση σχετικών εγγράφων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.
- ✓ Εντοπισμός ευκαιριών και πιθανών προβλημάτων που ενδέχεται να προκύψουν από την ανασκόπηση του περιφερειακού και εθνικού πλαισίου.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΓΑΛΛΙΑ: Εθνικό πλαίσιο και νομικές πτυχές

Η πρώτη ανάπτυξη των "Plans de Déplacements Urbains" (PDU) - τα Γαλλικά ΣΒΑΚ – ακολουθήθηκε μετά την έγκριση του νόμου για τις εγχώριες μεταφορές (Loi des transports intérieurs- LOTI) το Δεκέμβριο του 1982.

Ο νόμος αυτός ορίζει τους γενικούς στόχους και τις κατευθύνσεις των PDU's. Ο γενικός στόχος των PDU είναι η εξασφάλιση μιας βιώσιμης ισορροπία μεταξύ των αναγκών για την κινητικότητα και την προσβασιμότητα με την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας. Ο νόμος περί καθαρού αέρα και ορθολογικής χρήσης της ενέργειας (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie-LAURE) του Δεκεμβρίου του 1996 κατέστησε υποχρεωτική την ανάπτυξη ΣΒΑΚ για όλους τους οικισμούς με περισσότερους από 100.000 κατοίκους.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.3: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

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

ΣΤΟΧΟΙ

- Εξασφάλιση σαφούς εικόνας για τις δυνατότητες, αδυναμίες και ευκαιρίες των υφιστάμενων πρακτικών σχεδιασμού με αναφορά στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ προσαρμοσμένου στις τοπικές ανάγκες (π.χ. πολιτικό, θεσμικό, νομικό πλαίσιο).
- Ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ προσαρμοσμένου στις τοπικές ανάγκες και απαιτήσεις.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Ανάλυση των βημάτων και δραστηριοτήτων της υφιστάμενης διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών. Σύγκριση με τις παρούσες Οδηγίες ώστε να ελεγχθεί ο βαθμός ενσωμάτωσης των «Βημάτων» και των «Δραστηριοτήτων» που περιγράφονται στις υπάρχουσες διαδικασίες σχεδιασμού της πόλης ή της περιοχής. Με αυτό τον τρόπο θα προσδιορισθούν τα κενά τα οποία θα πρέπει να ενσωματωθούν στη νέα διαδικασία ανάπτυξης του σχεδίου.
- Εντοπισμός των εμποδίων στη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδιασμού στην αστική περιοχή ενδιαφέροντος.
- Προσδιορισμός θεσμικών, νομικών και οικονομικών εμποδίων που επηρεάζουν την διαδικασία σχεδιασμού.
- Προσδιορισμός εμποδίων που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού.
- Ανάδειξη των ευκαιριών που μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.
- Αξιολόγηση των πτυχών του κοινωνικού αποκλεισμού και των λύσεων που προτείνονται στο πλαίσιο των πολιτικών για τις μεταφορές. Αυτό σημαίνει ότι λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες όλης της κοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των

ΑΜΕΑ, ηλικιωμένων, παιδιών, άπορων, μειονοτήτων, κλπ. Η ισότητα των φύλων είναι κάτι που θα πρέπει να λαμβάνεται εξίσου υπόψη. Σημαντικά ερωτήματα είναι:

- Το σύστημα μεταφορών εγγυάται την ίση πρόσβαση, την προσιτή τιμή και τη διαθεσιμότητα των πόρων;
 - Τα μέτρα ενισχύουν την απασχόληση και υποστηρίζουν την ανάπτυξη της αγοράς εργασίας;
- Διεξαγωγή μιας ειλικρινούς αυτοαξιολόγησης σε πρώιμο στάδιο για τη βελτίωση των διαδικασιών και των πολιτικών σχεδιασμού. Τα αποτελέσματα δεν πρέπει κατ' ανάγκη να δημοσιοποιούνται.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Εφαρμογή μεθοδολογίας αξιολόγησης από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες.
- Εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης της ποιότητας.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Κατά την έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα για τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ
- Σύνδεση με τη Δραστηριότητα 1.4: Αξιολόγηση της διαθεσιμότητας των πόρων.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Διενέργεια κατάλληλης αυτοαξιολόγησης.
- ✓ Εντοπισμός πλεονεκτημάτων και αδυναμιών όσον αφορά την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ
- ✓ Σύνοψη αποτελεσμάτων για τη βελτιστοποίηση των διαδικασιών σχεδιασμού.



ΕΡΓΑΛΕΙΑ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΕΣ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ-ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ

Η αυτοαξιολόγηση μπορεί να είναι μια τόσο απλή διαδικασία όσο η συνάντηση γύρω από το ίδιο τραπέζι μιας ομάδας ανθρώπων που εμπλέκονται στη διαδικασία σχεδιασμού και οι οποίοι συζητούν για τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες των υφιστάμενων διαδικασιών και τους τρόπους βελτίωσής τους. Ένας ανεξάρτητος σύμβουλος μπορεί να βοηθήσει σε αυτό. Εάν είναι επιθυμητό, αυτό μπορεί να συνδυαστεί με μια πλήρη ανάλυση SWOT. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιήθηκε από το Derbyshire County Council στο Ηνωμένο Βασίλειο, ως ένας τρόπος για τη βελτίωση των τοπικών διαδικασιών σχεδιασμού μεταφορών λαμβάνοντας υπόψη και τις αλλαγές σε άλλους τομείς του σχεδιασμού που επηρεάζουν τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών (LTP).



ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΟΥΣ (PEER REVIEW)

Ένας άλλος τρόπος για την αξιολόγηση του περιβάλλοντος σχεδιασμού ενός σχεδίου αστικής κινητικότητας είναι μέσω της αξιολόγησης από ειδικούς-κριτές. Στη περίπτωση αυτή ένας ή περισσότερα ειδικοί στον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ή άλλοι ειδικοί του τομέα, καλούνται να επανεξετάσουν την κατάσταση σε μια πόλη πριν την προετοιμασία του ΣΒΑΚ. Ο κριτής εργασιών μπορεί να εξετάσει την ποιότητα της διαδικασίας και μπορεί να κάνει συγκριτική αξιολόγηση σε σχέση με τις καλύτερες «περιπτώσεις στην κατηγορία τους» ανατροφοδοτώντας την πόλη σε ότι αφορά τα πεπραγμένα και τις επιτυχίες του έχει κάνει και τι έχει επιτύχει, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο οργανώνει το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η πόλη της Γάνδης και η πόλη της Λιουμπλιάνα προσέλαβαν αξιολογητές προκειμένου να τους βοηθήσουν στο τι έχει επιτευχθεί και πώς θα μπορούσαν να επιτύχουν βελτιώσουν περισσότερο στο το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (Βλ. έργο BUSTRIP) .

ΧΡΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Τα συστήματα διαχείρισης ποιότητας (QMS) αποσκοπούν στην αξιολόγηση των οργανωτικών διαδικασιών και την παροχή καθοδήγησης για την βελτίωσή τους. Όταν ένα συγκεκριμένο επίπεδο θεωρηθεί ότι έχει επιτευχθεί απονέμεται έπαινος με τη μορφή πιστοποιητικού. Η πιο γνωστή μορφή του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας είναι το ISO9001.

Περισσότερο γνωστό για θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι το Κοινό Πλαίσιο Αξιολόγησης (Common Assessment Framework) το οποίο είναι διαθέσιμο χωρίς χρέωση σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και αφορά κυρίως στον δημόσιο τομέα.

Τέλος, άλλα συστήματα διαχείρισης που ασχολούνται με πτυχές της βιώσιμης κινητικότητας είναι σήμερα: το Byrad για ποδήλατα (www.bypad.org), και το MaxQ για τη διαχείριση της κινητικότητας (www.epomm.eu). Η πόλη του Lund στη Σουηδία εφάρμοσε το MaxQ προκειμένου να βελτιωθεί η πολιτική διαχείρισης της κινητικότητας στην περιοχή.

Άλλες προσεγγίσεις για την αξιολόγηση της ποιότητας αναπτύσσονται στο έργο IEE STEER Ecomobility SHIFT (www.ecomobility.org/shift/), QUEST(www.quest-project.eu/) και το ADVANCE (eu-advance.eu/)

Πηγή: Tom Rye , Πανεπιστήμιο του Lund

Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ BUSTRIP

Το έργο BUSTRIP – INTERREG IIIB, ανέπτυξε μια μεθοδολογία για να βοηθήσει τις πόλεις να εκπονήσουν ΣΒΑΚ. Η διαδικασία της αξιολόγησης έγινε από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες που ήρθαν από άλλες πόλεις για περίπου 3-5 ημέρες και πραγματοποίησαν συνεντεύξεις με τοπικούς φορείς, ομάδες συμφερόντων, πολιτικούς άρχοντες και δημοσίους υπαλλήλους προκειμένου να ετοιμάσουν μια έκθεση αυτοαξιολόγησης για την πόλη

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.4: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΟΡΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Στενά συνδεδεμένο με την αυτοαξιολόγηση είναι το ερώτημα σχετικά με τη διαθεσιμότητα πόρων για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ καθώς και για την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων. Στη διαθεσιμότητα πόρων συμπεριλαμβάνονται οι ανθρωπίνοι πόροι (διαθέσιμο προσωπικό και δεξιότητες), καθώς και οι οικονομικοί πόροι. Χωρίς επαρκείς πόρους θα είναι δύσκολο να τρέξει ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ. Για τις περισσότερες δημόσιες αρχές, οι

ειδικές δεξιότητες που απαιτούνται για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, δεν καλύπτονται επαρκώς ενώ κοινή πρακτική αποτελεί η συνεργασία με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για συγκεκριμένες ειδικές τεχνικές υπηρεσίες. Είναι επίσης πολύ σημαντικό να «μεταφερθεί» η ειδική αυτή εμπειρία και στο εσωτερικό του φορέα που εκπονεί το ΣΒΑΚ. Ο στόχος είναι να καλυφθούν οι άμεσες ανάγκες σε δεξιότητες, από υπεργολαβίες, αλλά και να διατηρηθεί η τεχνογνωσία στο εσωτερικό του φορέα.

ΣΤΟΧΟΙ

- Η εμπειρία για τη διαχείριση και την προώθηση ενός ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι διαθέσιμη στο εσωτερικό του φορέα αλλά και μεταξύ των άλλων θεσμικών φορέων.
- Επιμερισμός των απαιτήσεων σε ικανότητες μεταξύ του φορέα εκπόνησης και των άλλων θεσμικών φορέων
- Αξιολόγηση των επιβεβαιωμένων και πιθανών οικονομικών πόρων τόσο κατά τη διάρκεια σχεδιασμού όσο και κατά για την εκτέλεση της διαδικασίας σχεδιασμού και υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Αξιολόγηση των διαθέσιμων ικανοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων. Εξασφάλιση ότι καλύπτονται οι βασικές δεξιότητες που απαιτούνται για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Ανάπτυξη ενός σχεδίου διαχείρισης δεξιοτήτων που περιγράφει μια στρατηγική για την κάλυψη των κενών δεξιοτήτων (π.χ. μέσω κατάρτισης, συνεργασίας, υπεργολαβίας). Η εργασία αυτή θα πρέπει να γίνει από κάποιον που είναι εξοικειωμένος με τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ (κατά περίπτωση σε συνεργασία με τον υπεύθυνο ανθρώπινου δυναμικού του φορέα).
- Εκτίμηση του απαιτούμενου προϋπολογισμού και εξασφάλιση της πολιτικής βούλησης για την έγκριση του σχεδίου.
- Αξιολόγηση του δημοσιονομικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων. Θεώρηση των ευκαιριών χρηματοδότησης σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

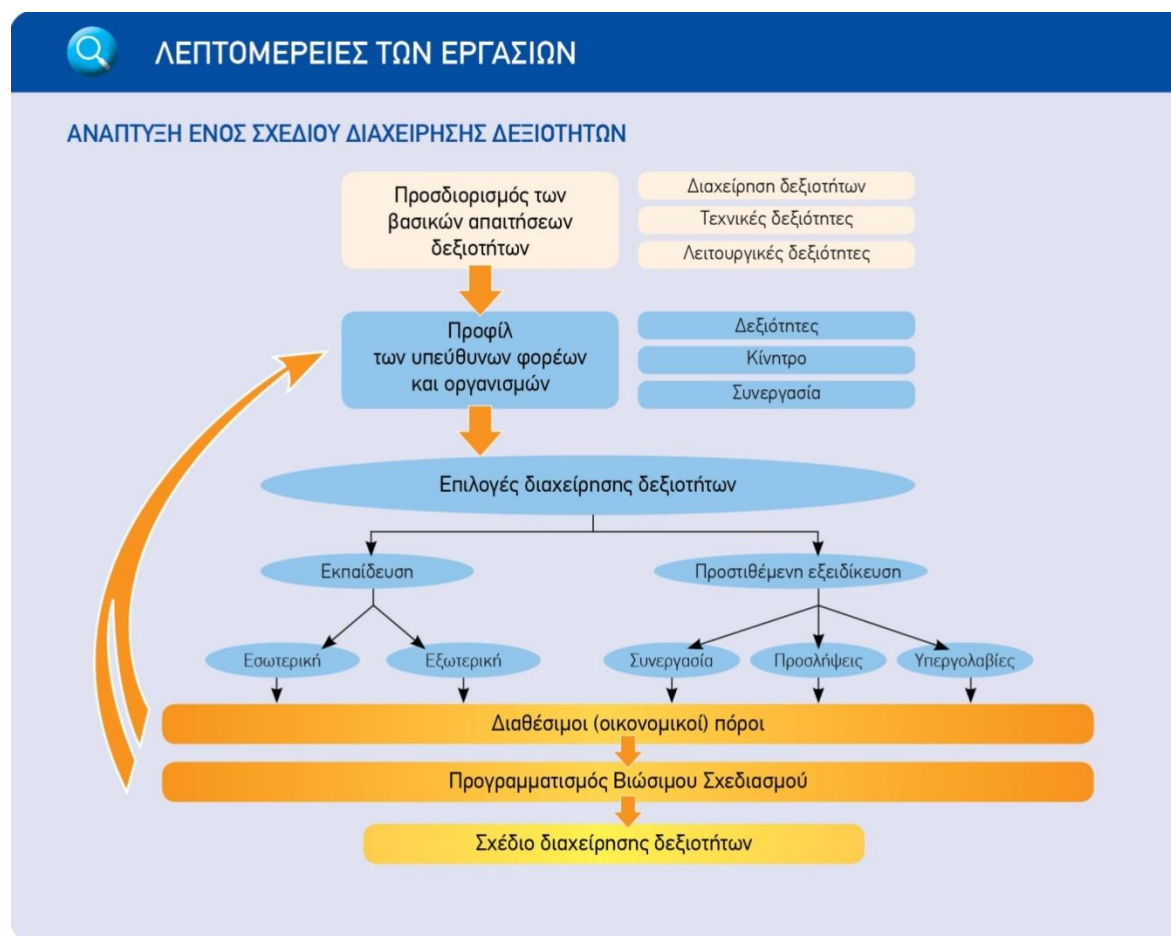
- Συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων φορέων για την κάλυψη των κενών σε θέματα δεξιοτήτων.
- Συμμετοχή εξωτερικών συνεργατών (π.χ. σύμβουλοι, πανεπιστήμια) προκειμένου να καλυφθούν οι απαιτούμενες δεξιότητες
- Προσλήψεις: Σε περίπτωση έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού, να εξεταστεί η περίπτωση πρόσληψης ατόμων ειδικότητας μη συγκοινωνιολόγου, για συγκεκριμένες δραστηριότητες (π.χ. μάρκετινγκ).

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Από την αρχή του σχεδιασμού: απαραίτητη η συγκρότηση της ομάδας που θα συμμετέχει στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Ανάλυση των δεξιοτήτων και των απαιτούμενων οικονομικών πόρων.
- ✓ Κατάρτιση σχεδίου διαχείρισης των ικανοτήτων του διαθέσιμου προσωπικού.
- ✓ Προϋπολογισμός για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.
- ✓ Αξιολόγηση του δημοσιονομικού πλαισίου στο οποίο θα υλοποιηθούν τα προτεινόμενα μέτρα.



ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Διαχείριση δεξιοτήτων (απαιτούμενο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας)

Διαχείριση έργου (συμπ. πολιτικής συνεργασίας)

Τεχνική Διαχείριση

Οικονομική Διαχείριση

Διαχείριση Προσωπικού

Τεχνικές Δεξιότητες (απαιτούμενο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού)

Αστικός σχεδιασμός και σχεδιασμός των μεταφορών

Άλλοι σημαντικοί τομείς πολιτικής (οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί)

Βασικές γνώσεις πολιτικής σε επίπεδο περιφερειακό, εθνικό, ευρωπαϊκό		
Λειτουργικές (απαιτούμενο για δραστηριότητες)	Δεξιότητες (συγκεκριμένες)	Δραστηριότητα
Συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και των πολιτών		Δραστηριότητα 2.4: Σχεδιασμός εμπλοκής φορέων και πολιτών Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος Δραστηριότητα 9.3: Υιοθέτηση του Σχεδίου Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών
Ανάπτυξη, παρακολούθηση και αξιολόγηση δεικτών		Βήμα 3: Ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και δημιουργία σεναρίων Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και της αξιολόγησης εντός του σχεδίου
Συλλογή στοιχείων και ανάλυση		Βήμα 3: Ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και δημιουργία σεναρίων Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και της αξιολόγησης εντός του σχεδίου
Ανάπτυξη σεναρίων και μοντέλων		Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων
Πληροφόρηση και δημόσιες σχέσεις, μάρκετινγκ		Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός της συμμετοχής των εμπλεκόμενων και των πολιτών Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος Δραστηριότητα 9.3: Υιοθέτηση του Σχεδίου Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών
Λογιστική		Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία για το σχέδιο δράσης και τον τρόπο διαχείρισης Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού
Προκήρυξη		Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Πηγή Pilot full manual 2007, table amended, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΓΑΛΛΙΑ: Αρμοδιότητες για την εκπόνηση ΣΒΑΚ

Η Αρχή Αστικών Μεταφορών, η οποία είναι αρμόδια για την εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ συχνά αναζητά βοήθεια από άλλους αρμόδιους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των φορέων αστικής ανάπτυξης, ιδιωτικών εταιριών συμβούλων και περιφερειακών ερευνητικών κέντρων αστικών μεταφορών.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.5: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΟΥ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η εξασφάλιση του σωστού χρόνου είναι το κλειδί της επιτυχίας. Οι δραστηριότητες της ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ εν μέρει εξαρτώνται η μία από την άλλη- οι αλληλοεξαρτώμενες εργασίες που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της διαδικασίας θα πρέπει να μπου σε μια

λογική χρονική αλληλουχία (π.χ. εντοπισμός των προβλημάτων πριν από την οριστικοποίηση των στόχων) και να εναρμονιστούν με τις τοπικές συνθήκες.

Κατά τον καθορισμό του χρονοδιαγράμματος της διαδικασίας σχεδιασμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη εκλογικές περίοδοι, νομοθετικές διεργασίες, διαδικασίες ρύθμισης ή άλλες δραστηριότητες οι οποίες μπορεί να επηρεάσουν τη διαδικασία σχεδιασμού μέσω της επιρροής τους στο θεσμικό πλαίσιο (π.χ. αλλαγή των φορέων λήψης αποφάσεων ή αλλαγή της νομοθεσίας).

ΣΤΟΧΟΙ

- Ενσωμάτωση της έννοιας του ΣΒΑΚ στις τρέχουσες πρακτικές σχεδιασμού.
- Προσπάθεια εναρμόνισης του χρονοδιαγράμματος του προγραμματισμού με διαφορετικές τεχνικές και πολιτικές διεργασίες λήψης αποφάσεων (π.χ. γενικές στρατηγικές, τομεακά σχέδια, εκλογές).
- Ρεαλιστικός σχεδιασμός καθ' όλη τη διάρκεια σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Επισκόπηση του γενικού χρονοδιαγράμματος της διαδικασίας σχεδιασμού αστικής κινητικότητας (προετοιμασία, σύνταξη, εγκυρότητα, υλοποίηση, αναθεώρηση) και περιγραφή των χρονικών αλληλεξαρτήσεων μεταξύ όλων των καθηκόντων.
- Ελαχιστοποίηση των κινδύνων που σχετίζονται με το χρονοδιάγραμμα.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Προσπάθεια για την πλήρη ενσωμάτωση του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ανάπτυξη και την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών (τόσο συνολικά όσο και ανά τομέα).
- Επιλογή του κατάλληλου στρατηγικού και επιχειρησιακού πλαισίου για τη διαδικασία σχεδιασμού: 1-3 χρόνια. Ο χρόνος που απαιτείται σε μεγάλο βαθμό εξαρτάται από την προηγούμενη εμπειρία με διαδικασίες σχεδιασμού, θεσμικές δομές, το πολιτικό πλαίσιο και την τοπική κουλτούρα του σχεδιασμού.
- Σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας: σε μια ιδανική περίπτωση 1,5 χρόνο (ανάλογα με τις συνθήκες, το πλαίσιο και την εμπειρία μπορεί να χρειαστεί και περισσότερος χρόνος).
- Θεώρηση παραγόντων που μπορεί να επηρεάζουν την λήψη αποφάσεων όπως για παράδειγμα οι εκλογές. Τους μήνες πριν από τις εκλογές μπορεί να υπάρχει δυσκολία στο να προχωρήσουν γρήγορα κάποιες διαδικασίες. Αυτό θα επηρεάσει το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Εφαρμογή μέτρων "QuickWin" κατά την έναρξη του στρατηγικού αλλά και επιχειρησιακού ΣΒΑΚ και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού. Αυτό θα βοηθήσει να αποφευχθεί η εντύπωση της αδράνειας και είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη λήψη αποφάσεων από τους αρμόδιους φορείς οι οποίοι πρέπει να αποδείξουν ότι εργάζονται προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα "QuickWin" μέτρα θα πρέπει να είναι βραχυπρόθεσμα μέτρα, που μπορεί να είναι σχετικά γρήγορα εφαρμόσιμα, να συμβάλλουν στους στόχους της αειφορίας και να μην θέτουν σε κίνδυνο την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.
- Επιλογή του κατάλληλου χρονικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων: 3-10 χρόνια (π.χ., ανάλογα με το είδος του μέτρου και τη δυνατότητα χρηματοδότησης).
- Αναθεώρηση και επικαιροποίηση του Σχεδίου τουλάχιστον κάθε 5 χρόνια.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Προσπάθεια ενοποίησης του Σχεδίου με ευρύτερες μακροπρόθεσμες στρατηγικές. Ορισμένες πόλεις/ περιοχές έχουν μια μακροπρόθεσμη τοπική αναπτυξιακή στρατηγική με προοπτική 20-30 χρόνια. Αν υπάρχει διαθέσιμη μια τέτοια στρατηγική τότε αυτή θα πρέπει να παρέχει καθοδήγηση για τα ΣΒΑΚ ορίζοντας γενικούς στόχους.
- Ιδανικά, η αναθεώρηση και ενημέρωση των ΣΒΑΚ θα πρέπει να γίνεται κάθε 2 χρόνια.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Καθορισμός του χρονοδιαγράμματος πριν την έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Συνεχής τελειοποίηση του χρονοδιαγράμματος για συγκεκριμένες δραστηριότητες (π.χ. δελτία τύπου, ημερολόγιο συναντήσεων).

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Ρεαλιστικό βασικό χρονοδιάγραμμα για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της προετοιμασίας εφαρμογής των μέτρων.
- ✓ Έγκριση του χρονοδιαγράμματος από τους ιθύνοντες.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΓΑΛΛΙΑ: ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ PDU Γαλλικά ΣΒΑΚ)

Η ανάπτυξη ενός PDU είναι μια μεγάλη άσκηση προβληματισμού, σχεδιασμού και προγραμματισμού. Στον ακόλουθο πίνακα φαίνονται τα βήματα που ακολουθούνται και ένα ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατά μέσο όρο μια τοπική αρχή χρειάζεται 36 μήνες για την εκπόνηση και έγκριση ενός τέτοιου Σχεδίου.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΒΑΚ ΣΤΗΝ ΓΑΛΛΙΑ

Προετοιμασία και βήματα ανάπτυξης του Σχεδίου	Χρονοδιάγραμμα/Μήνες
Προ-ανάλυση	Μήνας 1-2
Ανάπτυξη μιας τοπικής ομάδας εργασίας	Μήνας 3-4
Καθορισμός σχεδίου εργασιών και (αν απαιτείται) εξωτερικής υποστήριξης	Μήνας 5-7
Ανάλυση και ερμηνεία	Μήνας 8-10
Καθορισμός δράσεων	Μήνας 11-13
Προγραμματισμός και αξιολόγηση	Μήνας 14-17
Οριστικοποίηση του σχεδίου και νομική αναγνώριση	Μήνας 18-20
Επίσημη διαβούλευση και δημόσια έρευνα	Μήνας 21-23
Ένταξη πιθανών τροποποιήσεων	Μήνας 24
Τελική έγκριση του ΣΒΑΚ (PDU)	Μήνας 24

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1.6: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Ο καθορισμός των εμπλεκόμενων στην αστική κινητικότητα και η κατανόηση του δυναμικού τους ρόλου και της θέσης τους στο πλαίσιο της διαδικασίας είναι σημαντικοί παράγοντες για την επίτευξη των συνολικών στόχων της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών συγκρούσεων και συμμαχιών μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών και στη συνέχεια να καθορίσει τον τρόπο που αυτές με τη σειρά τους μπορούν να επηρεάσουν τη διαδικασία του σχεδιασμού όσον αφορά τη γεωγραφική κάλυψη, την ενιαία πολιτική, την διαθεσιμότητα των πόρων και τη συνολική νομιμότητα.

ΣΤΟΧΟΙ

- Δημιουργία κλίματος για διαρκή συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων ομάδων.
- Εντοπισμός πιθανών συνεργειών ή συγκρούσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων.
- Ενίσχυση των οργανωτικών ικανοτήτων για την προετοιμασία και την υλοποίηση του Σχεδίου.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών, καθώς επίσης των στόχων, της δύναμής τους, της ικανότητά τους και του σχεδιασμού των πόρων τους.
- Προσδιορισμός των ασθενέστερων παραγόντων που μπορεί να χρειαστούν ενδυνάμωση.
- Προσπάθεια για την δημιουργία συμμαχίας σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων όλων των βασικών εμπλεκόμενων –αποφεύγοντας κατά το δυνατόν σημαντικές συγκρούσεις με έναν ή περισσότερους ισχυρούς παράγοντες. Σχεδιασμός μιας απλής στρατηγικής συντονισμού των εμπλεκόμενων, που θα καθοδηγεί αυτή τη διαδικασία.

ΠΟΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΕΝΟΣ ΣΒΑΚ;

Υπάρχουν τρεις τύποι ενδιαφερόμενων-εμπλεκόμενων μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία σχεδιασμού:

- Πρωτοβάθμια εμπλεκόμενοι: Ποιος θα επηρεαστεί τελικά- θετικά ή αρνητικά –από τα με νέα μέτρα (π.χ. οι πολίτες γενικά, διαφορετικές κοινωνικές ομάδες ή επαγγέλματα, ορισμένες συνοικίες της πόλης, τα υποκαταστήματα των επιχειρήσεων, επιμέρους οργανώσεις);
- Βασικοί εμπλεκόμενοι: Ποιος έχει την πολιτική ευθύνη (δήμαρχοι, σύμβουλοι, άλλα επίπεδα εξουσίας); Ποιος έχει τους οικονομικούς πόρους (δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια); Ποιος έχει την εξουσία (κατά τομέα ή περιοχή); Ποιος έχει τις δεξιότητες και την τεχνογνωσία (δημόσιες διοικήσεις, πανεπιστήμια, ιδιωτικός τομέας) - στον τομέα των μεταφορών και των συναφών τομέων (χρήσεις γης, περιβάλλον, εκπαίδευση, υγεία, τουρισμός, κλπ);
- Ενδιάμεσοι: Ποιος υλοποιεί την πολιτική των μεταφορών (πάροχοι συγκοινωνιακού έργου και αρχές μεταφορών, αστυνομία, κλπ); Ποιος διεξάγει σημαντικές δραστηριότητες μεταφοράς (εμπορευματικές μεταφορές, λιμάνια, αεροδρόμια, κλπ); Ποιος εκπροσωπεί ομάδες σχετικού ενδιαφέροντος (ενώσεις, επιμελητήρια, συνεταιρισμοί, δίκτυα); Ποιος ενημερώνει και συντάσσει αναφορές για θέματα μεταφορών (αρχές, φορείς, τοπικά μέσα ενημέρωσης);

Τυπικά γκρουπ εμπλεκόμενων σε έργα μεταφορών			
Διοίκηση/Αρχές	Επιχειρήσεις/Πάροχοι μεταφορικού έργου	Κοινωνικές ομάδες	Άλλα
Τοπικές αρχές	Φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου	Εθνικές περιβαλλοντικές ΜΚΟ	Ερευνητικά κέντρα
Γειτονικές πόλεις	Σύμβουλοι μεταφορών	Οργανώσεις δικυκλιστών	Πανεπιστήμια
Τοπικές αρχές μεταφορών	Εταιρίες Car-sharing	Εμπορικοί σύλλογοι	Εκπαιδευτικά ιδρύματα
Άλλοι τοπικοί φορείς	Ιδιοκτήτες εταιριών ενοικίασης ποδηλάτου	Μέσα επικοινωνίας	
Πολιτικοί	Άλλοι πάροχοι υπηρεσιών μεταφοράς	Ενώσεις ποδηλατιστών/πεζών	
Άλλοι φορείς λήψης αποφάσεων	Μεγάλοι εργοδότες	Ενώσεις χρηστών MMM	
Διαχειριστές έργων	Εθνικές επιχειρήσεις	Πολίτες	
Εξειδικευμένο προσωπικό	Περιφερειακές/τοπικές επιχειρήσεις	Επισκέπτες	
Στελέχη της υγείας και της ασφάλειας	Μικρές επιχειρήσεις	Πολίτες γειτονικών πόλεων	
Ευρωπαϊκή Ένωση	Λιανοπωλητές	ΑΜΕΑ	
Υπουργείο Μεταφορών		Ιδιοκτήτες γης	
Άλλα Υπουργεία		Γονείς/παιδιά	
Περιφερειακή αυτοδιοίκηση		Ηλικιωμένοι	

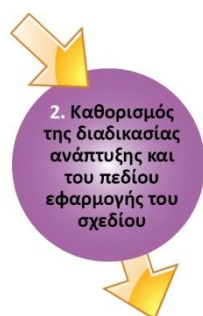
ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Από την αρχή: προσδιορισμός και ανάλυση των ενδιαφερόμενων/εμπλεκόμενων μερών.
- Αξιολόγηση, αν υπάρχουν μεταβολές στην ομάδα ενδιαφερομένων/εμπλεκόμενων.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Προσδιορισμός των εμπλεκόμενων φορέων: πρωτοβάθμια, βασικοί και ενδιάμεσοι εμπλεκόμενοι
- ✓ Ανάπτυξη στρατηγικής συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων

ΒΗΜΑ 2: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ



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

Η διαδικασία σχεδιασμού των ΣΒΑΚ χρειάζεται προσαρμογή στις τοπικές συνθήκες. Αυτό περιλαμβάνει ως ένα κρίσιμο βήμα τον ορισμό του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής το οποίο στην ιδανική περίπτωση θα πρέπει να εξετάζει τη «λειτουργική αστική περιοχή». Η συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων και η ενοποίηση των πολιτικών είναι δύο

ακόμα πεδία τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστούν σε αυτήν τη φάση η οποία ολοκληρώνεται με μια συμφωνία για το σχέδιο εργασιών και τον τρόπο διαχείρισης.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.1: ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΣΑΣ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Το Σχέδιο θα πρέπει να αφορά μια συγκεκριμένη περιοχή. Η κατάλληλη χωρική κάλυψη θα πρέπει να συμφωνηθεί με τα εμπλεκόμενα μέρη. Από τη μία, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι περιοχές για τις οποίες είναι υπεύθυνες οι αντίστοιχες τοπικές και περιφερειακές αρχές. Από την άλλη, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι πραγματικές ανάγκες κινητικότητας οι οποίες θα πρέπει ιδανικά να καλύπτουν τις ανάγκες μετακίνησης της λειτουργικής περιοχής ανταποκρινόμενες στη σημασία σύνδεσης του τοπικού/περιφερειακού δικτύου μεταφορών με τους υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών. Η εξασφάλιση της απρόσκοπτης ολοκλήρωσης μεταξύ των υπεραστικών συνδέσεων (πχ Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών) και των αστικών, είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα των αστικών κέντρων.

ΣΤΟΧΟΙ

- Καθορισμός της περιοχής σχεδιασμού, ενσωματώνοντας τις λειτουργικές χωρικές αλληλεξαρτήσεις και τη ροή της κυκλοφορίας (πχ μετακίνηση προς το χώρο εργασίας).
- Εντοπισμός του κατάλληλου φορέα ή φορέων που θα αναλάβει τον ηγετικό ρόλο στη διαδικασία σχεδιασμού.
- Απόφαση σε πολιτικό επίπεδο για την έγκριση της γεωγραφικής κάλυψης.
- Διαβεβαίωση ότι η σύνδεση με τους υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών περιλαμβάνεται επίσης στο σχεδιασμό.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Ανάλυση του σχεδιασμού των μεταφορικών υπηρεσιών και της περιμέτρου σχεδιασμού συμπεριλαμβανομένων επίσης και των συνδέσεων με τους υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών.
- Επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη και



διαπραγμάτευση για τη συνολική ευθύνη για το Σχέδιο.

- Συμμετοχή των βασικών φορέων και αρχών εντός της προβλεπόμενης περιμέτρου σχεδιασμού και προσπάθεια για επίσημη συμφωνία σχετικά με τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων.
- Λήψη μιας ανοιχτής και διαφανούς προσέγγισης από την αρχή, εξασφαλίζοντας τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
- Εξασφάλιση τακτικής επικοινωνίας και ανταλλαγής μεταξύ των αρμόδιων φορέων.
- Εάν δεν είναι απολύτως δυνατό να καθοριστεί η περίμετρος σχεδιασμού προσανατολισμένη στο λειτουργικό πολεοδομικό συγκρότημα, τουλάχιστον απαιτείται καλή συνεργασία με όλους τους φορείς προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις στην περιοχή του ευρύτερου αστικού συγκροτήματος.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Δημιουργία μιας ισχυρής ηγετικής ομάδας από το μόνιμο προσωπικό για την υποβολή εκθέσεων σε όλους τους βασικούς φορείς λήψης αποφάσεων και τους πολιτικούς.
- Διαβεβαίωση ότι καλύπτονται όλοι οι τομείς που συνδέονται με τις σημαντικές κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Από την αρχή: η συμφωνία απαιτείται πριν από την έναρξη της επίσημης διαδικασίας σχεδιασμού.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Εντοπισμός της καταλληλότερης περιοχής ΣΒΑΚ.
- ✓ Επίτευξη συμφωνίας για τη γεωγραφική κάλυψη.
- ✓ Επίτευξη συμφωνίας για τους βασικούς ρόλους και τις αρμοδιότητες των αρχών και των πολιτικών.
- ✓ Δημιουργία ομάδας σχεδιασμού.
- ✓ Πολιτική συμφωνία εγκεκριμένη και υπογεγραμμένη από όλα τα δημοτικά συμβούλια.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΑΓΓΛΙΑ: Τοπικά Σχέδια Μεταφορών (Local Transport Plans)

Στην Αγγλία, τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών (LTP) αποτελούν μια νομική υποχρέωση που προβλέφθηκε από το νόμο περί Μεταφορών του 2000 (Transport Act 2000). Η ευθύνη για την εκπόνηση και παράδοση του Τοπικού Σχεδίου Μεταφορών είναι ευθύνη της Στρατηγικής Αρχής Μεταφορών (Strategic Transport Authority).

Το Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών των West Midlands 2011-2016 καθώς και το Εταιρικό σχέδιο για τις τοπικές μεταφορές του West Yorkshire αποτελούν ζωντανά παραδείγματα της θεσμικής συνεργασίας για αειφόρο σχεδιασμό αστικής κινητικότητας.

ΓΑΛΛΙΑ: Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (PDU'S)

Η ανάπτυξη των ΣΒΑΚ (PDUs) είναι καλά ενσωματωμένη στην πολιτική του αστικού σχεδιασμού της Γαλλίας. Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση αυτών των σχεδίων κινητικότητας είναι η Αρχή Αστικών Μεταφορών. (Autorité organisatrice de transport urbain - AOTU). Η αρχή είναι συχνά μια μητροπολιτική αρχή, μια δημόσια αρχή μεταφορών ή σε ορισμένες περιπτώσεις ένας μεμονωμένος δήμος. Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της περιορίζεται σε αυτό του δημόσιου χώρου που καλύπτεται από τις

μεταφορές. Σε ποσοστό περίπου 80% των ΣΒΑΚ, τα σχέδια αναπτύσσονται και διαχειρίζονται από μια μητροπολιτική αρχή.

Πηγή: Rupprecht Consult, based on «Plan de Déplacements Urbains»:Panorama 2009, GART, Paris, April 2010 (p.9).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.2: ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΓΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Κύριο μειονέκτημα του σχεδιασμού αστικών μεταφορών σήμερα είναι η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των επιπέδων χάραξης πολιτικής και των οργανισμών, πολύ δε περισσότερο ο ενιαίος σχεδιασμός των μέσων μεταφοράς (π.χ. συντονισμός του σχεδιασμού των χρήσεων γης, προστασία του περιβάλλοντος, κοινωνική ένταξη, ισότητα των φύλων, οικονομική ανάπτυξη, ασφάλεια, υγεία, εκπαίδευση, τεχνολογίες της πληροφορίας. Η αντιμετώπιση αυτού του ελλείμματος αποτελεί μείζονα πρόκληση για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά αποτελεί επίσης μια κύρια πηγή για καινοτομία και βελτίωση.

ΣΤΟΧΟΙ

- Αναγνώριση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των αλλαγών που παρατηρούνται στις αστικές δομές (πυκνότητα, λειτουργίες, κοινωνικο-οικονομικά πρότυπα, οικοσυστήματα) και την κινητικότητα.
- Καθιέρωση του σχεδιασμού της κινητικότητας και των μεταφορών ως ενός πεδίου κοινής πολιτικής, έτσι ώστε πραγματικά να εξυπηρετεί τις διαφορετικές κοινωνικές ανάγκες και όχι ως αυτοσκοπού.
- Καθορισμός του τρόπου με τον οποίο ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οι άλλες πολιτικές σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο μπορούν να ενσωματωθούν.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Αξιολόγηση των σχεδίων, που μπορούν να επηρεάσουν το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, π.χ. εθνικά και περιφερειακά σχέδια (σχετίζονται με τη Δραστηριότητα 1.2 « Εκτίμηση των επιπτώσεων σε περιφερειακό/εθνικό επίπεδο»), συμπεριλαμβανομένων σχεδίων σχετικών με άλλους τομείς πολιτικής σε τοπικό επίπεδο, σχέδια παρόχων μεταφορικού έργου, καθώς και σχεδίων γειτονικών δήμων.
- Προσδιορισμός των απαιτήσεων συντονισμού και των δυνατοτήτων σε όλους τους τομείς και τα επίπεδα πολιτικής. Για παράδειγμα, οι επιπτώσεις των μεταφορών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό των χρήσεων γης με σκοπό να μεγιστοποιηθεί η χρήση των βιώσιμων μετακινήσεων.
- Έλεγχος για το αν οι σκοποί και οι στόχοι των σχεδίων υποστηρίζουν ή συγκρούονται με το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Για παράδειγμα, σύγκρουση θα μπορούσε να προκύψει αν ένα σχέδιο βελτίωσης της σωματικής υγείας τονίζει μόνο τη φυσική δραστηριότητα μέσω του οργανωμένου αθλητισμού και όχι την προώθηση του περπατήματος και της ποδηλασίας για τις καθημερινές μετακινήσεις.
- Ανοιχτή και διαφανής προσέγγιση συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων παραγόντων από την αρχή, εξασφαλίζοντας τη συμμετοχή φορέων από διαφορετικούς τομείς πολιτικής
- Ανάπτυξη κοινών δράσεων σε συνεργασία με φορείς από άλλους τομείς πολιτικής ειδικά αυτών που σχετίζονται με την κινητικότητα.

- Εξασφάλιση τακτικής επικοινωνίας και ανταλλαγής μεταξύ των αρμόδιων αρχών (και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, πχ μέσω τακτικών συναντήσεων μεταξύ των υπεύθυνων για σχεδιασμό των μεταφορών και των χρήσεων γης).
- Διαβεβαίωση ότι τα θέματα διατροπικότητας συμπεριλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Από την αρχή, σαν μια συνεχής διαδικασία

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Προσδιορισμός σχετικών συνδέσεων πολιτικής (συνέργειες και συγκρούσεις).
- ✓ Αξιολόγηση των αρχικών επιλογών για ενιαία πολιτική.
- ✓ Διάλογος με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, δυνατότητες συνεργασίας.
- ✓ Απόφαση για αρχική ιεράρχηση των επιλογών.
- ✓ Αξιολόγηση και ιεράρχηση που καθορίζεται σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ανάπτυξης σεναρίων (βλ. Δραστηριότητα 3.2).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

WEST MIDLANDS, ΑΓΓΛΙΑ: Κοινή ομάδα εργασίας

Το Centro, η Ενιαία Αρχή Μεταφορών των West Midlands προχώρησε στην ανάπτυξη του Τοπικού Σχεδίου Μεταφορών των West Midlands (LTP) 2011-2026. Μια μηνιαία επιτροπή ανέλαβε να επιβλέπει την ανάπτυξη του σχεδίου προκειμένου να διασφαλίσει ότι ήταν σύμφωνο με τις άλλες τοπικές, περιφερειακές και εθνικές πολιτικές και ανταποκρινόταν στις ανάγκες των πολιτών. Η επιτροπή αποτελείται από τοπικούς πολιτικούς και διακριτά στελέχη από όλες τις περιφερειακές αρχές των West Midlands. Αυτές οι περιφερειακές αρχές έχουν την ευθύνη για τον σχεδιασμό των χρήσεων γης, τους αυτοκινητόδρομους, τη δημόσια υγεία και παρέχουν ως εκ τούτου ισχυρούς δεσμούς με άλλους τομείς εκτός των μεταφορών.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΟΥΒΟΛΑ, ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ: Διατομεακή ομάδα εργασίας

Στην Περιφέρεια Κουνολα, ιδρύθηκε μια διατομεακή ομάδα εργασίας η οποία βασίζει τις εργασίες της στη σύναψη συμφωνίας από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη προκειμένου να εφαρμόσουν την κυκλοφοριακή πολιτική σε αρμονία με το περιφερειακό σχέδιο πολιτικής των μεταφορών. Η ομάδα, με εκπροσώπους από το περιφερειακό συμβούλιο, τον φινλανδικό φορέα για θέματα οδοποιίας και τον αντίστοιχο για θέματα σιδηροδρόμων, την κρατική υπηρεσία των επτά δήμων της περιφέρειας, επεκτάθηκε αργότερα προκειμένου να συμπεριλάβει τις περιφερειακές υπηρεσίες δημόσιας υγείας και το περιφερειακό κέντρο δημόσιου περιβάλλοντος, καθώς και πολίτες και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. *«Η ομάδα βασίζει την εργασία της σε μια συμφωνία, ένα κείμενο προθέσεων που υπογράφεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη για την εφαρμογή της κυκλοφοριακής πολιτικής σε αρμονία με το σχέδιο μεταφορών της περιοχής της Κουνολα»*, αναφέρει ο Koverola (Διευθυντής Σχεδιασμού της Ομοσπονδίας των Δήμων της Περιφέρειας Κουνολα). Η πρόκληση είναι όλα τα μέρη να επιμείνουν σε αυτήν τη συμφωνία. Μέχρι σήμερα, ο συντονισμός των πολιτικών ήταν χρήσιμος για το σχεδιασμό των χρήσεων γης. Ο στόχος είναι η προώθηση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, καθιστώντας την ρεαλιστική σε όλη τη διαδρομή με τη συνεργασία των πολιτικών για την υλοποίηση κοινών δράσεων με επαρκείς πόρους.

ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ: Το σχέδιο κινητικότητας ως μέρος του ολοκληρωμένου πλαισίου πολιτικής του Δήμου

Η πόλη της Βουδαπέστης αναπτύσσει ένα νέο σχέδιο αστικής κινητικότητας που βασίζεται στις αρχές του βιώσιμου σχεδιασμού. Το νέο σχέδιο έχει πλήρως ενσωματωθεί στο ευρύτερο πλαίσιο πολιτικής και λαμβάνει υπόψη του τις πρόσφατες αλλαγές στη διακυβέρνηση των μεταφορών, καθώς και τις νέες αναπτυξιακές προτεραιότητες σε περιόδους οικονομικής κρίσης

Το Πρόγραμμα «Καρδιά της Βουδαπέστης (Heart of Budapest)» (2007) δημιουργήθηκε, για να αναζωογονηθεί το κέντρο της Βουδαπέστης μέσα από μεγάλης κλίμακας μέτρα ήπιας κυκλοφορίας. Το πρόγραμμα αυτό έχει τα περισσότερα από τα χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ, όπως αυτά περιγράφονται στο τεύχος των Κατευθυντήριων γραμμών -Οδηγιών. Για παράδειγμα: ζητήθηκε η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών (π.χ. κάτοικοι και ιδιοκτήτες καταστημάτων) κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανάπτυξης του Σχεδίου. Το πρόγραμμα έχει σαφώς δεσμευτεί για τη βιωσιμότητα δίνοντας προτεραιότητα σε μη-μηχανοκίνητες τοπικές μεταφορές, και ενσωματώνει τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας με άλλα θέματα, κυρίως της τοπικής επιχειρηματικής ανάπτυξης και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής.

Το πρόγραμμα της «Καρδιάς της Βουδαπέστης» είναι πλήρως ενσωματωμένο σε ένα ευρύτερο πλαίσιο πολιτικής. Το 2003 εγκρίθηκε η έννοια της αστικής ανάπτυξης της Βουδαπέστης, γεγονός που καθόρισε το βασικό όραμα και τις μακροπρόθεσμες προτεραιότητες για τη συνολική ανάπτυξη της πόλης. Βασιζόμενη σε αυτήν την έννοια της ανάπτυξης και μετά από 2 χρόνια δουλειάς και εκτενών διαβουλεύσεων με τους εμπλεκόμενους, έγινε αποδεκτή η ενδιάμεση στρατηγική της αστικής ανάπτυξης της Βουδαπέστης, ή πιο γνωστά η «Podmaniczky Plan». Με σκοπό να ταιριάζει με τον προϋπολογισμό της ΕΕ της τρέχουσας περιόδου, το σχέδιο θέτει τις βασικές προτεραιότητες για την ανάπτυξη και τα σχέδια για την περίοδο του 2005-2013. Το Podmaniczky Plan είναι ένα έγγραφο πολιτικής με μεγάλη σημασία, που καθορίζει την αναπτυξιακή πορεία της Βουδαπέστης για σχεδόν μια ολόκληρη δεκαετία. Το Σχέδιο περιγράφει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο εφαρμογής, όπως η προτεραιότητα των μέτρων για την αστική ανάπτυξη, ο προϋπολογισμός, το θεσμικό πλαίσιο, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση, και η εφαρμογή των χρονοδιαγραμμάτων και των διαδικασιών.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.3: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η συνεργασία με τα εμπλεκόμενα μέρη θεωρείται γενικά κοινή πρακτική - ωστόσο συνήθως μόνο ορισμένοι από τους εμπλεκόμενους έχουν πραγματικά λόγο στον σχεδιασμό. Η συμμετοχή διαφορετικών τύπων εμπλεκόμενων σε όλη την διαδικασία σχεδιασμού και η αντιμετώπιση των ιδιαίτερων απαιτήσεών τους είναι σημαντική. Αυτό βοηθά στη νομιμοποίηση του σχεδίου και την βελτίωση της ποιότητας του. Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων υποστηρίζει την ανάπτυξη ενός πιο αποτελεσματικού και αποδοτικού σχεδίου. Η ανάπτυξη ειδικής στρατηγικής είναι απαραίτητη για την εμπλοκή διαφορετικών εμπλεκόμενων ανταποκρινόμενη στις διαφορετικές μορφές και τεχνικές, ανάλογα με το εάν πρόκειται για δημόσιες αρχές, ιδιωτικές επιχειρήσεις, κοινωνικές οργανώσεις και οργανώσεις πολιτών, ή όλα αυτά μαζί. Οι πολίτες αποτελούν μια ειδική υπο - ομάδα εμπλεκόμενων. Η συμμετοχή τους στη διαδικασία σχεδιασμού είναι ένα θεμελιώδες καθήκον των τοπικών αρχών προκειμένου να διασφαλιστεί η νομιμότητα και η ποιότητα

της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Η συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό είναι επίσης μια απαίτηση που καθορίζεται από τις οδηγίες της ΕΕ και τις διεθνείς συμβάσεις.

Ένα κύριο μειονέκτημα του σχεδιασμού των αστικών μεταφορών σήμερα είναι η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των επιπέδων χάραξης πολιτικής και των οργανισμών, πέρα από την ενοποίηση των μέσων μεταφοράς (π.χ. συντονισμός του σχεδιασμού των χρήσεων γης, προστασία του περιβάλλοντος, κοινωνική ένταξη, ισότητα των φύλων, οικονομική ανάπτυξη, ασφάλεια, υγεία, εκπαίδευση, κοινωνία της πληροφορίας. Η αντιμετώπιση αυτού του ελλείμματος αποτελεί μείζονα πρόκληση για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά είναι επίσης μια κύρια πηγή για καινοτομία και βελτίωση.

ΣΤΟΧΟΙ

- Εξασφάλιση της συμμετοχής των αρμόδιων εμπλεκόμενων σε βασικά στάδια της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Ενθάρρυνση των πολιτών για ενημέρωση και συμμετοχή στη συζήτηση.
- Σχεδιασμός βιώσιμων λύσεων που θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής όλων των πολιτών και δημιουργία αισθήματος «ιδιοκτησίας» για τη διαδικασία σχεδιασμού.
- Ενίσχυση της ζωτικότητας της κοινωνίας των πολιτών και της τοπικής κουλτούρας.
- Βελτίωση της συνολικής ποιότητας, αποτελεσματικότητας, οικονομικής αποδοτικότητας, διαφάνειας, αποδοχής και νομιμότητας του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Προσδιορισμός των κατάλληλων ορόσημων και εργαλείων για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.
- Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων αποτελεί στοιχείο απαραίτητο για ένα καλό ΣΒΑΚ, αλλά θα πρέπει να δίνεται προσοχή στις ομάδες πίεσης οι οποίες μπορούν να μπλοκάρουν τη διαδικασία.
- Ανάπτυξη ενός σχεδίου επικοινωνίας που περιλαμβάνει μια στρατηγική δέσμευσης και χρονοδιαγράμματος, καθώς και μια συνολική στρατηγική δραστηριοτήτων επικοινωνίας (συμπεριλαμβανομένων των μέσων μαζικής ενημέρωσης). Στη στρατηγική χρειάζεται να συμπεριληφθεί τουλάχιστον η προληπτική ενημέρωση του κοινού και η συμμετοχή των κύριων ομάδων εμπλεκόμενων σε όλη την διαδικασία, αλλά με προσπάθεια για μια πιο διαδραστική συμμετοχή αν είναι δυνατόν (βλ. παρακάτω ενότητα «Δραστηριότητες πέρα από τις βασικές απαιτήσεις»).
- Οι άνθρωποι με ειδικές ανάγκες δεν είναι απλά αποδέκτες της πολιτικής αλλά θα πρέπει να συμμετέχουν και οι ίδιοι στη διαδικασία σχεδιασμού.
- Καθιέρωση των δραστηριοτήτων συμμετοχής ως μέρος των απαραίτητων διαδικασιών των πρακτικών σχεδιασμού.

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ-ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

Υπάρχουν τέσσερις βασικές ερωτήσεις σχετικά με τη διαδικασία οι οποίες πρέπει να απαντώνται κατά την προετοιμασία της στρατηγικής συμμετοχής .

- Γιατί; Για ποιο λόγο χρειάζεται η στρατηγική συμμετοχής; Πώς θα επηρεάσει τη στρατηγική;
- Ποιος; Ποιος θα πρέπει να συμμετάσχει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων; Με ποιο τρόπο προσδιορίζονται αυτοί που θα συμμετάσχουν;
- Πώς; Ποια είναι τα εργαλεία και οι τεχνικές που θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν;

- Πότε; Πότε θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα οι διάφορες δραστηριότητες; Πότε δεν απαιτείται συμμετοχή;

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Δημιουργία Σχεδίου για πιο ενεργή συμμετοχή φορέων και πολιτών χρήσει ενός ευρύτερου φάσματος εργαλείων συμμετοχής σε όλη την διαδικασία σχεδιασμού (π.χ. εκπαιδευτικά ταξίδια, εκδηλώσεις, φόρουμ στο διαδίκτυο).
- Εξέταση του ενδεχόμενου συνεργασίας μέσω μιας μόνιμης «ομάδας συντονισμού».
- Καθιέρωση (τεχνικών) συναντήσεων των σημαντικών εμπλεκόμενων (εταιρείες μεταφορών, εκπρόσωποι συμφερόντων, ιδιώτες επιχειρηματίες ή εξωτερικοί σύμβουλοι/ ειδικοί). Διεξαγωγή επίσημων ή/και άτυπων συναντήσεων ή ενημερώσεων προκειμένου να ενημερώνονται τα ενδιαφερόμενα μέρη ή να ζητείται η ανατροφοδότηση για τον καθορισμό του πλαισίου λήψης σημαντικών αποφάσεων
- Διεύρυνση της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων σε περισσότερες ομάδες, συμπεριλαμβανομένων των ομάδων συμφερόντων
- Εξασφάλιση της μέγιστης διαφάνειας και απόδοση περισσότερης δημοκρατικής, συμμετοχικής λήψης αποφάσεων στο σύνολο της διαδικασίας σχεδιασμού (Aarhus Convention - Σύμβαση του Άαρχους).
- Για προηγμένες πόλεις: συμμετοχή των ενδιαφερομένων ενεργά στην οργάνωση και τη διαχείριση των ΣΒΑΚ. Συμμετοχή των πολιτών ενεργά στην λήψη αποφάσεων.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Ολοκλήρωση του προγραμματισμού των κύριων δραστηριοτήτων συμμετοχής πριν την έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και των πολιτών σε ολόκληρη την διαδικασία σχεδιασμού, αλλά κυρίως στον εντοπισμό των προβλημάτων (Βλ. Δραστηριότητα 3.1), την ανάπτυξη σεναρίων (Βλ. Δραστηριότητα 3.2), την ανάπτυξη οράματος (Βλ. Δραστηριότητα 4.1), τα αντικείμενα (Βλ. Δραστηριότητα 5.1), τους στόχους (Βλ. Δραστηριότητα 5.2), τα μέτρα (Δραστηριότητες 6.1, 6.2, 6.4), το σχέδιο παρακολούθησης (Βλ. Δραστηριότητα 8.1), την δημιουργία της κυριότητας (Βλ. Δραστηριότητα 9.3), την διαχείριση και την επικοινωνία της εφαρμογής του σχεδίου (Βλ. Δραστηριότητες 10.2 και 10.3) και την επανεξέταση των επιτευγμάτων, καθώς και τον εντοπισμός των νέων προκλήσεων (Βλ. Δραστηριότητες 11.2 και 11.3).

ΛΙΣΤΑΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Σχεδιασμός διαφορετικών στρατηγικών συμμετοχής
- ✓ Ανάπτυξη και αποδοχή σχεδίου επικοινωνίας

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΈΡΓΟ GUIDEMAPS (2002-2004)

Ο πρώτος τόμος του εγχειριδίου GUIDEMAPS περιλαμβάνει μια εισαγωγή στα βασικά ζητήματα της εμπλοκής. Ο δεύτερος τόμος περιλαμβάνει λεπτομέρειες για τα βασικά στοιχεία και για 32 διαφορετικά εργαλεία εμπλοκής, επεξηγώντας τον βασικό σκοπό τους, τη χρήση τους και πρακτικά θέματα.

Σύνδεσμος: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

Εργαλείο για μεθόδους συμμετοχικής διαδικασίας:- ένα εγχειρίδιο πρακτικής (2006)

Εκδόθηκε από το Ίδρυμα King Baudouin και το Φλαμανδικό Ινστιτούτο Επιστήμης και Τεχνολογικής αξιολόγησης (viWTA), αποτελεί ένα εργαλείο για την εκκίνηση και διαχείριση συμμετοχικών έργων, συμπεριλαμβανομένης τόσο της συμμετοχής των πολιτών όσο και της συμμετοχής των ενδιαφερομένων .

www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=178268&LangType=1033

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΓΑΝΔΗ, ΒΕΛΓΙΟ: Σχέδιο Επικοινωνίας

Η πόλη της Γάνδης έχει Σχέδιο επικοινωνίας το οποίο συντάσσεται από τον διευθυντή δημοσίων σχέσεων και εγκρίνεται από το Συμβούλιο των Δημάρχων και των δημοτικών συμβούλων (College van burgemeester en schepenen) στην αρχή κάθε έτους καθιστώντας έτσι σαφές ποια είναι η επικοινωνιακή στρατηγική για το επόμενο έτος.

Πηγή : PILOT manual 2007 – full version, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ΑΜΠΕΡΝΤΙΝ, ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ: Ο νικητής του βραβείου βιώσιμης αστικής κινητικότητας επικεντρώνεται στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων

Το Αμπερντίν έγινε ο πρώτος νικητής του βραβείου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα ΣΒΑΚ του οποίου το βασικό θέμα το 2012 είχε ως επίκεντρο τους πολίτες και τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών. Το Αμπερντίν ανέπτυξε όλα τα πιθανά εργαλεία συνεργασίας με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Δουλεύοντας με online έρευνες, δημοσιεύσεις, ιστοσελίδες, και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης προσφέροντας μια εξαιρετική δυνατότητα συνεργασίας.

ΟΝΤΕΝΣΕ, ΔΑΝΙΑ: Επικοινωνία των εμπλεκόμενων και των πολιτών

Το Δημοτικό Συμβούλιο αποφάσισε να προβάλλει το Σχέδιο Κυκλοφορίας και Κινητικότητας (Odense's Traffic and Mobility Plan) όσο το δυνατόν περισσότερο στον τοπικό τύπο και σε δημόσιες εκδηλώσεις. Δημιουργήθηκε ιστοσελίδα στην οποία δημοσιεύονταν όλα τα πρακτικά των συνεδριάσεων, οι πολιτικές αποφάσεις και οι σχετικές ειδήσεις και κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του σχεδίου τυπώθηκαν τρεις φορές αφίσες οι οποίες κολλήθηκαν σε διάφορα σημεία της πόλης ενημερώνοντας σχετικά τους πολίτες.

ΑΙΝΤΧΟΒΕΝ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ: Σχεδιασμός του τρόπου συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων

"Maak'tMee!" ή στα αγγλικά "Συνεργασία!", αποτελεί ένα πρόγραμμα σχετικό με την συμμετοχή των Πολιτών που ξεκίνησε από την πόλη του Αϊντχόβεν για τη βελτίωση της διακυβέρνησης και την ενίσχυση της ενεργού συμμετοχής στα κοινά. Εφαρμόζει ένα συνδυασμό μεθόδων προκειμένου να βελτιωθεί η συνεργασία με τους πολίτες και να ενθαρρυνθεί η δυνατότητα συμμετοχής στα θέματα της πόλης, των δήμων και των γειτονιών τους.

ΈΡΦΟΡΤ, ΓΕΡΜΑΝΙΑ: Συμμετοχή των πολιτών στην ανάπτυξη του Τοπικού Σχεδίου Μεταφορών

Το πρώτο τοπικό σχέδιο μεταφορών του Έρφορτ (Verkehrsentwicklungsplan-VEP) εκδόθηκε το 1994 τέσσερα χρόνια μόλις μετά την επανένωση της Γερμανίας. Οι προσπάθειες της διοίκησης της πόλης για τη συμμετοχή των κατοίκων στην ανάπτυξη του σχεδίου αρχικά είχαν ως αποτέλεσμα περιορισμένο ενδιαφέρον από τους πολίτες. Ωστόσο, το Έρφορτ συνέχισε τις προσπάθειές του για συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και το έπραξε με αυξανόμενη επιτυχία. Το παράδειγμα δείχνει ότι χρειάζεται χρόνος και

αρκετή υπομονή για να μπορέσεις να κερδίσεις και να εμπλέξεις τους πολίτες και τα ενδιαφερόμενα μέρη.



ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ: Διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς για το πρόγραμμα «Καρδιά της Βουδαπέστης»

Η «Καρδιά της Βουδαπέστης» είναι ένα πολύπλοκο πρόγραμμα που στοχεύει στην αναζωογόνηση του υπερφορτωμένου σε κυκλοφορία ιστορικού κέντρου της πόλης. Η αρχική φάση του προγράμματος περιελάμβανε την κατασκευή ενός άξονα ήπιας κυκλοφορίας 1,7 χιλιομέτρων. Η κάλυψη από τα ΜΜΕ ήταν έντονη και τα ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώθηκαν και συμμετείχαν σε διαβούλευση. Η ανάπτυξη του έργου διευκολύνθηκε μέσω της ένωσης «Ένωση Καρδιά της Βουδαπέστης» (Heart of Budapest Association), μια ΜΚΟ που εκπροσωπεί τα συμφέροντα των κατοίκων της περιοχής.



ΕΡΓΑΛΕΙΑ

ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΠΟΥ ΔΙΝΟΥΝ Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΝΟΥΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Πληροφορίες

Εκτυπωμένο υλικό που δίνει πληροφορίες	<ul style="list-style-type: none"> • Ένα γράμμα • Πόστερς, σήματα • Φυλλάδια, μπροσούρες • Factsheets • Ενημερωτικά δελτία • Τεχνικές αναφορές
Τηλέφωνο και αναμεταδώσεις	<ul style="list-style-type: none"> • Τηλέφωνο και τεχνικές • Τοπικό ραδιόφωνο και τηλεοπτικά σόου
Διαδίκτυο	<ul style="list-style-type: none"> • Τεχνικές διαδικτύου • Φόρουμ μέσω διαδικτύου
Έρευνες	<ul style="list-style-type: none"> • Ερωτηματολόγια • Προσωπικές συνεντεύξεις

Διαδραστική εμπλοκή	
Εκδηλώσεις ενημέρωσης	<ul style="list-style-type: none"> • Μία έκθεση • Ένα κέντρο πληροφόρησης • Δημόσιες συναντήσεις • Τοπικές εκδηλώσεις
Συμμετοχή συγκεκριμένων ομάδων εμπλεκόμενων	<ul style="list-style-type: none"> • Επισκέψεις και περιηγήσεις μελέτης • Συναντήσεις εργασίας • Επιτροπές πολιτών • Τεχνικές ομάδες εργασίας
Συμμετοχή μεγάλων ομάδων	<ul style="list-style-type: none"> • Ένα συνέδριο για τους εμπλεκόμενους • Μια εκδήλωση για θέματα μεταφορών • Εκδηλώσεις ανοιχτού χώρου • Εκδηλώσεις του Σαββατοκύριακου • Ανοιχτός χώρος εκδηλώσεων
Εμπλοκή των «δύσκολα προσεγγίσιμων» ομάδων	
Ειδικές μορφές συμμετοχής	<ul style="list-style-type: none"> • Εθνικές μειονότητες • ΑΜΕΑ • Νέοι και ηλικιωμένοι • Άτομα με χαμηλά επίπεδα μόρφωσης
Πηγή: Guidemaps Handbook 2004, Volume 1,σελ.64	

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2.4: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ είναι μια σύνθετη διαδικασία. Ενώ ένα ΣΒΑΚ βασίζεται στις υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού, οι πρακτικές αυτές ενδέχεται να πρέπει να αναθεωρηθούν και να βελτιστοποιηθούν. Επίσης μπορεί να χρειαστεί να γίνει ανάληψη νέων καθηκόντων και να απαιτηθεί εργασία πέρα από τις βασικές απαιτήσεις. Αυτές οι διευθετήσεις διαχείρισης θα πρέπει να εγκριθούν σε πολιτικό επίπεδο έτσι ώστε να «διασφαλιστούν οι δράσεις». Οι φορείς που έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και την εφαρμογή του προγράμματος θα πρέπει να έχουν σαφή αντίληψη του ποιος κάνει τι και πότε. Η σύνταξη ενός εγγράφου –σχεδίου που θα αναφέρει όλα τα απαραίτητα ορόσημα για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ κρίνεται απαραίτητη.

ΣΤΟΧΟΙ

- Αποσαφήνιση και επισημοποίηση του ρόλου των φορέων και της συνεισφοράς τους.
- Δημιουργία «ασφάλειας» της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Εξασφάλιση διαφανούς πλαισίου.
- Διασφάλιση υγιούς συντονισμού μεταξύ όλων των προγραμματισμένων δραστηριοτήτων.
- Διευκόλυνση της αποδοτικής διαδικασίας σχεδιασμού, καθιστώντας βέλτιστη τη χρήση των διαθέσιμων πόρων.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Διασφάλιση ύπαρξης σαφούς πολιτικής εντολής και υποστήριξης για το ΣΒΑΚ.
- Καθορισμός ενός συντονιστή με ευθύνη και πόρους για την οργάνωση της εργασίας.

- Δημιουργία ενός συνολικού σχεδίου εργασίας, που θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στάδια και θα εξασφαλίζει την πολιτική του έγκριση. Διατήρηση ευελιξίας έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα αλλαγών του σχεδίου εργασίας κατά την διαδικασία προόδου των εργασιών.
- Ανάπτυξη στρατηγικών προκειμένου να ξεπεραστούν τα εμπόδια (Βλ. Δραστηριότητα 1.3).
- Συμφωνία για τις διαδικασίες διαχείρισης και τα καθήκοντα με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.
- Αξιολόγηση των κινδύνων προκειμένου να γίνει σωστός προγραμματισμός των αστάθμητων παραγόντων.
- Παρακολούθηση της προόδου, εφαρμογή του σχεδίου εργασίας και προσαρμογή στις αλλαγές.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Από την αρχή – υιοθέτηση του σχεδίου εργασίας για την διαδικασία σχεδιασμού ως ένα βασικό ορόσημο.

ΛΙΣΤΑΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Πολιτική εντολή και υποστήριξη για το σχέδιο.
- ✓ Προσδιορισμός της διαδικασίας σχεδιασμού.
- ✓ Στρατηγική για τη διαχείριση των κινδύνων και της ποιότητας του Σχεδίου
- ✓ Ανάπτυξη σχεδίου εργασίας για τη διαδικασία του σχεδιασμού και πολιτική έγκριση αυτού.

ΒΗΜΑ 3: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ



Το τελευταίο βήμα για την καλή προετοιμασία του ΣΒΑΚ είναι η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης κινητικότητας και η ανάπτυξη πιθανών μελλοντικών σεναρίων. Αυτό αποτελεί τη βάση για τον καθορισμό των στόχων με ορθολογικό και διαφανή τρόπο. Ως πρώτη δράση, είναι απαραίτητη μια διεξοδική ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών στον τομέα των αστικών μεταφορών και της

κινητικότητας. Η δράση αυτή είναι ένα σημαντικό ορόσημο, καθώς τροφοδοτεί την ανάπτυξη διαφορετικών σεναρίων. Αυτά τα σενάρια βοηθάνε στην καλύτερη κατανόηση του πώς θα μπορούσε να μοιάζει η αστική κινητικότητα στο μέλλον.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 3.1: ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Πριν ληφθούν αποφάσεις σχετικές με μελλοντικές πολιτικές, είναι σημαντικό να γνωρίζουμε την παρούσα κατάσταση. Στις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, η γνώση αυτή είναι συχνά πολύ αποσπασματική και ελλιπής. Όπως και τα κομμάτια ενός παζλ, τα δεδομένα και οι πληροφορίες πρέπει να τεθούν μαζί, προκειμένου να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση και να αναφερθούν τα προβλήματα που υπάρχουν. Η ανάλυση αυτή είναι υψίστης σημασίας στην προσπάθεια να καθοριστούν οι κατάλληλες πολιτικές και θέτει την αναγκαία βάση σύμφωνα με την οποία μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος. Η ανάλυση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατό πληρέστερη, αλλά και διαχειρίσιμη με τους διαθέσιμους πόρους. Η ανάλυση θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης την προσαρμοστικότητα των συστημάτων αστικών συγκοινωνιών σε αναμενόμενα όσο και απροσδόκητα γεγονότα (π.χ. διακοπές ρεύματος, φυσικές καταστροφές), ειδικά αν αυτά επηρεάζουν τις μακροπρόθεσμες αποφάσεις.

ΣΤΟΧΟΙ

- Παροχή μιας ποσοτικοποιημένης ανασκόπησης της ισχύουσας κατάστασης αναφορικά με την κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων (π.χ. έγγραφα σχεδιασμού, κατάσταση κυκλοφορίας, προσβασιμότητα υπηρεσιών και εγκαταστάσεων, οδική ασφάλεια, δημόσιες μεταφορές) στο πολεοδομικό συγκρότημα.
- Προετοιμασία μιας λίστας με ελλείψεις, προβλήματα αλλά και ευκαιρίες που σχετίζονται με τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα (π.χ. προσβασιμότητα στις υπηρεσίες, οδική ασφάλεια, προστασία του περιβάλλοντος, χρήσεις γης και ανθεκτικότητα απέναντι σε αναμενόμενα και απροσδόκητα γεγονότα).
- Κατανόηση των πραγματικών αναγκών, για την βελτίωση του σχεδιασμού-προγραμματισμού.
- Εξακρίβωση της διαθεσιμότητας και ποιότητας των δεδομένων, προσβασιμότητα και εξασφάλιση απαιτούμενων δεδομένων για το ΣΒΑΚ.
- Προετοιμασία μιας ανάλυσης βάσης για τον εντοπισμό και την ιεράρχηση των προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το Σχέδιο.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Εντοπισμός και ανάλυση των βασικών εγγράφων σχεδιασμού, των διαδικασιών και πολιτικών που αφορούν την τοπική διαδικασία σχεδιασμού. Όπου αυτό είναι χρήσιμο, η διαδικασία σχεδιασμού μπορεί να βασιστεί και να «χτιστεί» πάνω στα υφιστάμενα διαθέσιμα σχέδια και στρατηγικές.
- Εντοπισμός όλων των διαθέσιμων δεδομένων και αξιολόγηση της ποιότητάς τους και της δυνατότητας πρόσβασης σε αυτά, καθώς και εξασφάλιση των απαιτούμενων δεδομένων για το ΣΒΑΚ. (Βλ. Δραστηριότητα 8.1).
- Ανάκτηση διαθέσιμων στοιχείων, σύνθεση περιεχομένων και συλλογή πρόσθετων στοιχείων για την κάλυψη σημαντικών κενών στα δεδομένα. Τα δεδομένα μπορούν να συλλέγονται με ποικίλους τρόπους. Για παράδειγμα, η εξέλιξη του πλήθους των πεζών μπορεί να καθορίζεται από τις ετήσιες μετρήσεις σε κεντρικά σημεία της πόλης (μια μέθοδος που, χρησιμοποιείται από το City of York του Ηνωμένου Βασιλείου), ή με τη διεξαγωγή έρευνας στα νοικοκυριά. Η επιλογή της μεθόδου εξαρτάται από τους διαθέσιμους πόρους, το μέγεθος της πόλης και το επίπεδο αξιοπιστίας που απαιτείται.
- Για τις πόλεις που δεν διαθέτουν επαρκή δεδομένα: απαιτείται η συλλογή ενός ελάχιστου συνόλου στοιχείων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα καθώς και για άλλους τομείς που επηρεάζουν το ΣΒΑΚ. Αυτό το σύνολο δεδομένων πρέπει να ταιριάζει στο γενικότερο τοπικό πλαίσιο, ώστε να καταστεί δυνατή μια ειλικρινής-ρεαλιστική-αντιπροσωπευτική ανάλυση της κατάστασης.
- Επιλογή κατάλληλων δεικτών που περιγράφουν την κατάσταση των μεταφορών και της κινητικότητας στην πόλη, επικεντρώνοντας σε αντικειμενικούς στόχους πολιτικής. Για παράδειγμα, εάν ένας βασικός αντικειμενικός στόχος είναι να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια, τότε είναι σαφές ότι απαιτούνται δεδομένα σχετικά με το πλήθος και τη σοβαρότητα των ατυχημάτων, κάποια στοιχεία σχετικά με το επίπεδο έκθεσης των χρηστών των οδών σε ατυχήματα θα ήταν επιθυμητά (π.χ. ο αριθμός των πεζών είναι σταθερός, υπάρχει αύξηση ή μείωση).
- Εντοπισμός αναμενόμενων και απρόβλεπτων γεγονότων που θα απαιτούσαν την ενίσχυση της ανθεκτικότητας του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Γεγονότα που μπορεί να επηρεάσουν μακροπρόθεσμες αποφάσεις (π.χ. έλλειψη ορυκτών καυσίμων), θα πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά τη διαδικασία σχεδιασμού. Τα βραχυπρόθεσμα γεγονότα (π.χ. νέφος, πλημμύρες) αντιμετωπίζονται καλύτερα σε επιχειρησιακά σχέδια.
- Σε συνεργασία με τους βασικούς ενδιαφερόμενους, προετοιμασίας μίας ανάλυσης βάσης για να εντοπισθούν και να ιεραρχηθούν προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ. Στο μέτρο του δυνατού, γίνεται προσπάθεια να ποσοτικοποιηθεί η τρέχουσα κατάσταση της κινητικότητας και των μεταφορών.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Χρήση υφιστάμενης εμπειρίας για την απόκτηση γνώσης για τα έγγραφα τομειακής πολιτικής (π.χ. μέσω συνεντεύξεων, συναντήσεων).
- Παροχή μετρούμενων δεδομένων τόσο για την προσβασιμότητα των υπηρεσιών και των εγκαταστάσεων (π.χ. 500 άτομα έχουν πρόσβαση σε ένα φαρμακείο σε απόσταση 500 μ.) όσο και για τη μετακίνηση (π.χ. οχηματοχιλιόμετρα). Μια υποκείμενη βασική αρχή του ΣΒΑΚ θα μπορούσε να είναι η βελτίωση της πρόσβασης με λιγότερη κίνηση.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Από την αρχή. Τα συμπεράσματα αυτής της εργασίας αποτελούν συμβολή για την ανάπτυξη σεναρίων (βλ. Δραστηριότητα 3.2) και για την όλη τη διαδικασία σχεδιασμού.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Επιλέχθηκαν κατάλληλοι δείκτες για να περιγράψουν την κατάσταση.
- ✓ Όλα τα απαραίτητα στοιχεία διατίθενται από τους εμπλεκόμενους φορείς. (αν δεν υπάρχουν διαθέσιμα επαρκή στοιχεία, ξεκινήστε με αυτά που έχετε, αλλά συντάξτε ένα σχέδιο για το πώς θα καλύψετε τα κενά στα δεδομένα.)
- ✓ Η ανασκόπηση και ανάλυση κατέληξαν σε συμπεράσματα. Αναπτύχθηκε σενάριο βάσης σύμφωνα με το οποίο μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος.
- ✓ Τέθηκαν προτεραιότητες σχετικά με τα βασικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ.

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Αγγλία: LTP3 «οδηγός»-σχέδιο καθοδήγησης για την αποσαφήνιση των στόχων και τον καθορισμό προβλημάτων / προκλήσεων

Οι αγγλικές οδηγίες σχετικά με τη σύνταξη Τοπικών Σχεδίων Μεταφορών (LTP) αναγνωρίζουν ότι κάθε πολεοδομικό συγκρότημα έχει πολύ συγκεκριμένες ανάγκες όσον αφορά την ανάλυση της υφιστάμενης (συγκοινωνιακής) κατάστασης, ωστόσο, παρέχουν μερικές γενικές συμβουλές για το τι πρέπει να λαμβάνεται υπόψη:

Αποσαφήνιση Στόχων

Οι τοπικές αρχές, αναμένεται να αναπτύσσουν LTP στο πλαίσιο των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών στόχων-προκλήσεων. Οι τοπικοί στόχοι έχουν τη μορφή επιθυμητών αποτελεσμάτων και θα πρέπει να «βλέπουν» πέρα από την καθημερινότητα των μεταφορών τις ευρύτερες τοπικές προτεραιότητες, όπως την κοινοτική στρατηγική για την αειφορία της περιοχής. Οι μεταφορές θα είναι ζωτικής σημασίας με σκοπό την εξασφάλιση προσβασιμότητας των ατόμων σε βασικές υπηρεσίες. Η αποσαφήνιση των στόχων των Τοπικών Σχεδίων Μεταφορών (LTP) είναι ένα κρίσιμο πρώτο βήμα πριν τον καθορισμό των προτεραιοτήτων των επιδιωκόμενων συγκοινωνιακών μέτρων. Ο καθορισμός στόχων εξασφαλίζει τη συνοχή όλου του LTP. Έχοντας καθορίσει μια σειρά από στόχους, θα είναι χρήσιμο να επιλεγεί ένα σύνολο δεικτών απόδοσης που επιτρέπουν την επιτήρηση της προόδου του Σχεδίου.

Προσδιορισμός προβλημάτων / προκλήσεων

Έχοντας εντοπίσει στόχους υψηλού επιπέδου, τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών εξετάζουν-μελετούν τις συγκεκριμένες προκλήσεις ή τα προβλήματα που σχετίζονται με την επίτευξη των στόχων αυτών. Κάθε τοπική αρχή αντιμετωπίζει ένα μοναδικό-ιδιαιτερό σύνολο προκλήσεων για την ανάπτυξη ενός ελκυστικού συστήματος μεταφορών που ανταποκρίνεται στις ανάγκες του σήμερα και του αύριο. Οι προκλήσεις αυτές θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη και την παράδοση του Τοπικού Σχεδίου Μεταφορών (LTP). Οι προκλήσεις και οι επιλογές για την επίτευξη αυτών μπορούν να αφορούν όχι μόνο σε πιθανές αλλαγές στις μεταφορές, αλλά και στην διατήρηση και εξασφάλιση βέλτιστης χρήσης των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών. Οι αρχές οφείλουν να αναγνωρίζουν τα προβλήματα και να θέτουν προτεραιότητες με βάση σαφή αποδεικτικά στοιχεία και δεδομένα, για παράδειγμα με:

- δημογραφικές και κοινωνικο-οικονομικές τάσεις
- περιβαλλοντικά θέματα
- οικονομικές συνθήκες
- υπάρχουσες χωρητικότητες των υποδομών στις μεταφορές
- ταξιδιωτικές πρακτικές και τα ποσοστά μετακινήσεων
- συνδεσιμότητα των υφιστάμενων δικτύων
- απόψεις των ενδιαφερόμενων φορέων

Οι αρχές οφείλουν να χρησιμοποιούν τα διαθέσιμα δεδομένα όχι μόνο για τον εντοπισμό των προκλήσεων, αλλά και για να εξετάζουν ποιες προτεραιότητες αντιμετωπίζονται εντός του χρονοδιαγράμματος του Σχεδίου. Αναλύοντας προσεκτικά τα προβλήματα και τις προκλήσεις των τοπικών μεταφορών γίνεται ευκολότερο να εντοπιστούν οι ευκαιρίες και να καταλήξουμε σε καινοτόμες λύσεις. Εργαλεία όπως λογισμικά σχεδιασμού προσβασιμότητας θα είναι χρήσιμα για τον προσδιορισμό των αναγκών προσβασιμότητας μιας περιοχής.

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Οδηγίες σχετικά με δείκτες για σχεδιασμό βιώσιμων μεταφορών

Έργο DISTILLATE, Ηνωμένο Βασίλειο

Βελτιωμένοι Δείκτες για τον Σχεδιασμό Βιώσιμων Μεταφορών, Παραδοτέο C1 Δείκτες Βιώσιμων Μεταφορές: Επιλογή και Χρήση

www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

Οδηγίες σχετικά με τη μεθοδολογία για την ανασκόπηση βάσης

Έργο BUSTRIP 2007, Βιώσιμη Μετακίνηση- Οδηγός για Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Μεταφορών

<http://www.movingsustainably.net/>

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΕΛΣΙΝΚΙ, ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή του Ελσίνκι Σχέδιο Συστήματος Μεταφορών (ΗΛJ 2011)

Το Σχέδιο Συστήματος Μεταφορών της περιφέρειας του Ελσίνκι (Helsinki Region Transport System - ΗΛJ 2011) είναι ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο που αντιμετωπίζει το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του. Περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς και αποτελεί εισαγωγικό τμήμα του σχεδίου χρήσεων γης και στέγασης, ενώ απευθύνεται και στους 14 δήμους της περιφέρειας του Ελσίνκι. Η προετοιμασία του Σχεδίου ξεκίνησε με την πλήρη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος λειτουργίας του συγκοινωνιακού συστήματος της Περιφέρειας του Ελσίνκι (πληθυσμός, απασχόληση κλπ), της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος, τη συμπεριφορά μετακινουμένων, καθώς επίσης και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κυκλοφορίας.

Μια μεγάλης κλίμακας κυκλοφοριακή έρευνα, η οποία πραγματοποιήθηκε κατά την περίοδο 2007-2008, συσχετιζόμενη με την εκπόνηση του σχεδίου, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάλυση της παρούσας κατάστασης. Η έρευνα κυκλοφορίας-μετακινήσεων της μητροπολιτικής περιοχής του Ελσίνκι περιλαμβάνει τέσσερις μελέτες: μία μελέτη της ταξιδιωτικής συμπεριφοράς, μια μελέτη προέλευσης-προορισμού των ΙΧ, μια μελέτη προέλευσης-προορισμού των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και μια μελέτη park and ride. Αν και η περιοχή του Ελσίνκι καλύπτει 14 δήμους, η περιοχή μελέτης του ΗΛJ αφορά μεγαλύτερη έκταση και καλύπτει 37 δήμους εντός και γύρω από την περιοχή του Ελσίνκι,

με πληθυσμό 1,5 εκατομμύρια κατοίκους. Η έρευνα, επίσης, χρησιμοποιήθηκε για να παράσχει μια εκτεταμένη βάση δεδομένων για την ενημέρωση, την αναβάθμιση και την επέκταση του συστήματος πρόγνωσης της κυκλοφορίας του μοντέλου που χρησιμοποιήθηκε.



Συμπληρωματικά με τις έρευνες της κυκλοφορίας, πραγματοποιήθηκαν συνολικά 15 διαφορετικές υπομελέτες, ως μέρος της ΗΛ, στην περίοδο 2008-2010. Οι επιμέρους μελέτες χρησιμοποιήθηκαν κατά την προετοιμασία εκπόνησης του ΗΛ και συνέβαλαν επίσης στην ανάλυση της κατάστασης. Οι υπομελέτες περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, μελέτη για τις χρήσεις γης και τα

σιδηροδρομικά δίκτυα, μελέτη για το δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων, δημόσια στρατηγική μεταφορών, μελέτες σχετικά με την πεζή και την ποδηλατική μετακίνηση, τη διαχείριση της κινητικότητας, τις εμπορευματικές μεταφορές, και μια μελέτη χρέωσης κυκλοφοριακής συμφόρησης (διενεργήθηκε από το Φινλανδικό Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών).

Προσδιορίστηκαν οι σημαντικότερες προκλήσεις και απειλές για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών με βάση την ανάλυση της παρούσας κατάστασης. Για την επίτευξη των βασικών στόχων της ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών, το σχέδιο ΗΛ έπρεπε να λύσει ή να ελαχιστοποιήσει τα προβλήματα που εντοπίστηκαν. Οι βασικοί στόχοι και ως εκ τούτου, οι σημαντικές προκλήσεις συσχετίστηκαν με έξι διαφορετικούς τομείς: την οικονομική απόδοση, τη λειτουργικότητα, το περιβάλλον την κοινωνία και τις χρήσεις γης που σχετίζονται με τα προβλήματα. Η αστική εξάπλωση ήταν μία από τις κύριες αιτίες για πολλές προκλήσεις, και εάν συνεχιζόταν θα μείωνε τις πιθανότητες για την επίτευξη πολλών από τους βασικούς στόχους του Σχεδίου.

Πληροφορίες: www.hsl.fi/EN/hlj2011

ΤΟΥΡΚΟΥ, ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ: Βασική μεθοδολογία επανεξέτασης του έργου BUSTRIP

Το Τουρκού διενήργησε μία άσκηση αυτοαξιολόγησης τα αποτελέσματα της οποίας βοήθησαν τους τοπικούς μελετητές να κατανοήσουν καλύτερα την υφιστάμενη κατάσταση και τις προκλήσεις που βρίσκονταν μπροστά. «*Η ανάλυση της κατάστασης πήρε περισσότερο χρόνο και προσπάθεια από ότι περιμέναμε, αλλά σίγουρα ήταν μία από τις πιο γόνιμες διαδικασίες σχεδιασμού που είχαμε*», δήλωσε ο Mikko Laaksonen ο οποίος επιμελήθηκε την τεχνική έκθεση για το Turku. Εργάζεται ως υποστηρικτής της πεζή μετακίνησης και της ποδηλασίας στο γραφείο πολεοδομίας. Η ομάδα συγκέντρωσε, συνέθεσε και κατέληξε σε συμπεράσματα για τα βασικά στοιχεία σε κάθε σημείο αναφοράς του ΣΒΑΚ από πηγές που ήταν ήδη διαθέσιμες από τα αρχεία της πόλης, του Περιφερειακού Συμβουλίου της νοτιοδυτικής Φινλανδίας, και από έρευνες από το Πανεπιστήμιο Οικονομικών και το Πανεπιστήμιο του Turku.

Ο Laaksonen δήλωσε ότι τα αποτελέσματα της έκθεσης αυτοαξιολόγησης δεν ήταν απροσδόκητα. «*Βρήκαμε πολλά κενά, όπως περιμέναμε. Αλλά δεν ήταν έκπληξη το γεγονός ότι η κατάσταση κινείται προς μια πιο βιώσιμη κατεύθυνση από ό,τι νομίζαμε. Σχεδόν όλοι οι οδηγοί έδειξαν ότι η πόλη, με όρους ιστιοπλοΐας, θα χτυπήσει σύντομα στα βράχια, αν μείναμε σε αυτό το σημείο*».

Η έκθεση αυτοαξιολόγησης των 108 σελίδων συμπυκνώνεται σε μια περίληψη των 17 σελίδων για τη χρήση της στην εσωτερική επικοινωνία και την διάδοση των αποτελεσμάτων στους ενδιαφερόμενους φορείς και τα μέσα ενημέρωσης.

Η πλήρης έκθεση στάλθηκε στην ομάδα αξιολόγησης, η οποία διεξήγαγε την έρευνα της κατάστασης των βιώσιμων μεταφορών της Φινλανδίας. Η ομάδα αξιολόγησης αποκρυστάλλωσε τελικά τις προκλήσεις. Αυτές τελικά ήταν: η σχεδίαση που ευνοεί τις υπεραγορές, η άναρχη δόμηση και η έλλειψη περιφερειακής συνεργασίας λόγω του ανταγωνισμού μεταξύ των γειτονικών δήμων.

Ένα θετικό εύρημα ήταν το γεγονός ότι το Turku έχει μια σχετικά συμπαγή δομή και δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη των βιώσιμων αστικών μεταφορών. Κατά τη στιγμή της έκθεσης, περίπου το 50% των διαδρομών, γίνονταν με βιώσιμους τρόπους. *«Η πόλη πρέπει να αναγνωρίσει αυτές τις δυνάμεις. Αν η πόλη του Turku ακολουθούσε τις στρατηγικές της, θα ήταν μια πόλη πρότυπο των βιώσιμων μεταφορών. Η εφαρμογή θα πρέπει να είναι τόσο φιλόδοξη όσο οι στρατηγικές».*



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 3.2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Τα σενάρια βοηθάνε τους εμπλεκόμενους φορείς να κατανοήσουν καλύτερα τις πιθανές επιπτώσεις που θα έχουν τα προτεινόμενα μέτρα ενός ΣΒΑΚ. Αποτυπώνοντας τις διαφορετικές μελλοντικές καταστάσεις, δίνεται η ευκαιρία να αξιολογηθούν ανεξάρτητα οι συνέπειες των υφιστάμενων τάσεων, των μέτρα που έχουν προγραμματιστεί, καθώς και νέες επιλογές πολιτικής κινητικότητας. Εξετάζοντας τα αποτελέσματα αυτών των διαφορετικών σεναρίων δίνεται η δυνατότητα να τεθούν ρεαλιστικοί στόχοι και δείκτες αποτελεσματικότητας (Βλ. Δραστηριότητα 5.2).

ΣΤΟΧΟΙ

- Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων που προάγουν την διαβούλευση για πολύπλοκες στρατηγικές για μελλοντική ανάπτυξη.
- Τόνωση της συζήτησης για τις εναλλακτικές λύσεις και τις επιπτώσεις πολιτικής τους.
- Ενίσχυση ευρείας αποδοχής των στρατηγικών που θα επικρατήσουν.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Περιγραφή διαφορετικών σεναρίων με ποσοτικό και ποιοτικό τρόπο:
 - Ένα σενάριο business-as-usual περιγράφει την ανάπτυξη εάν εφαρμοσθούν δράσεων που έχουν ήδη προγραμματιστεί.
 - Διάφορα σενάρια εναλλακτικής πολιτικής περιγράφουν τις εξελίξεις που προκύπτουν από την επιλογή των διαφόρων πολιτικών και μέτρων.
- Αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των τομεακών τάσεων:

Μεταφορές, χρήσεις γης, περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη, δημογραφικά, κλπ. Προσδιορισμός με ένα βασικό τρόπο συνεργιών, με δυνατότητες ένταξης και αρνητικές επιπτώσεις των τομεακών τάσεων. Ένα παράδειγμα ενίσχυσης των αποτελεσμάτων θα ήταν η χρήση οικολογικότερων δημόσιων μέσων μεταφοράς που θα μπορούσαν να μειώσουν τις εκπομπές ρύπων σε βεβαρημένα σημεία εντός μιας ζώνης χρέωσης κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ένα αρνητικό αποτέλεσμα θα μπορούσε να είναι η μεμονωμένη εφαρμογή νέων θέσεων park & ride που μπορεί να προκαλέσει νέα αστική ανάπτυξη, αντί για μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

- Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η αντοχή-αδράνεια ενός συστήματος μεταφορών σε αναμενόμενα ή απρόβλεπτα συμβάντα. Γεγονότα που μπορεί να επηρεάσουν μακροπρόθεσμες αποφάσεις (π.χ. έλλειψη ορυκτών καυσίμων) θα πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά τη διαδικασία σχεδιασμού. Βραχυπρόθεσμα γεγονότα (π.χ. νέφος, πλημμύρες) μπορούν να αντιμετωπιστούν καλύτερα σε επιχειρησιακά σχέδια.
- Χρήση κατάλληλων τεχνικών, όπως μοντέλων ή καθαρά ποιοτική ανάλυση με βάση την κρίση των εμπειρογνομόνων ή προηγούμενων αποτελεσμάτων για την υποστήριξη της ανάπτυξης σεναρίων και την αξιολόγηση. Επιλογή μοντέλων κατάλληλων για τα μέσα πολιτικής που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο, το στάδιο της ανάπτυξης της στρατηγικής του σχεδίου, το μέγεθος και το γεωγραφικό πλαίσιο της καλυπτόμενης περιοχής. Βαρύτητα σε οικονομικά αποδοτικές λύσεις: περίπλοκα μοντέλα υψηλού κόστους κατά κανόνα παράγουν περισσότερο ακριβείς προβλέψεις και η χρήση τους μπορεί να δικαιολογηθεί για τις περιπτώσεις όπου τα πιθανά οφέλη είναι σημαντικά·μικρότερα. Προγράμματα ή σχέδια μπορούν, επίσης, να βασίζονται σε επιτυχείς εμπειρίες από παρόμοια αστικά περιβάλλοντα, τις πιθανές επιπτώσεις από άλλες μελέτες ή άλλες σχεδιαστικές λύσεις δικτύου/δρόμου.
- Ανάλυση για τον καθορισμό της στρατηγικής που εξυπηρετεί το όραμα (Βλ. Δραστηριότητα 4.3).
- Τόνωση της συζήτησης των εναλλακτικών πολιτικών και των επιπτώσεών τους με τους βασικούς εμπλεκόμενους.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Εφαρμογή ευρύτερων στρατηγικών συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων στην ανάπτυξη σεναρίων για την ενίσχυση της ευρείας αποδοχής των στρατηγικών που θα πρέπει να εφαρμόζονται.
- Ανάπτυξη σεναρίου απόλυτης απραξίας (Do-nothing): Αυτό περιγράφει την κατάσταση, εάν δεν γίνει τίποτα (μόνο πρόβλεψη των εξωγενών τάσεων) και παρέχει πρόσθετα επιχειρήματα για συζήτηση.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Ακολουθεί την ανάλυση της κατάστασης.
- Η ανάπτυξη των σεναρίων συνοδεύει την ανάπτυξη ενός κοινού οράματος (Βλ. Δραστηριότητα 4.3), προτεραιοτήτων (Βλ. Δραστηριότητα 5.1) και στόχων (Βλ. Δραστηριότητα 5.2).

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Ανάπτυξη-επεξεργασία Do-nothing σενάριο (ποιοτικά και ποσοτικά).
- ✓ Ανάπτυξη-επεξεργασία Business-as-usual σενάριο (ποιοτικά και ποσοτικά). Εκτίμηση των επιπτώσεων.
- ✓ Ανάπτυξη-περιγραφή διαφορετικών σεναρίων- εναλλακτικών πολιτικών (ποιοτικά και ποσοτικά).
- ✓ Επιλογή του πλέον αποτελεσματικού και αποδοτικού σεναρίου.

- ✓ Εφαρμογή κατάλληλων τεχνικών για την υποστήριξη της ανάπτυξης και αξιολόγησης σεναρίων.

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Ιστοσελίδα με Οδηγίες Ανάλυσης Μεταφορών - WEBTAG (DFT, UK)

Παρέχει λεπτομερείς οδηγίες για την αξιολόγηση έργων μεταφορών και ευρύτερες συμβουλές σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και την εκπόνηση μελετών μεταφορών. Η πηγή προσφέρει χρήσιμη καθοδήγηση για την ανάπτυξη σεναρίων.

Πληροφορίες: <http://www.dft.gov.uk/webtag/>

PROSPECTS (ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ) - Ένας μεθοδολογικός οδηγός

Ο κύριος αντικειμενικός στόχος του έργου PROSPECTS (2002-2003) ήταν να παρέχει στις πόλεις την καθοδήγηση που χρειάζονται για δημιουργία βέλτιστων στρατηγικών χρήσεων γης και μεταφορών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων βιωσιμότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες κάθε μίας. Ο Μεθοδολογικός οδηγός (Methodological Guidebook), σχεδιασμένος για επαγγελματίες, παρέχει πληροφορίες σχετικά με την πρόβλεψη των επιπτώσεων (σελ. 66-80). Ένα ξεχωριστό κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στις τεχνικές απεικόνισης (σελ. 157 έως 170).

Πληροφορίες: www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html



ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Υπάρχουν διαθέσιμα μια σειρά από εργαλεία μοντέλων και τεχνικών για την υποστήριξη της ανάπτυξης και αξιολόγησης σεναρίων. Τα μοντέλα των μεταφορών στοχεύουν στην αναπαράσταση-απεικόνιση της αλληλεπίδρασης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στις μεταφορές και στην πρόβλεψη και σύγκριση καταστάσεων που δεν υπάρχουν ακόμη (δηλαδή μελλοντικά σενάρια) με ποσοτικούς όρους. Ποιοτικές εκτιμήσεις των πιθανών επιπτώσεων δοκιμασμένων μέτρων κινητικότητας και σχεδιαστικών λύσεων σε παρόμοια αστικά περιβάλλοντα μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για περισσότερο άμεσες και μικρής κλίμακας εφαρμογές. Τα κυκλοφοριακά μοντέλα δεν είναι απαραίτητα η βέλτιστη λύση για την ανάλυση σεναρίων. Απαιτούν χρόνο, πόρους και στοιχεία που πρέπει να συλλεχθούν και να χρησιμοποιηθούν. Ως εκ τούτου, εάν οι συνθήκες δεν είναι κατάλληλες, θα μπορούσαν να προταθούν ποιοτικές ή απλούστερες ποσοτικές τεχνικές, καθώς η ανάπτυξη ενός μοντέλου θα μπορούσε να οδηγήσει σε σπατάλη χρόνου και χρήματος. Παρόλα αυτά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ένα καλοφτιαγμένο μοντέλο παράγει πιο αξιόπιστα αποτελέσματα. Η θεμελίωση αποφάσεων πολιτικής που βασίζεται σε μια «επιτόλαιη» μεθοδολογία αξιολόγησης προκειμένου για την εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος θα μπορούσε να οδηγήσει σε σπατάλη πολύ περισσότερων χρημάτων, εφόσον τεθεί σε εφαρμογή μία λάθος πολιτική.

Τα κυκλοφοριακά μοντέλα μπορούν να διακριθούν ανάλογα με τις επιχειρησιακές τους δυνατότητες σε:

- Μονοτροπικά μοντέλα: Η πρόβλεψη της ζήτησης είναι εξωγενής, καθώς θεωρεί μόνο έναν τρόπο μεταφοράς (π.χ. δημόσια συγκοινωνία) και το μοντέλο εστιάζει στην επιλογή διαδρομής.
- Πολυτροπικά μοντέλα: Διάφοροι τρόποι μεταφοράς λαμβάνονται υπόψη (π.χ. ΙΧ αυτοκίνητα, μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδήλατο κλπ.) η πρόβλεψη της ζήτησης ανά μέσο είναι εξωγενής και οι μοντελοποιημένες αλληλεπιδράσεις περιορίζονται στον

ανταγωνισμό για τη χρήση ενός κοινού δικτύου (π.χ. ΙΧ αυτοκίνητα και λεωφορεία κινούνται στον ίδιο δρόμο), δηλ. οι διάφοροι τρόποι μετακίνησης θεωρούνται ανταγωνιστικοί.

- Μοντέλα τεσσάρων βημάτων: Η συνολική πρόβλεψη της ζήτησης για μετακινήσεις υπολογίζεται ενδογενώς και η επιλογή μέσου μοντελοποιείται, επίσης, ενδογενώς. Τροποποιήσεις των περιοχών γέννησης (π.χ. νοικοκυριά) και έλξης (π.χ. απασχόληση) μετακινήσεων μοντελοποιούνται εξωγενώς.
- Ολοκληρωμένα μοντέλα μεταφορών και χρήσεων γης: Συμπληρωματικά στις ικανότητες των μοντέλων τεσσάρων βημάτων η ανατροφοδότηση μεταξύ του συστήματος μεταφοράς και των γεωγραφικών επιλογών λαμβάνεται υπόψη, όπως οι τροποποιήσεις των περιοχών γέννησης και έλξης μετακινήσεων μοντελοποιούνται εξωγενώς.
- Τα μοντέλα μικροπροσομοίωσης: άμεση προσομοίωση για κάθε μεμονωμένο όχημα λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία συμπεριφοράς, γεωμετρίας υποδομών και επιπέδου κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Η επιλογή του πιο κατάλληλου κυκλοφοριακού μοντέλου απαιτεί την αξιολόγηση πολλών παραμέτρων, όπως: πιο είναι το πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί, το περιβάλλον χάραξης πολιτικής, ο βαθμός ακρίβειας και το επίπεδο λεπτομέρειας (χωρική, αναλυτική) των αναμενόμενων αποτελεσμάτων, η διαθεσιμότητα των δεδομένων και των διαθέσιμων πόρων για την ανάπτυξή του.

Σκοπός/έκταση	Διαθέσιμο εργαλείο μοντέλο
Χρήσεις γης και χωροταξικός σχεδιασμός (π.χ. στρατηγικά σχέδια, σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας)	<ul style="list-style-type: none"> • Ολοκληρωμένα μοντέλα μεταφορών και χρήσεων γης • Μοντέλα τεσσάρων βημάτων
Αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός (π.χ. σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, σχέδια διαχείρισης της κυκλοφορίας)	<ul style="list-style-type: none"> • Ολοκληρωμένα μοντέλα μεταφορών και χρήσεων γης • Μοντέλα τεσσάρων βημάτων • Πολυτροπικά μοντέλα
Σχεδιασμός των υπηρεσιών των δημόσιων συγκοινωνιών (π.χ. σχεδιασμός διαδρομών, συχνοτήτων, ναύλων)	<ul style="list-style-type: none"> • Μονοτροπικά μοντέλα
Μελέτες σκοπιμότητας (π.χ. προβλέψεις κυκλοφορίας ενός νέου αυτοκινητόδρομου)	<ul style="list-style-type: none"> • Μονοτροπικά μοντέλα
Σχεδιασμός (π.χ. σχεδιασμός ενός κυκλικού κόμβου)	<ul style="list-style-type: none"> • Μοντέλα μικροπροσομοίωσης

Τα πολυτροπικά και ολοκληρωμένα μοντέλα μεταφορών και χρήσεων γης από τη μία πλευρά και τα μοντέλα μικροπροσομοίωσης από την άλλη, αποτελούν τα δύο άκρα του φάσματος των πιο συχνά χρησιμοποιούμενων εργαλείων σχεδιασμού των αστικών μεταφορών. Τα ολοκληρωμένα μοντέλα μεταφορών και χρήσεων γης είναι τα πιο ολοκληρωμένα και ισχυρά εργαλεία για τη στρατηγική πολεοδομικού σχεδιασμού, ειδικά σε περιπτώσεις μακροπρόθεσμης ανάπτυξης. Επιτρέπουν την εκτίμηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ ενός συστήματος μεταφορών και κοινωνικο-οικονομικών και εδαφικών συστημάτων στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδιασμού, των πολιτικών και των επενδύσεων στις μεταφορές. Συνήθως, μπορούν να προσαρμοστούν σε πολύ διαφορετικές εφαρμογές αναφορικά με τη ζήτηση των μεταφορών, τους τομείς της οικονομίας, τα μέσα μεταφοράς, και το ζωνικό σύστημα.

Τα μοντέλα μικροπροσομοίωσης μπορούν να προσομοιώσουν την κίνηση οχημάτων σε μικροσκοπική κλίμακα και την αλληλεπίδρασή τους με μία λεπτομερή περιγραφή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου συμπεριλαμβανομένων των: πλάτος οδού, αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας, σηματοδότηση, διάμετρος κυκλικών κόμβων κλπ. Η προσομοίωση της ζήτησης της κυκλοφορίας, η οποία γίνεται δυναμικά για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, επιτρέπει στο μοντέλο την εκτίμηση των ουρών αναμονής και τον υπολογισμό του χρόνου αναμονής στις διασταυρώσεις, τα σημεία καμπής, κλπ. Αυτά τα εργαλεία-μοντέλα ως εκ τούτου, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την αξιολόγηση λεπτομερών σχεδιαστικών λύσεων για ΣΒΑΚ σε περιορισμένα τμήματα του αστικού δικτύου (Βλ. Δραστηριότητα 10.1).

Τα μονοτροπικά και τα πολυτροπικά μοντέλα χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση θεμάτων σχετικών με την οδική κυκλοφορία υποθέτοντας ένα δεδομένο όγκο ζήτησης. Μέτρα όπως η διάνοιξη νέων δρόμων ή οι περιορισμοί κυκλοφορίας ανήκουν κατά κανόνα στον τομέα των μονοτροπικών μοντέλων.

Τα μοντέλα τεσσάρων βημάτων διευρύνουν το πεδίο της ανάλυσης σε κατανομή μέσου μετακίνησης και επιτρέπουν τη μελέτη ευρύτερου φάσματος πολιτικών συμπεριλαμβανομένων των αστικών διοδίων, της τιμολόγησης μεταφοράς με δημόσια μέσα, των συστημάτων park and ride, πρόσθετων εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς (π.χ. μια νέα γραμμή τραμ).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

WEST YORKSHIRE, ΑΓΓΛΙΑ: Σενάρια στο Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών (LTP2, 2006 - 2011)

Σε αυτό το Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών (LTP) χρησιμοποιήθηκε το Στρατηγικό Μοντέλο Μεταφορών του West Yorkshire (West Yorkshire Strategic Model - STM), για την πρόβλεψη των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από μια σειρά πιθανών σεναρίων. Το STM έλαβε υπόψη την πρόβλεψη μελλοντικών αλλαγών του πληθυσμού, της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου, της απασχόλησης, των τιμών των καυσίμων και της αύξησης του αριθμού των νοικοκυριών. Οι παράγοντες αυτοί εφαρμόστηκαν ολοκληρωτικά ή σε ζώνες ανάλογα με την περίπτωση.

Κάθε σενάριο αντιπροσωπεύει ένα διαφορετικό συνδυασμό πολιτικών και οικονομικών προσεγγίσεων. Τα διαθέσιμα αποτελέσματα του STM χρησιμοποιήθηκαν για να καταστεί δυνατή η εκτίμηση των επιδόσεων σε σχέση με τις προτιμώμενες επιλογές που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης. Τα αποτελέσματα των εναλλακτικών σεναρίων εξετάστηκαν προσεκτικά σε σχέση με τους στόχους και σε συνδυασμό με άλλα κριτήρια. Οι επιπτώσεις των αξιολογήσεων και αναλύσεων στο Leeds έδειξαν ότι, για τη διαχείριση της αύξησης της κυκλοφορίας και της συμφόρησης και προκειμένου να παράσχει την απαραίτητη σύνδεση με την οικονομική ανταγωνιστικότητα, η στρατηγική για τις μεταφορές έπρεπε να επιδιώξει την καλύτερη δυνατή χρήση των υφιστάμενων υποδομών και την ανάπτυξη της χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Η βασική στρατηγική ενέπλεκε υψηλές δημόσιες επενδύσεις μαζί με μέτρα διαχείρισης της ζήτησης.



ΣΑΡΑΓΟΣΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ: Σενάρια για την αστική κινητικότητα της πόλης στο σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας

Η Σαραγόσα χρειαζόταν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για να καλύψει όλες τις ανάγκες κινητικότητας της πόλης και των γύρω περιχώρων της. Το σχέδιο αυτό, που ονομάζεται «Plan de Movilidad Sostenible», σέβεται το περιβάλλον, το αστικό τοπίο και την πολιτιστική κληρονομιά και αποτελεί απάντηση στη μελλοντική εξέλιξη της πόλης. Για την Σαραγόσα το σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας συνδυάζει τα διάφορα μεταφορικά μέσα. Το Σχέδιο έχει ως στόχο την αύξηση του μεριδίου δημόσιων συγκοινωνιών, καθώς και των μη ρυπογόνων ατομικών μετακινήσεων, προκειμένου να επιτευχθεί ένα βιώσιμο σενάριο. Ένα από τα σενάρια βασίστηκε σε ένα μέλλον με μέσα μαζικής μεταφοράς, ιδιαίτερα προαστιακό σιδηρόδρομο και τραμ. Άλλα σενάρια αναφέρονται σε πεζοδρομήσεις, ενιαία ολοκληρωμένα συστήματα εισιτηρίων, σταθμούς διατροφικών μεταφορών, διαχείριση της στάθμευσης, ποδηλασία και ποιοτικότερων υπηρεσιών. Στο σενάριο του ενιαίου ολοκληρωμένου συστήματος εισιτηρίων, υποβλήθηκε πρόταση για ζωνοποίηση της περιοχής και ανάπτυξη ενός οικονομικού μοντέλου που θα επέτρεπε την αξιολόγηση των



επιπτώσεων του προτεινόμενου μέτρου από την άποψη των χρηστών, των λειτουργιών αλλά και της διοίκησης. Αναφορικά με τις πεζοδρομήσεις, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το 38% του συνόλου των μετακινήσεων μέσα στη Σαραγόσα εκτελούνται με τα πόδια. Με ορίζοντα το 2016, επιλέχθηκαν τρεις προτάσεις στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας: η επιλογή μίας περιοχής με ήπια κυκλοφορία (ζώνες 30km/h),

πρόγραμμα διαδρομών πεζής μετακίνησης και περιορισμούς της πρόσβασης μηχανοκίνητων οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Τα σενάρια είχαν ως στόχο να βοηθήσουν στον προσδιορισμό των ενεργειών που θα πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο του σχεδίου. Συμπληρωματικά προς αυτές τις δράσεις, τα σενάρια αναφέρονται και σε λεωφορειολωρίδες, μια πρόσφατα κατασκευασμένη γραμμή τραμ και ένα συνεκτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

ΠΑΡΜΑ, ΙΤΑΛΙΑ: Ανάπτυξη σεναρίων

Η Πάρμα είναι μια μεσαίου μεγέθους πόλη (περίπου 200.000 κάτοικοι) και βρίσκεται στη βόρεια Ιταλία. Το 2005, ο Δήμος της Πάρμα ξεκίνησε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αστικών μεταφορών και χρήσεων γης, που αποτελείται από ένα σχέδιο αστικής κινητικότητας (PUM) (παρόμοιο με ένα ΣΒΑΚ), ένα σχέδιο αστικών μεταφορών (PGTU) και ένα σχέδιο χρήσεων γης (PSC). Η σύνταξη των δύο σχεδίων μεταφορών (PUM και PGTU) μαζί ενθάρρυνε τις συνδέσεις μεταξύ των βραχυπρόθεσμων δράσεων που προωθούνται από το PGTU και των πολιτικών διαχείρισης της ζήτησης και των έργων υποδομής που αποτελούν μέρος του στρατηγικού σχεδίου που περιγράφεται στο PUM. Επιπλέον, η σύνταξη των δύο σχεδίων στο γενικότερο πλαίσιο επιτρέπει μια συνεπή και κατανοητή στρατηγική διαχείρισης της κινητικότητας που είναι σε θέση να συντονίσει τη ζήτηση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις διάφορες υπηρεσίες που παρέχονται συγχρόνως σε ιδιωτικής και δημόσιας χρήσεως κινητικότητα (ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην πεζή μετακίνηση, την ποδηλασία και τα ΑμεΑ).

Η σύνταξη του PUM πραγματοποιήθηκε σε τρεις φάσεις:

Φάση 1: είχε στόχο την κατανόηση του αστικού χώρου και του συστήματος μεταφορών και πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με τον δήμο που παρείχε μια ευρεία βάση δεδομένων. Τα αποτελέσματα της Φάσης 1 ήταν:

- Να εντοπιστούν τα πιο σημαντικά κρίσιμα σημεία του συστήματος μεταφορών (συμφόρηση, περιβαλλοντικές επιπτώσεις και οδικά ατυχήματα).
- Να καθοριστεί ένα σενάριο αναφοράς των μεταφορών και χρήσεων γης (που αποτελείται από τις παρεμβάσεις που έρχονται σε ύστερο στάδιο της διαδικασίας λήψης αποφάσεων).

Φάση 2: επικεντρώθηκε στη δημιουργία και τη βαθμονόμηση ενός κυκλοφοριακού μοντέλου και τον ορισμό σεναρίων. Ορίστηκαν δύο εναλλακτικά σενάρια: Το σενάριο χρήσεων γης περιελάμβανε τις παρεμβάσεις που προωθούνταν από το τρέχον σχέδιο χρήσεων γης, μαζί με τις παρεμβάσεις του σεναρίου αναφοράς. Το σενάριο βιωσιμότητας προωθούσε πολιτικές και μέτρα που αποσκοπούσαν στη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων των μεταφορών, και πάλι σε συνδυασμό με τις παρεμβάσεις του σεναρίου αναφοράς. Για όλες τις παρεμβάσεις που περιλαμβάνονταν στα δύο σενάρια, το χρονοδιάγραμμα (βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο) ορίστηκε επιτρέποντας το συντονισμό των δράσεων του ΡGTU (βραχυπρόθεσμο) και των πολιτικών/μέτρων του ΡUM (μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο).

Φάση 3: είχε ως στόχο την επίτευξη επιλογής των σεναρίων του σχεδίου εκ μέρους του δήμου. Το μοντέλο χρησιμοποιήθηκε για την προσομοίωση των κυκλοφοριακών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων του επιλεγμένου σεναρίου. Τα σχέδια βασίζονται στα ακόλουθα μέτρα: κανονιστικές ρυθμίσεις της χρήσης του αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης, επέκταση των μέτρων ελέγχου και ασφαλείας σε ευαίσθητες περιοχές της πόλης, ήπια κυκλοφορία, προώθηση του ποδηλάτου και της πεζή μετακίνησης, ολοκληρωμένο δίκτυο δημόσιων μέσων μεταφοράς και προτεραιότητα των λεωφορείων.



ΒΗΜΑ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ



4.1 Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

4.2 Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος αποτελεί ένα από τους ακρογωνιαίους λίθους του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το κοινό όραμα είναι εκείνο που θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων ενός ΣΒΑΚ.

Το όραμα μπορεί να γίνει ο οδηγός ενός ΣΒΑΚ εφόσον αυτό είναι ευρέως αποδεκτό τόσο από τους πολίτες όσο και από τους ενδιαφερόμενους φορείς.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 4.1: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Το βασικό ερώτημα που πρέπει να τεθεί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ρεαλιστικό όραμα είναι σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα διαφέρει η πόλη στην οποία ζούμε από τις υπόλοιπες. Το όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος και είναι αυτό που καθοδηγεί την ανάπτυξη των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού. Οι μεταφορές και η κινητικότητα θα πρέπει να ενσωματωθούν στο ευρύτερο περιεχόμενο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Το όραμα καλείται να προετοιμασθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να λαμβάνει υπόψη όλες τις εναλλακτικές πολιτικές και ειδικότερα του γενικού πλαισίου πολιτικής (π.χ. Agenda 21, Στρατηγικό Σχέδιο), του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, της οικονομικής ανάπτυξης, του περιβαλλοντικού σχεδιασμού, της κοινωνικής ένταξης, της ισότητας των φύλων, της υγείας και της ασφάλειας. Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας για το σύνολο της αστικής περιοχής, το οποίο θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα και τις μορφές των μεταφορών: δημόσια και ιδιωτικά, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητα και μη μηχανοκίνητα μέσα, μετακίνηση και στάθμευση.

ΣΤΟΧΟΙ

- Συμφωνία με τους εμπλεκόμενους φορείς για ένα κοινό όραμα - θέσπιση ενός μακροπρόθεσμου στόχου για την ανάπτυξη των μεταφορών και της αστικής κινητικότητας ως κατευθυντήριο στοιχείο κατά τη διαδικασία σχεδιασμού.
- Ενίσχυση της τοπικής ταυτότητας και της συλλογικότητας του οράματος.
- Συνειδητοποίηση της πολιτικής αξίας του ΣΒΑΚ και διασφάλιση της δέσμευσης των βασικών φορέων και των φορέων λήψης αποφάσεων.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής, της υγείας, και των χρήσεων γης.
- Καθορισμός προτεραιοτήτων για σωστό προσανατολισμό και λήψη περαιτέρω αποφάσεων.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Ορισμός αντιπροσωπευτικής ομάδας η οποία θα είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη του οράματος.
- Κατάρτιση και παροχή βασικών πληροφοριών στους εμπλεκόμενους φορείς (π.χ. πολιτικές, ανάλυση δεδομένων).
- Προετοιμασία και παρακολούθηση εκπαιδευτικών εργαστηρίων και συναντήσεων (διαφορετικές μορφές και κλίμακες Βλ. Δραστηριότητα 2.3).
- Εκπόνηση ενός πρόχειρου οράματος και συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς
- Έκδοση του οράματος σε μία εύκολα κατανοητή μορφή.

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Ένα από τα βασικά βήματα της διαδικασίας είναι η θέσπιση ενός φορέα που θα είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη του οράματος. Αυτό περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των ενδιαφερομένων /εμπλεκόμενων φορέων, από τους οποίους θα ζητηθεί η σύμφωνη γνώμη ώστε να αναπτυχθεί το όραμα του ΣΒΑΚ. Το Διοικητικό Συμβούλιο του φορέα αυτού ενδεικτικά θα μπορούσε να αποτελείται από:

- Περιφερειακούς εταίρους
- Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (συμπεριλαμβανομένων των φορέων της υγείας και της οικονομικής ανάπτυξης)
- Παρόχους μεταφορικού έργου
- Επιχειρήσεις
- Χρήστες μεταφορών
- Καταστατικά όργανα – θεσμικούς φορείς
- Κατοίκους

Είναι σημαντικό μια τέτοια ομάδα να απαρτίζεται από όλους τους τοπικούς εμπλεκόμενους φορείς. Η επιτυχία, η αποτελεσματικότητα και η αποδοχή του οράματος εξασφαλίζεται εφόσον αποτελεί προϊόν συνεργασίας μεταξύ όλων των φορέων που εμπλέκονται στη διαδικασία σχεδιασμού. Ιδανικά, η διαμόρφωση του οράματος περιλαμβάνει και τους πολίτες. Κάτι τέτοιο όμως είναι αρκετά δύσκολο και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη σύνθεση και τη νοοτροπία της κάθε κοινωνίας (τοπικής περιοχής). Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει οι πολίτες να είναι αρκετά ενημερωμένοι για το όραμα που σχεδιάζεται (Βλ. Δραστηριότητα 4.2)

Πηγή: εγχειρίδιο PILOT 2007 - πλήρης έκδοση: www.pilot-transport.org/index.php?id=48).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Ενεργή συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής στην ανάπτυξη του οράματος μέσω συνεδριάσεων ή συναντήσεων εργασίας.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Δραστηριότητα 3.1: «Προετοιμασία και ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών» και Δραστηριότητα 3.2 «Ανάπτυξη Σεναρίων».
- Προετοιμασία οράματος για αρκετούς μήνες και ανάπτυξή του μέσα σε λίγες εβδομάδες.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Καθορισμός Διοικητικού Συμβουλίου για την ανάπτυξη του οράματος.
- ✓ Εκπόνηση Πρόχειρου σχεδίου Οράματος.
- ✓ Διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους Φορείς.

- ✓ Εκπόνηση Τελικού Σχεδίου Οράματος.
- ✓ Αποτύπωση Οράματος και δημοσίευση σε κατάλληλη μορφή.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

CAMBRIDGESHIRE, ΑΓΓΛΙΑ: Κατάσταση Οράματος

«Δημιουργία Πόλεων όπου οι άνθρωποι θέλουν να ζουν και να εργάζονται. τώρα και στο μέλλον».

Το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Cambridge shire διατυπώνει το όραμα της περιοχής έτσι ώστε να μετατραπεί σε ένα νομό ισχυρό, αναπτυσσόμενο, εύπορο και περιεκτικό ο οποίος θα υποστηρίζεται από άριστες δημόσιες υπηρεσίες, όπου οι άνθρωποι θα μπορούν να ζουν περισσότερο, με πιο υγιεινό τρόπο και να συμμετέχουν ενεργά στη λήψη αποφάσεων.

(Πηγή: Cambridge shire Local Transport Plan 2011 – 2026, Policies and Strategy, www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf).

ΛΙΛ, ΓΑΛΛΙΑ: Δημιουργία Οράματος

Στη Λιλ της Γαλλίας, η διαδικασία δημιουργίας ενός ΣΒΑΚ ξεκίνησε μετά το μεγάλο κύμα αστικής αναγέννησης τη δεκαετία του 1990. Μεγάλες επενδύσεις επεσήμαναν τα προβλήματα της αστικής αναζωογόνησης των ελεύθερων χώρων στο Roubaix και στο Tourcoing. Παράλληλα, ο τερματικός σταθμός του δικτύου TGV (αρχικά είχε προγραμματιστεί να εγκατασταθεί εκτός του κέντρου της πόλης), έδωσε την ευκαιρία για τη δημιουργία μιας εντελώς νέας γειτονιάς, του Euralille. Η ανάπτυξη του Euralille, το οποίο αποτέλεσε κόμβο δημόσιων μεταφορών που εξυπηρετεί όχι μόνο τις διεθνείς, αλλά και τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες, δεν ήταν μέρος μιας λεπτομερούς τοπικής κυκλοφοριακής μελέτης.

Οι εξελίξεις αυτές θέτουν το πλαίσιο για το όραμα μιας πόλης που είναι οικονομικά ισχυρή, με ένα διεθνές και ευρωπαϊκό προφίλ. Η δημιουργία μιας ελκυστικής πόλης κατατάσσεται ψηλά στη λίστα των στόχων παράλληλα με την αναμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων και κυρίως του κυκλοφοριακού περιβάλλοντος. Ένα από τα στρατηγικά ζητήματα που ανέκυψαν ήταν η επιλογή μεταξύ της περαιτέρω ανάπτυξης του συστήματος του μετρό και μιας προοδευτικής προσέγγισης συμπεριλαμβανομένης των επιφανειακών δημόσιων μέσων μεταφοράς (λεωφορείο και τραμ). Η πόλη επέλεξε την τελευταία επιλογή, εξελίσσοντας τις επίγειες μεταφορές και αξιοποιώντας αυτές ως μέσο για την αναδιάρθρωση, τον επανασχεδιασμό και την ανακατανομή των κοινόχρηστων χώρων. Έννοιες όπως «λεωφορειακές γραμμές υψηλής ποιότητας» και τραμ-τρένο έχουν εισαχθεί στο νέο πλέον όραμα της πόλης

(Πηγή: PILOT manual 2007 – fullversion: www.pilot-transport.org/index.php?id=48).

ΓΑΝΔΗ, ΒΕΛΓΙΟ: Οραματισμός Κινητικότητας

Στόχος αποτέλεσε η ανάπτυξη νέων προσεγγίσεων για την αλλαγή της αστικής κινητικότητας, των δημόσιων χώρων και των ανθρώπινων συνηθειών ώστε να καταστεί η Γάνδη μία πιο φιλική πόλη για τα παιδιά μέχρι το 2050. Ο στόχος αυτός αποτέλεσε το κίνητρο για τη δημιουργία μίας ομάδας με την ονομασία «Μετάβαση στην Αρένα» η οποία αποτελείται από 25 δραστήρια άτομα με διαφορετικά υπόβαθρα (νέους επιχειρηματίες, πολίτες, αρχιτέκτονες και συγκοινωνιολόγους).

ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ, ΒΕΛΓΙΟ: Στρατηγικό Σχέδιο για τη μεταφορά εμπορευμάτων στις Βρυξέλλες

Υπό συζήτηση βρίσκεται ένα πρόχειρο Στρατηγικό Σχέδιο για τη μεταφορά εμπορευμάτων στις Βρυξέλλες. Το σχέδιο ξεκινά από το γεγονός ότι το 30% των ρύπων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου προέρχονται από τις εμπορευματικές μεταφορές. Ο βασικός στόχος του σχεδίου είναι η επίτευξη μίας πιο έξυπνης και βιώσιμης εφοδιαστικής αλυσίδας για τις Βρυξέλλες μέχρι το 2020, παρέχοντας «win-win» καταστάσεις για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων αποτελεί έναν από τους πυλώνες του οράματος για τη βελτίωση των φορτοεκφορτωσεων στον αστικό ιστό.

Το όραμα προϋποθέτει τρία σημεία:

- Περιορισμό και βελτιστοποίηση των μετακινήσεων των οδικών εμπορευματικών μεταφορών από και προς την πόλη.
- Μεταστροφή από το οδικό δίκτυο στο θαλάσσιο, στο σιδηροδρομικό και στη χρήση των πράσινων φορητών.
- Διευκόλυνση των λειτουργιών των εταιρειών εμπορευματικών μεταφορών.

Απώτερος στόχος είναι η εξάλειψη των εκπομπών των ρύπων που προέρχονται από τις εμπορευματικές μεταφορές και που συντελούν στην όξυνση του φαινομένου του θερμοκηπίου μέχρι το 2050 και η μείωση κατά 30% του αριθμού των μετακινήσεων των οχημάτων παράδοσης αγαθών.

(Πηγή: Bruxellesmobiliti, 2012: Plan Stratigique pour le transport de marchandises en region de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobiliti, Bruxelles, 2012, www.bruxellesmobiliti.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises)

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 4.2 ΕΝΕΡΓΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Το κοινό όραμα αποτελεί την αφετηρία για την ανάπτυξη συγκεκριμένων μέτρων. Τα αποτελέσματα του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού των μεταφορών μπορεί να θεωρηθούν ως επιτυχημένα μόνον εάν οι πολίτες κατανοήσουν την έννοια του οράματος και τους στόχους που εξυπηρετεί. Καθώς δεν είναι πάντα δυνατή η άμεση συμμετοχή των πολιτών στη διαμόρφωση του οράματος (βλ. Δραστηριότητα 4.1), θα πρέπει τουλάχιστον να ενημερώνονται ενεργά σχετικά με τη διαδικασία δημιουργίας του οράματος και τα αποτελέσματά μετά την έναρξη εφαρμογής του. Η διαδικασία αυτή κρατά σε εγρήγορση το κοινό, με αποτέλεσμα τόσο το ΣΒΑΚ όσο και το όραμά του να γίνονται ευρέως αποδεκτά.

ΣΤΟΧΟΙ

- Δημιουργία ενός ΣΒΑΚ που θα ανήκει σε όλους τους πολίτες.
- Συμμετοχή – επέμβαση των πολιτών σε περίπτωση που δεν συμφωνούν ή δεν είναι ικανοποιημένοι από το όραμα του ΣΒΑΚ.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Παροχή στοιχείων σχετικά με τη διαδικασία σχεδιασμού και ενημέρωση για τα αποτελέσματα των σημαντικότερων βημάτων.
- Αποφυγή μυστικότητας και δημιουργίας «σωματειακού κράτους». Συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων για τη διασφάλιση της διαφάνειας.
- Διεξαγωγή απλών δημοσκοπήσεων που δείχνουν τις τάσεις της εποχής και τα επιχειρήματα που διαμορφώνουν την πολιτική.
- Συμμετοχή των μέσων μαζικής ενημέρωσης (τοπικός τύπος, ραδιόφωνο, τηλεόραση).

- Εκστρατείες ενημέρωσης για την εκπαίδευση και την ενημέρωση των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Διάδοση του κειμένου του οράματος στους πολίτες.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Άμεση εμπλοκή των πολιτών στη διαμόρφωση του οράματος με διαδραστικά εργαλεία (Βλ. Δραστηριότητα 4.1).

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Το χρονοδιάγραμμα βασίζεται στην Δραστηριότητα 3.1 «Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών» και στη Δραστηριότητα 3.2 «Ανάπτυξη Σεναρίων». Παράλληλα, η ενημέρωση του κοινού γίνεται κατά τη διάρκεια και μετά την ολοκλήρωση του οράματος για την κινητικότητα (Βλ. Δραστηριότητα 4.1).

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Σημειώσεις από τις δημόσιες διαβουλεύσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς.
- ✓ Επεξεργασία και διάδοση του πληροφοριακού υλικού για τη διαμόρφωση του οράματος και των αποτελεσμάτων του.
- ✓ Συμμετοχή των μέσων μαζικής ενημέρωσης.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΛΙΛ, ΓΑΛΛΙΑ: Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών στη διαμόρφωση του ΣΒΑΚ



Source: Pascaline Chombart

Η Λιλ μπορεί να θεωρηθεί ως ένα τυπικό παράδειγμα, όπου οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι πολίτες είχαν άμεση εμπλοκή στη διαμόρφωση του ΣΒΑΚ. Το 2000, το πολεοδομικό συγκρότημα της Λιλ, που αποτελείται σήμερα από 85 δήμους, υιοθέτησε το πρώτο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Πριν την υιοθέτηση του προσχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

από το Δημοτικό Συμβούλιο, έλαβαν χώρα πολλές συναντήσεις μεταξύ ομάδων εργασίας που αποτελούνταν από τοπικούς φορείς, αρμόδιες αρχές (π.χ. τοπική εκπροσώπηση του κράτους, περιφέρεια, τοπικοί Δήμοι και το τοπικό επιμελητήριο). Το κοινό συμμετείχε μέσω της διοργάνωσης ενός φόρουμ κινητικότητας, καθώς και μέσω των εκδηλώσεων που έλαβαν χώρα. Κατά τη διάρκεια αυτών των ανοικτών εκδηλώσεων, το ευρύ κοινό και οι διάφορες ενώσεις είχαν την ευκαιρία να συζητήσουν με πολιτικούς εκπροσώπους και εμπλεκόμενους τεχνοκράτες τα διάφορα θέματα και τμήματα του ΣΒΑΚ. Το τελικό ΣΒΑΚ εκδόθηκε μετά την ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης και τις βελτιώσεις που απαιτήθηκαν

(Πηγή: Rupprecht Consult based on Communauté Urbaine Lille Metropole, PDU, June 2003; Communauté Urbaine Lille Metropole, Projet de PDU, April 2009; www.lillemetropole.fr).

ΒΑΛΝΤΕΜΟΡΟ, ΙΣΠΑΝΙΑ: Ενημερώνοντας το Κοινό

Το Βαλντεμόρο, ανέπτυξε το δικό του ΣΒΑΚ κάνοντάς το γνωστό στο ευρύ κοινό μέσα από εκστρατεία ενημέρωσης κι έκθεσης που έφερε τον τίτλο «Κάθε βήμα είναι σημαντικό. Έλα να το δεις». Η έκθεση και οι εκστρατείες ενημέρωσης του κοινού ξεκίνησαν ταυτόχρονα.

ΚΟΡΡΙΒΝΙΤΣΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ: Η σταθερή συμμετοχή και πληροφόρηση του κοινού για να διατηρηθεί η δημόσια και πολιτική υποστήριξη



Η πόλη Κορρινβίτσα εφήρμοσε μία σειρά μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην πληροφόρηση και την άσκηση των πολιτών της σχετικά με τα μέτρα εφαρμογής, παροτρύνοντας τους πολίτες να συμμετάσχουν ενεργά στην προώθηση των νέων μέτρων είτε μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης είτε με τη διοργάνωση ενός ετήσιου ποδηλατικού φεστιβάλ. Ένα από τα αποτελεσματικότερα

μηνύματα που ανέδειξαν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης ήταν η συμμετοχή πολιτικών προσώπων στο ποδηλατικό φεστιβάλ.

ΒΗΜΑ 5: ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ



υποδεικνύουν το είδος της αλλαγής που επιθυμεί η κοινωνία να έχει. Οι αλλαγές αυτές πρέπει επίσης να είναι μετρήσιμες, επομένως απαιτείται επιλογή κατάλληλων και μελετημένων στόχων που εστιάζουν σε επιλεγμένες περιοχές.

Το όραμα είναι μια σημαντική ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που επιθυμούμε να έχουμε. Το όραμα από μόνο του όμως δεν αρκεί. Πρέπει να καθορίζεται από συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι να έχουν. Οι αλλαγές αυτές επιλογή κατάλληλων και

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 5.1: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Ο προσδιορισμός των στόχων και των προτεραιοτήτων επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων που απαιτούνται, εστιάζοντας στο τι χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί». Οι στόχοι αποτελούν στην ουσία τον απώτερο σκοπό του ΣΒΑΚ (π.χ. αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας από τα Ι.Χ. οχήματα), ενώ τα μέτρα (π.χ. κατασκευή ενός τραμ) είναι τα μέσα για την επίτευξή τους. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την προσέγγιση του σχεδιασμού που εστιάζει στην παραδοσιακή προσέγγιση των συστημάτων και των υποδομών, χωρίς να γίνεται αναφορά σε υψηλότερους στόχους.

Ο ορισμός των στόχων, θα αποτελέσει το επίκεντρο και τη δομή μεταξύ της ανάπτυξης του οράματος (βλ. Δραστηριότητες 4.1 και 4.2) και του καθορισμού των στόχων (βλ. Δραστηριότητα 5.2). Η συνεχής εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών είναι απαραίτητη για την εξασφάλιση και την αποδοχή των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.

ΣΤΟΧΟΙ

- Καθορισμός στόχων που θα πρέπει να επιτύχει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με το κοινό όραμα
- Διατύπωση ξεκάθαρων και μετρήσιμων στόχων (θα πρέπει να διασφαλισθεί ότι η συγκέντρωση των δεδομένων θα γίνει με κάποιο σημαντικό βαθμό ακρίβειας, ώστε η πρόοδος για την επίτευξη των στόχων να είναι εύκολα μετρήσιμη).

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Ανάλυση των επιπτώσεων των στόχων σύμφωνα με το διαμορφωμένο όραμα.
- Αξιολόγηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς (όλοι οι στόχοι που τέθηκαν δεν θα είναι εύκολο να επιτευχθούν για αυτό απαιτείται προσπάθεια ώστε να προσδιορισθούν οι σημαντικότεροι), και παρακολούθηση όλων των συναντήσεων των εμπλεκόμενων φορέων.
- Συμφωνία επί μιας σειράς προτεραιοτήτων για τα συνολικά θέματα που αντικατοπτρίζουν τις ανάγκες των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών του πολεοδομικού συγκροτήματος).

- Καθορισμός σαφών και μετρήσιμων στόχων ώστε να επιτευχθεί ο σχεδιασμός και η επιλογή των μέτρων. Καθορισμός του τι θα πρέπει να επιτευχθεί και πότε.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Το χρονοδιάγραμμα βασίζεται στην εξέλιξη του Βήματος 4 και η υλοποίηση της δράσης αυτής θα διαρκέσει αρκετούς μήνες.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Επανεξέταση του Οράματος για την καθοδήγηση της ανάπτυξης των στόχων
- ✓ Προσχέδιο Στόχων
- ✓ Διαβούλευση με τους σημαντικότερους εμπλεκόμενους Φορείς
- ✓ Τελικό Σχέδιο Στόχων

Περισσότερες πληροφορίες: Οδηγός Ανάλυσης Μεταφορών-WebTAG (DFT). Ο Οδηγός Ανάλυσης Μεταφορών παρέχει ειδική καθοδήγηση σχετικά με το θέμα των στόχων στις μεταφορές, με το οποίο ασχολούνται οι κυβερνήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου (στόχοι σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο), και τα προβλήματα που παρουσιάζονται.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΓΑΛΛΙΑ: Γενικοί Στόχοι ΣΒΑΚ

Οι κύριοι στόχοι ενός ΣΒΑΚ είναι να διασφαλισθεί ο συντονισμός μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς καθώς και η προώθηση των λιγότερο ρυπογόνων-φιλικότερων προς το περιβάλλον και περισσότερο ενεργειακών μέσων μεταφοράς. Για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι κάθε ΣΒΑΚ θα πρέπει κατ' ελάχιστον να εξετάσει τα ακόλουθα γενικά θέματα:

- Τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας όλων των εμπλεκόμενων μέσων στην κυκλοφορία, μέσω της κατάλληλης κατανομής της οδού και της δημιουργίας ενός παρατηρητηρίου οδικής ασφάλειας τουλάχιστον για τους πεζούς και τους ποδηλάτες.
 - Τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.
 - Την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και όλων των άλλων μορφών βιώσιμης κινητικότητας που ρυπαίνουν λιγότερο το περιβάλλον, κυρίως το περπάτημα και την ποδηλασία.
 - Την ανάπτυξη και αξιοποίηση των μητροπολιτικών διαδρομών (συμπεριλαμβανομένων των εθνικών και επαρχιακών οδών) και την εφαρμογή βελτιωμένων πληροφοριακών συστημάτων κυκλοφορίας.
 - Την οργάνωση και τη ρύθμιση της στάθμευσης παρά την οδό καθώς και της στάθμευσης σε δημόσιους χώρους συμπεριλαμβανομένων των Park and Ride, τις θέσεις κατοίκων και της προσωρινής στάθμευσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων.
 - Τη διαχείριση και τη ρύθμιση των εμπορευματικών μεταφορών και των πολυτροπικών συστημάτων μεταφορών.
 - Την προώθηση των σχεδίων που αναφέρονται σε εργαζόμενους σε εταιρίες και δημόσιους οργανισμούς ώστε να ευνοηθούν από τη χρήση των δημόσιων μεταφορών και του carpooling.
 - Την ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων για την κινητικότητα, τους χώρους στάθμευσης και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών (διατροπικότητα).
- (Πηγή: Rupprecht Consult based on “PDU Guide Méthodologique, CERTU, Lyon, 1999.”).

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ: Στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής για τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών (εθνικοί στόχοι των μεταφορών)

Ο Οδηγός του Ηνωμένου Βασιλείου για τις Μεταφορές σε τοπικό επίπεδο περιλαμβάνει τα εξής:

- Υποστήριξη της οικονομικής ανάπτυξης
- Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα
- Προώθηση της ισότητας των ευκαιριών
- Συμβολή στη βελτίωση της ασφάλειας και της υγείας
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής δημιουργώντας ένα πιο υγιές περιβάλλον.

(Πηγή: Department for Transport (UK): Guidance on Local Transport Plans, 2009.

WEST YORKSHIRE: Στόχοι Τοπικού Σχεδίου Μεταφορών

Οι στόχοι για το Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών της πόλης του Λιντς στο Ηνωμένο Βασίλειο αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του αναδυόμενου μακροπρόθεσμου οράματος για τις μεταφορές στην περιοχή του West Yorkshire.

Ένας στόχος αναπτύχθηκε για κάθε προτεραιότητα:

- Προσβασιμότητα: βελτίωση πρόσβασης σε θέσεις εργασίας, στην εκπαίδευση και σε άλλες βασικές υπηρεσίες για όλους.
- Αντιμέτωπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης: μείωση καθυστερήσεων στην κυκλοφορία ανθρώπων και αγαθών.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας: βελτίωση ασφάλειας για όλους τους χρήστες αυτοκινητοδρόμων.
- Βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα: περιορισμός των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, των αερίων που οξύνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου και του θορύβου που προκαλείται από τις μεταφορές.
- Αποτελεσματική διαχείριση πόρων: βελτίωση των μεταφορικών υποδομών.

(Πηγή: Pilot Manual – full version, www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 5.2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ «ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΟΧΩΝ»

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Οι στόχοι αποτελούν την πιο συγκεκριμένη μορφή δέσμευσης σε ένα ΣΒΑΚ και σχετίζονται με τον επιθυμητό βαθμό της αλλαγής εντός ενός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου. Κρίνεται αναγκαία η αξιολόγηση του κάθε μέτρου ώστε να διαπιστωθεί αν έχουν επιτευχθεί τα επιθυμητά αποτελέσματα. Οι στόχοι πρέπει να είναι ΕΞΥΠΝΟΙ - SMART (ειδικοί, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί, να έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιηθούν έγκαιρα) και να αναφέρονται στους σκοπούς του προγράμματος έτσι όπως αυτοί συμφωνήθηκαν. Οι στόχοι είναι ουσιαστικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των σκοπών του προγράμματος (βλ. Δραστηριότητα 8.1). Ο καθορισμός των στόχων παρέχει διαφάνεια και σαφήνεια για το σχεδιασμό σχετικά με τις αλλαγές στις μεταφορές και την κινητικότητα στην πόλη.

ΣΤΟΧΟΙ

- Ορισμός μιας σειράς από στόχους που επιτρέπουν την παρακολούθηση της προόδου της επίτευξης των σκοπών του προγράμματος.
- Καθορισμός ενός βασικού σημείου αναφοράς για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των μέτρων.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Ανάπτυξη στόχων που επιτρέπουν την παρακολούθηση της προόδου της επίτευξης των σκοπών του προγράμματος και αξιολόγηση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας των μέτρων που λαμβάνονται.
- Εμπλοκή των βασικών φορέων για την ανάπτυξη ποσοτικών και ποιοτικών στόχων. Προετοιμασία, υλοποίηση και παρακολούθηση των στόχων με συναντήσεις εργασίας.
- Καθορισμός έξυπνων στόχων: συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και με προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα.
- Θέσπιση και/ ή ανάπτυξη δεικτών που αντιπροσωπεύουν τους καθορισμένους στόχους
- Έλεγχος των στόχων (Βλ. Δραστηριότητα 5.2) στα πρώιμα στάδια της ανάπτυξής τους.
- Ενσωμάτωση των στόχων στο ΣΒΑΚ και στο σχέδιο προϋπολογισμού (Βλ. Δραστηριότητα 7.2).

Οι «Έξυπνοι Στόχοι» (Smart Targets) πρέπει να είναι:

- Ειδικό και ακριβές κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων, που είναι εύκολα κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.
- Μετρήσιμοι – η υφιστάμενη κατάσταση πρέπει να είναι γνωστή. Οι διαθέσιμες πηγές επίσης πρέπει να είναι ικανές να μετρήσουν τις μεταβολές που προκύπτουν (ποιοτικά και ποσοτικά).
- Εφικτοί – βασιζόμενοι στην τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτουν οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι συμφωνίες / δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει.
- Σχετικοί – επισημαίνεται η σημασία της επιλογής των στόχων που οδηγούν την αστική κινητικότητα προς τα εμπρός και που υποστηρίζουν ή είναι σε ευθυγράμμιση με άλλους στόχους.
- Εντός χρονικών ορίων – καθορισμός των βασικών ημερομηνιών για την επίτευξη των στόχων.

(Πηγή: BUSTRIP Project 2007, Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans, www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process)

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Ο Οδηγός του Βρετανικού Τοπικού Σχεδίου Μεταφορών -δεύτερη έκδοση- (UK national Local Transport Plan Guidance, προτείνει το εξής: είναι πιθανό να είναι αντιπαραγωγικό να περιληφθεί στο ΣΒΑΚ ένας μεγάλος αριθμός στόχων για τους δείκτες των βασικών και ενδιάμεσων αποτελεσμάτων. Σε γενικές γραμμές ο βέλτιστος αριθμός των δεικτών σε ένα αποτελεσματικό σύνολο φαίνεται να είναι μεταξύ είκοσι (20) και σαράντα (40), εν μέρει εξαρτάται από το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του σχεδίου. Πολλοί εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στο έργο Eltisplus SUMP, δηλώνουν ότι θέτοντας λιγότερους στόχους μπορεί να αποδειχθεί πιο αποτελεσματικό σε ορισμένες περιπτώσεις, ειδικά για τις πόλεις που δεν έχουν εμπειρία ή πόρους να αναπτύξουν το δικό τους ΣΒΑΚ.

Σε πολλές πόλεις οι στόχοι για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα αντανακλούν περισσότερο τους ευσεβείς πόθους των αιρετών παρά το τι μπορεί στην πραγματικότητα να γίνει. Αυτό είναι προφανώς αντιπαραγωγικό. Θα πρέπει να αξιολογηθεί με ειλικρίνεια τι μπορεί να επιτευχθεί με τους συγκεκριμένους πόρους και τη διαθέσιμη εμπειρία. Αυτό θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται σε επιλεγμένα μέτρα (Βλ. Βήμα 6).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Χρήση στόχων που αφορούν ένα συγκεκριμένο τμήμα της πόλης (όπως το κέντρο, τη βιομηχανική ή εμπορική περιοχή, μεμονωμένες γειτονιές, κλπ) λαμβάνοντας υπόψη την τοπική νοοτροπία και τις ευκαιρίες μετακίνησης.
- Καθορισμός ορόσημων σε ετήσια βάση για την παρακολούθηση της προόδου επίτευξης των στόχων.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Οι στόχοι πρέπει να ακολουθούν τον προσδιορισμό των προτεραιοτήτων και των σκοπών του προγράμματος (Βλ. Δραστηριότητα 5.1).
- Οι στόχοι θα επιτρέψουν τον έλεγχο των αλλαγών που θα πραγματοποιηθούν με την πάροδο του χρόνου και θα αξιολογήσουν την πρόοδο της στρατηγικής του ΣΒΑΚ (Βλ. Δραστηριότητες 8.1 και 10.3).

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Ανάπτυξη στόχων σχετικών με την τοπική κοινωνία.
- ✓ Έλεγχος των πραγματοποιηθέντων στόχων (Δραστηριότητα 5.1).
- ✓ Επίσημη υιοθέτηση των στόχων από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς ως μέρος του ΣΒΑΚ και ένταξη αυτών στον γενικότερο προϋπολογισμό (Βλ. Δραστηριότητα 7.2). Περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να βρείτε στο DISTILLATE Project, UK.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ: Στόχος για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

Ένας τρόπος αντιμετώπισης της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι η μείωση της γένεσης μετακινήσεων κατά τις ώρες αιχμής στο πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης. Στόχος είναι η αύξηση των εισερχόμενων οχημάτων στο πολεοδομικό συγκρότημα κατά το χρονικό διάστημα 7:00-10:00 από το 2012 έως το 2017 να μην υπερβαίνει το 5%.

Ο ορισμός ρεαλιστικών στόχων περιλαμβάνει δύο κύριες επιλογές:

α) χρήση μοντέλου, είναι χρονοβόρο και ακριβό.

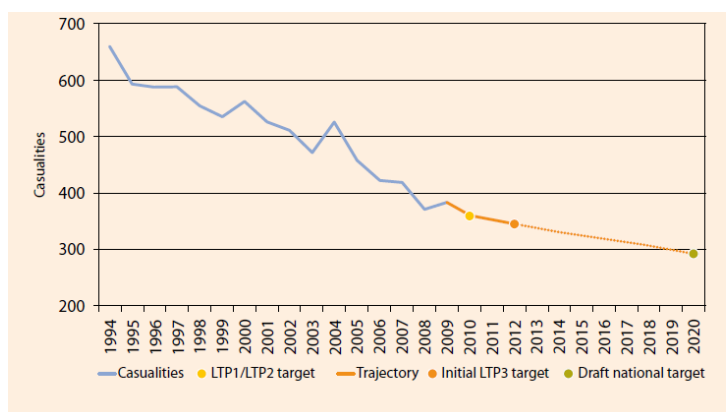
β) εύρεση ανάπτυξης παρόμοιων μέτρων από άλλες πόλεις ώστε να γίνει κατανοητός ο βαθμός επίτευξης των στόχων από τη εφαρμογή ανάλογων μέτρων (Βλ. Δραστηριότητα 6.1, www.eltis.org, www.konsult.leeds.ac.uk, www.pilottransport.org/index.php?id=48).

CAMBRIDGESHIRE, ΑΓΓΛΙΑ: Στόχοι και πορεία του ΣΒΑΚ

Το τρίτο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Cambridgeshire (Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών), 2011 – 2026, καθορίζει τους δείκτες και στόχους που θα χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση της προόδου προς την εκπλήρωση των στόχων και την επίτευξη της στρατηγικής που έχει τεθεί. Οι δείκτες που επιλέχθηκαν αντικατοπτρίζουν τα σημαντικότερα ζητήματα που απασχολούν το Cambridgeshire ενώ παράλληλα δίνεται η δυνατότητα να συγκριθεί η πρόοδος του συγκεκριμένου σχεδίου με άλλα σχέδια άλλων τοπικών αρχών της χώρας. Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει εικόνες και διαγράμματα όπου διασαφηνίζεται η σχέση μεταξύ στόχων και της εξέλιξης του ΣΒΑΚ, επιτρέποντας έτσι τον καλύτερο έλεγχο και τη συνεχή παρακολούθηση.

ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (LTP 01 - ΣΒΑΚ 01): Θανατηφόρα ή σοβαρά τροχαία ατυχήματα

Οι προτεινόμενοι εθνικοί στόχοι για την οδική ασφάλεια που τέθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών, τον Ιούλιο του 2009, επιδιώκουν μια μείωση κατά 33% των ατόμων που σκοτώνονται ή τραυματίζονται σοβαρά σε τροχαία ατυχήματα μέχρι το 2020. Έχουν θέσει ως εκ τούτου τους αρχικούς στόχους για την περίοδο μέχρι το 2012 ώστε να επιτευχθεί η επιθυμητή μείωση του 33%. Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζεται η πρόοδος του δείκτη αυτού από το 1994 έως το 2020.



Διάγραμμα 5.1: Νεκροί ή βαριά τραυματίες από τροχαία ατυχήματα στο Cambridgeshire

Πηγή: *Guidelines – Developing and Implementing a SUMP*

ΒΗΜΑ 6: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ



Η ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων αποτελεί τον πυρήνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η ικανοποίηση των στόχων που έχουν προκαθοριστεί μπορεί να εξασφαλιστεί μόνο με κατάλληλα επιλεγμένα μέτρα. Η επιλογή των μέτρων θα πρέπει να βασιστεί σε διάλογο με τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς, να ληφθεί υπόψη η εμπειρία από άλλες περιοχές με παρόμοιες πολιτικές, να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα αντικατοπτρίζουν το κόστος υλοποίησής τους και να αξιοποιηθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό οι συνέργιες μεταξύ των μέτρων. Ουσιαστικά, σε αυτό το στάδιο, τα μέτρα καθορίζονται ως απαντήσεις στα ερωτήματα: τι, πώς, πού και πότε; Ο προσδιορισμός των μέτρων (και των πακέτων μέτρων) είναι ένα σημαντικό ορόσημο στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6.1: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Τα μέτρα πρέπει να συνεισφέρουν προς την κατεύθυνση της επίτευξης του οράματος, των σκοπών και των στόχων. Συγκεκριμένα θα πρέπει να προσδιοριστούν μια σειρά από επιλογές, οι οποίες θα πρέπει να ταιριάζουν ρεαλιστικά με τους διαθέσιμους πόρους. Το πρώτο βήμα αφορά στην απόκτηση μιας γενικής εικόνας για τα πιθανά μέτρα. Τα μέτρα θα πρέπει να θεωρούνται σαν «πακέτα» και όχι ως μεμονωμένα έτσι ώστε να λαμβάνονται υπόψη πιθανές συνέργειες.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να προσδιοριστούν οι επιλογές των κατάλληλων μέτρων και να διασφαλιστεί η ενιαία θεώρηση αυτών.
- Να πραγματοποιηθεί μια επισκόπηση των διαφορετικών επιλογών που συμβάλλουν στην επίτευξη του οράματος, των στόχων και των σκοπών του ΣΒΑΚ.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Επαναξιολόγηση του πλαισίου των διαθέσιμων πόρων για την εφαρμογή των μέτρων.
- Προσδιορισμός των επιλογών για τη δημιουργία των πακέτων μέτρων.
- Διασφάλιση της σύνδεσης των μέτρων με τους στόχους του ΣΒΑΚ.

- Αξιολόγηση της πιθανής αποτελεσματικότητας των μέτρων.

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Προκλήσεις πολιτικής στις αστικές μεταφορές και πιθανές απαντήσεις (έργο CIVITAS-CATALIST)

Η ακόλουθη τυπολογία των προκλήσεων αναφορικά με τις αστικές πολιτικές και τα πιθανά μέτρα ανάδρασης έχουν αναπτυχθεί σε μια έκθεση της πρωτοβουλίας CIVITAS-CATALIST, η οποία υποστηρίζει τη διάδοση και μεταφορά βέλτιστων πρακτικών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Προκλήσεις αναφορικά με τις πολιτικές

Υγεία: Πώς θα δημιουργηθεί ένα υγιές περιβάλλον για τους πολίτες.

Συμφόρηση: Πώς θα δημιουργηθεί μια οικονομικά βιώσιμη και προσβάσιμη πόλη.

Ασφάλεια: Πώς θα διασφαλιστεί ασφαλές αστικό περιβάλλον και ασφαλής κινητικότητα.

Συμμετοχή: Πώς θα εμπλακούν οι πολίτες και οι λοιποί εμπλεκόμενοι φορείς.

Στρατηγικός σχεδιασμός: Πώς θα επιτευχθούν οι στόχοι της πολιτικής διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι θα ικανοποιούνται οι ανάγκες κινητικότητας της κοινωνίας και των πολιτών.

Κλιματική αλλαγή: Πώς θα μειωθούν οι εκπομπές από τις αστικές μεταφορές που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή, γεγονός που θα συνεισφέρει στην επίτευξη των τοπικών, εθνικών και παγκόσμιων στόχων για την κλιματική αλλαγή (ως επιπρόσθετη και υποκείμενη παγκόσμια πρόκληση που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στις πολιτικές αστικής κινητικότητας).

Πεδία μέτρων – Λύσεις

- Καθαρά οχήματα και καύσιμα.
- Διαχείριση αστικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Στρατηγικές διαχείρισης ζήτησης (περιορισμούς στις προσβάσεις, περιβαλλοντικές ζώνες, χρέωση συμφόρησης).
- Διαχείριση κινητικότητας (οργανισμοί για την κινητικότητα, σύστημα βαθμών επιβράβευσης για τη χρήση των ΔΣ και άλλων βιώσιμων επιλογών μετακίνησης σε αντικατάσταση του ΙΧ).
- Συλλογικές επιβατικές μεταφορές (νέες μορφές υπηρεσιών ΔΣ, πρόσβαση για ηλικιωμένους και ΑμεΑ, ολοκλήρωση συστήματος μεταφορών).
- Τηλεματική (ηλεκτρονικό εισιτήριο, διαχείριση κυκλοφορίας, πληροφορία μετακίνησης).
- Επιλογές κινητικότητας λιγότερο εξαρτώμενες από το ΙΧ (CarSharing, Carpooling, πεζή μετακίνηση, μετακίνηση με ποδήλατο).

Είναι σημαντικό να υπενθυμίζεται ότι η αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας απαιτεί την εφαρμογή ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων (λύσεων) και όχι μεμονωμένων μέτρων. Οι ισχυρότερες συνδέσεις μεταξύ πεδίων μέτρων - λύσεων και προκλήσεων αστικής κινητικότητας απεικονίζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

(Πηγή: Έργο CIVITAS CATALIST – CIVITAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long Term Evaluation of the CIVITAS Initiative, 2012).



Λύσεις	Προκλήσεις					
	Υγεία	Συμφόρηση	Ασφάλεια	Συμμετοχή	Στρατηγικός Σχεδιασμός	Παγκόσμια κλιματική αλλαγή
Καθαρά καύσιμα και οχήματα	■					
Αστικές εμπορευματικές μεταφορές	■					
Στρατηγικές διαχείρισης ζήτησης	■					
Περιορισμοί πρόσβασης, περιβαλλοντικές ζώνες,	■					
Χρέωση συμφόρησης		■				
Διαχείριση κινητικότητας		■				
Οργανισμοί για την κινητικότητα, Σύστημα βαθμών επιβράβευσης		■				
Συλλογικές επιβατικές μεταφορές			■			
Νέες μορφές υπηρεσιών ΔΣ		■				
Πρόσβαση για ηλικιωμένους και ΑμεΑ			■			
Ολοκλήρωση συστήματος μεταφορών						
Τηλεματική		■				
Ηλεκτρονικό εισιτήριο						
Διαχείριση κυκλοφορίας		■				
Πληροφορία μετακίνησης		■				
Επιλογές κινητικότητας λιγότερο εξαρτώμενες από το ΙΧ				■		
CarSharing	■					
Carpooling		■				
Πεζή μετακίνηση & Μετακίνηση με ποδήλατο	■					
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	■					

■	Πολύ ισχυρή σύνδεση
■	Ισχυρή σύνδεση
■	Μέτρια σύνδεση
■	Αδύναμη – έμμεση σύνδεση

(Πηγή: Έργο CiViTAS CATALIST – CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long Term Evaluation of the CiViTAS Initiative, 2012).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Διάλογος με τους εμπλεκόμενους φορείς για την επιλογή των μέτρων

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Το χρονοδιάγραμμα έπεται της οριοθέτησης και του καθορισμού των στόχων.
- Η εργασία αυτή γίνεται παράλληλα ενώ είναι επιθυμητό η δράση αυτή να γίνεται παράλληλα με τη Δραστηριότητα 6.2 που θα αναλυθεί στη συνέχεια.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Αξιολόγηση του πλαισίου των διαθέσιμων πόρων
- ✓ Καθορισμός εναλλακτικών πιθανών μέτρων

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΠΙΘΑΝΑ ΜΕΤΡΑ – ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ

Υπάρχει μια ευρεία γκάμα πιθανών μέτρων. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η αναγνώριση των καταλληλότερων μέτρων για τις εκάστοτε τοπικές συνθήκες απαιτεί δουλειά στο γραφείο καθώς και συζητήσεις τόσο με μέλη της ομάδας έργου όσο και με εμπλεκόμενους φορείς. Προς αυτή την κατεύθυνση είναι πολύ χρήσιμη η αναζήτηση σε βάσεις δεδομένων του διαδικτύου και έγγραφα που προσφέρουν μια επισκόπηση των πιθανών μέτρων που μπορεί να ταιριάζουν με τους στόχους που έχουν τεθεί.

ΒΑΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

- BESTFACT: διαδικτυακή πύλη καλών πρακτικών, πολιτικών και επαφών σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές www.bestfact.net
- Eltis: διαδικτυακή πύλη για την αστική κινητικότητα www.eltis.org
- CIVITAS ιστοσελίδα, www.civitas.eu
- EPOMM European Platform on Mobility Management Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Διαχείρισης Κινητικότητας www.epomm.eu
- SMILE, Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment, www.smile-europe.org
- SUGAR, Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies, www.sugarlogistics.eu

ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

- European Commission, DG Environment, Sustainable Urban Transport Plans. Προκαταρκτική εργασία σχετικά με τη συνέχιση της Θεματικής Στρατηγικής για το Αστικό Περιβάλλον, 2006 και Παράρτημα με παραδείγματα καλών πρακτικών και χρήσιμων αναφορών 2007, http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- Department for Transport (UK), Guidance on Local Transport Plans, 2009. Τελική οδηγία για την υποστήριξη των τοπικών αρχών στην ανάπτυξη και υλοποίηση του σχεδίου μεταφορών τους. Παράρτημα Ε – Πιθανά μέτρα επίτευξης των στόχων (16 Ιουλίου 2009). <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/>
- www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltg-guidance.pdf
- BUSTRIP Project 2007, Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans (διαδικτυακό εργαλείο, ενότητα “Better mobility”) www.movingsustainably.net/
- Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations. Ανασκόπηση των Ευρωπαϊκών αναφορών για το θόρυβο, την ποιότητα

αέρα και τις εκπομπές CO₂ (Οκτώβριος 2005),
http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

- BESTUFS - Best Urban Freight Solutions Project, BESTUFS Good Practice Guide on Urban Freight Solutions (2007), διαθέσιμο σε 17 γλώσσες στη σελίδα www.bestufs.net/gp_guide.html



ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Η KonSULT είναι μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυναμικής συμβολής 40 εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης, που βασίζονται τόσο στην αξιολόγηση βασικών αρχών όσο και στην επανεξέταση μελετών περιπτώσεων. Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών επιτρέπει στους χρήστες να «ανακρίνουν» την KonSULT προκειμένου να προσδιορίσουν το υποσύνολο των εργαλείων που είναι πιθανό να είναι



περισσότερο χρήσιμα εντός ενός καθορισμένου πλαισίου. Ο στόχος είναι να διευρυνθεί το φάσμα των εργαλείων πολιτικής τα οποία λαμβάνονται υπόψη αντί της υπαγόρευσης μιας συγκεκριμένης προσέγγισης. Οι χρήστες θα είναι σε θέση να επικεντρωθούν στους στόχους τους, στα προβλήματα ή στους δείκτες επίδοσης, να καθορίσουν τη σχετική σημασία αυτών, να υποδείξουν τη συνολική στρατηγική που επιθυμούν να ακολουθήσουν και να προσδιορίσουν το πλαίσιο στο οποίο εργάζονται. Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών θα χρησιμοποιήσει στη συνέχεια τις βαθμολογίες αξιολόγησης για κάθε εργαλείο του KonSULT προκειμένου να προσδιορίσει εκείνα τα εργαλεία που μπορούν να συμβάλουν περισσότερο.

Το KonSULT αναπτύσσεται περαιτέρω μέσα από το έργο CH4ALLENGE του Intelligent Energy Europe IEE. Πιο συγκεκριμένα, θα δοκιμαστεί από τις πόλεις εταίρους του έργου που ασχολούνται με την ανάπτυξη και επεξεργασία των ΣΒΑΚ ως εργαλείο έμπνευσης και περιορισμού των επιλογών πολιτικής.

Σύνδεσμος: www.konsult.leeds.ac.uk, www.sump-challenges.eu

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

DUNDEE, ΣΚΩΤΙΑ: ΧΡΗΣΗΣ ΕΝΟΣ ΑΠΛΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

Στην ανάπτυξη της πρώτης Τοπικής Στρατηγικής Μεταφορών (Local Transport Strategy) το 2000, η πόλη Dundee χρησιμοποίησε το μοντέλο του Transport Research Laboratory (TRL) το οποίο απαιτεί την εισαγωγή ελάχιστων βασικών δεδομένων προκειμένου να αξιολογήσει το τι θα μπορούσε να επιτευχθεί από τα μέτρα που σκεπτόταν να υιοθετήσει. Κάτι τέτοιο είχε ως αποτέλεσμα την επιλογή των πιο κατάλληλων μέτρων και την πιο εύστοχη στοχοθέτηση.

(Πηγή: Tom Rye, ENU, based on

www.dundee.gov.uk/dundee/dundee/uploaded_publications/publication_1418.pdf, p. 71).

ΔΡΑΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6.2: ΜΑΘΑΙΝΟΝΤΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ ΑΛΛΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Ο εντοπισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων θα πρέπει να βασίζεται όχι μόνο στην εμπειρία του φορέα, αλλά και σε εμπειρίες άλλων φορέων (μέσα από επιτόπια έρευνα και ανταλλαγή απόψεων). Είναι ιδιαίτερα σημαντική η γνώση της εμπειρίας φορέων που έχουν ήδη υλοποιήσει παρόμοια μέτρα με αυτά που εξετάζονται για εφαρμογή σε μια περιοχή. Για τα περισσότερα μέτρα υπάρχουν σχεδόν πάντα άλλες περιοχές εντός της χώρας ή σε ευρωπαϊκό επίπεδο όπου έχουν εφαρμοστεί αντίστοιχα μέτρα και άρα υπάρχει σχετική εμπειρία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αποφεύγεται η εφαρμογή μέτρων που έχουν μεγάλο κόστος και μικρή ωφέλεια για τους πολίτες – μετακινούμενους.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να αποκτηθεί η γνώση από άλλους που έχουν ήδη υλοποιήσει παρόμοια με τα υπό εξέταση μέτρα.
- Να αποφευχθεί να ξεκινήσει η διαδικασία από το μηδέν. Πρέπει να χρησιμοποιηθεί η εμπειρία που είναι διαθέσιμη από άλλες περιοχές.
- Να δοθούν πειστικά στοιχεία και επιχειρήματα για την εφαρμογή ενός μέτρου σε τοπικό επίπεδο.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Προσδιορισμός άλλων περιοχών που τα μέτρα που σχεδιάζονται να υλοποιηθούν σε τοπικό επίπεδο έχουν ήδη εφαρμοστεί.
- Επαφή με τους ανθρώπους που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των μέτρων που έχουν υλοποιηθεί σε άλλες περιοχές (είτε τηλεφωνικά, είτε με τεχνική επίσκεψη και συναντήσεις εργασίας).
- Συγκέντρωση των συμπερασμάτων ως συμβολή στην διαδικασία της επιλογής των μέτρων.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Αναζήτηση καλών πρακτικών που έχουν εφαρμοστεί σε άλλες χώρες.
- Πρόσκληση επαγγελματιών από άλλες χώρες στην πόλη που θα εφαρμοστούν τα μέτρα προκειμένου να καταθέσουν τις απόψεις τους συμβουλευτικά.
- Οργάνωση τεχνικής επίσκεψης με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των φορέων που ασκούν πολιτική, σε μια περιοχή όπου τα προτεινόμενα μέτρα έχουν εφαρμοστεί με επιτυχία.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Η προτεινόμενη δράση γίνεται παράλληλα με τη Δραστηριότητα 6.1 όπου γίνεται ο εντοπισμός των πιο κατάλληλων μέτρων.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Εντοπισμός περιοχών που έχουν ήδη εφαρμόσει το μέτρο.
- ✓ Ανταλλαγή απόψεων.
- ✓ Συγκέντρωση των σημαντικότερων αποτελεσμάτων.

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο οι δυο πιο πλήρεις πηγές εφαρμογών μέτρων αστικής κινητικότητας (και πακέτων μέτρων) σε πόλεις σε όλη την Ευρώπη είναι οι περιπτώσεις εφαρμογής (Case study) του Eltis (www.eltis.org) δηλαδή η διαδικτυακή πύλη αστικής κινητικότητας της

Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και η ιστοσελίδα του CiViTAS Initiative για καθαρές και καλύτερες αστικές μεταφορές (www.covitas.eu).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΈΡΓΟ NICHES+: ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΕΜΠΕΙΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΩΝ ΙΔΕΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το Ευρωπαϊκό Έργο NICHES+ (2008-2011) αποσκοπεί στη δικτύωση των εμπλεκόμενων φορέων που ασχολούνται με καινοτόμες αστικές μεταφορές και λύσεις κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, αποδείχθηκε ότι είναι εξαιρετικά πολύτιμο να οργανωθεί ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των επαγγελματιών που ενδιαφέρονται για την εφαρμογή μέτρων σε τοπικό επίπεδο και αυτών που έχουν ήδη εφαρμόσει παρόμοια μέτρα σε κάποια άλλη περιοχή. Ένα καλό παράδειγμα είναι η ανταλλαγή εμπειριών και απόψεων μεταξύ της γαλλικής Περιφέρειας Artois-Gohelle και των πόλεων Σάλτσμπουργκ και Μονάχου σχετικά με τα μέτρα προσβασιμότητας. Μια Γαλλική αντιπροσωπεία επισκέφθηκε τις δύο πόλεις και έγιναν γνώστες των τοπικών σχεδίων προσβασιμότητας. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των γαλλικών πόλεων Νάντη και Λοριάν με το Worcestershire του Ηνωμένου Βασιλείου σχετικά με λεωφορειόδρομους ταχείας κυκλοφορίας. Οι γαλλικές πόλεις έχουν επιτυχημένη λειτουργία των παραπάνω συστημάτων γεγονός που βοήθησε το Worcestershire να γίνει γνώστης των συγκεκριμένων προκλήσεων προκειμένου να τα εφαρμόσουν σε τοπικό επίπεδο (Πηγή: www.niches-transport.org).

ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΕΡΓΟ SUGAR: ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΒΙΩΣΙΜΩΝ LOGISTICS ΓΙΑ ΤΑ ΑΣΤΙΚΑ ΑΓΑΘΑ ΜΕΣΩ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ

Το Ευρωπαϊκό έργο SUGAR επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση του προβλήματος της αναποτελεσματικής διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών διανομής, που αποτελούν ένα κρίσιμο συστατικό του συνολικού συστήματος αστικών μεταφορών και μια κύρια πηγή εκπομπών ρύπων οχημάτων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, το έργο προωθεί την ανταλλαγή, συζήτηση και μεταφορά εμπειριών πολιτικής, γνώσεων και καλών πρακτικών μέσω μοχλών πολιτικής και σχεδιασμού στον τομέα της διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών ανάμεσα σε πόλεις –Παραδείγματα και πόλεις-δέκτες εφαρμογής (για περισσότερες πληροφορίες - Πηγή: www.sugarlogistics.eu).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6.3 : ΕΞΕΤΑΣΗ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΣΧΕΣΗΣ ΤΙΜΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η επιλογή των μέτρων εξαρτάται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα αυτών αλλά και από το πόσο αποτελεσματικά είναι βάση της αξίας των χρημάτων που δαπανώνται. Ειδικά σε εποχές περιορισμένων προϋπολογισμών για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι σημαντικό να υπάρχει ο μεγαλύτερος δυνατός αντίκτυπος από την εφαρμογή των μέτρων για το σύνολο των πόρων που δαπανώνται. Αυτό προαπαιτεί μια βασική εκτίμηση των επιλογών με αξιολόγηση κόστους – οφέλους. Το γεγονός αυτό θα συμβάλλει στην επιλογή ρεαλιστικών μέτρων που προωθούνται προς εφαρμογή, με σκοπό την επιλογή μέτρων που είναι οικονομικά εφικτά.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να εξασφαλισθεί η αποδοτική χρήση των διαθέσιμων πόρων.
- Να αποφευχθεί η επιλογή μέτρων των οποίων η εφαρμογή δεν είναι οικονομικά ρεαλιστική.

- Να ενισχυθεί η αξιοπιστία της εφαρμογής των μέτρων.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Επιλογή μόνο οικονομικά προσιτών και αποτελεσματικών μέτρων και πακέτων μέτρων.
- Αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων με γνώμονα την ρεαλιστική και έγκαιρη εφαρμογή τους με συγκεκριμένους πόρους. Η επιλογή της μεθόδου εξαρτάται από την εμπειρία και τους διαθέσιμους πόρους και μπορεί να περιλαμβάνει τόσο ποιοτικές όσο και ποσοτικές προσεγγίσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις μια πλήρης ανάλυση κόστους-οφέλους μπορεί να είναι πολύ δαπανηρή (π.χ. που αφορούν τη δημιουργία μοντέλου για σημαντικά μέτρα). Σε τέτοιες περιπτώσεις η εστίαση στα πιο σημαντικά μέτρα, σε απλούστερες προσεγγίσεις ή / και εκτιμήσεις είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται.
- Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη όλες οι δαπάνες και τα οφέλη - όχι μόνο αυτά που μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν.
- Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις από τα αέρια του θερμοκηπίου και την ποιότητα του αέρα.
- Διασφάλιση ότι όλα τα μέσα και οι τρόποι μετακίνησης θα ληφθούν υπόψη επί ίσοις όροις στην εκτίμηση κόστους – οφέλους.
- Συνεκτίμηση των αναγκών συντήρησης.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Ακολουθεί την αρχική επιλογή των μέτρων και διεξάγεται παράλληλα με τις Δραστηριότητες 6.1 και 6.2.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Κατάλληλα μέτρα (και πακέτα μέτρων) όπου θα αξιολογούνται με βάση το κόστος και τα οφέλη.
- ✓ Συγκέντρωση των σημαντικότερων αποτελεσμάτων πριν την τελική επιλογή των μέτρων.

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Transport Analysis Guidance – WebTAG

Πρόκειται για μια οδηγία του Ηνωμένου Βασιλείου η οποία περιλαμβάνει ή παρέχει συνδέσμους με συμβουλές σχετικά με:

- Τη στοχοθέτηση και αναγνώριση των προβλημάτων.
- Την ανάπτυξη πιθανών λύσεων.
- Τη δημιουργία ενός μοντέλου μεταφορών για την αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων.

Η ενότητα 5.2 του WebTAG δίνει μια πολλή χρήσιμη εισαγωγή στη διαδικασία αξιολόγησης.

(Πηγή: www.dft.gov.uk/webtag).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΝΟΤΤΙΝΓΧΑΜ, ΑΓΓΛΙΑ: ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (LTP)

Το ΣΒΑΚ του Νόττινχαμ περιλαμβάνει μια ενότητα για την αξιολόγηση των προτάσεων σε σχέση με τους στόχους με σκοπό την απόδειξη πως όλα τα μέτρα συμβάλλουν στην πιο ολοκληρωμένη μορφή του σχεδίου. Εξηγεί επίσης πώς τα συστήματα αυτά σχεδιάζονται έτσι ώστε να μπορούν να ενσωματώνονται με άλλα, έτσι ώστε να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη και συνεπώς, να είναι ανταποδοτικά. Τέλος, εντοπίστηκαν εναλλακτικές λύσεις με χαμηλότερο κόστος. Διαθέσιμες πληροφορίες: www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf, σελ.334-336.

ΔΡΑΣΗ 6.4 : ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν μόνο περιορισμένο αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται μεταξύ τους καθώς και να αξιοποιήσουν τις συνέργειες. Ως εκ τούτου είναι σημαντικό να εξαχθούν συμπεράσματα από την ανάλυση των διάφορων επιλογών, με τη μορφή λογικών και συνδυασμένων πακέτων μέτρων. Επιπλέον, τα πακέτα μέτρων που θα επιλεγθούν τελικά πρέπει να ενσωματώνουν τους διάφορους τρόπους μεταφοράς (διατροφικότητα), με σχεδιασμό των χρήσεων γης και άλλων τομεακών δραστηριοτήτων (π.χ. περιβάλλον, υγεία ή οικονομικά μέτρα).

ΣΤΟΧΟΙ

- Να γίνουν οι καλύτερες επιλογές με τη μορφή πακέτων μέτρων.
- Να διασφαλιστεί η αξιοποίηση της συνέργειας μεταξύ των μέτρων.
- Να διασφαλιστεί η ενσωμάτωση (ενιαία θεώρηση) των διαφόρων μέσων μεταφοράς (διατροφικότητα).
- Να γίνει προσπάθεια ενσωμάτωσης των μέτρων κινητικότητας με το σχεδιασμό των χρήσεων γης και των άλλων τομεακών δραστηριοτήτων σχεδιασμού.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Αναγνώριση των μέτρων που επιτυγχάνουν πολλαπλούς στόχους.
- Ομαδοποίηση μέτρων σε πακέτα με στόχο να υπάρχει ωφέλεια από τις συνέργειες και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.
- Διασφάλιση ότι λαμβάνεται υπόψη η διατροφικότητα. Αυτό περιλαμβάνει συνδέσεις με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών TEN-T (Ευρωπαϊκό έργο LINK: www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=11355).
- Έλεγχος των προτεινόμενων μέτρων σχετικά με την ένταξή τους στο σχεδιασμό των χρήσεων γης.
- Ενσωμάτωση των μέτρων με το σχεδιασμό άλλων τομεακών δράσεων (π.χ. περιβάλλον, υγεία ή οικονομικά μέτρα).
- Τελική πρόταση των μέτρων και διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Παράλληλα με τις Δραστηριότητες 6.1, 6.2 και 6.3 και πριν την έναρξη υλοποίησης του Βήματος 7.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Προσδιορισμός αποτελεσματικών πακέτων μέτρων και συνεργιών.
- ✓ Ενσωμάτωση των πακέτων μέτρων στον σχεδιασμό των χρήσεων γης και των άλλων τομεακών δράσεων.
- ✓ Ορισμός των πακέτων μέτρων προς διαβούλευση και σχεδιασμός των δράσεων και του προϋπολογισμού.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΛΟΝΔΙΝΟ, ΑΓΓΛΙΑ: ΧΡΕΩΣΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ - Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Ένα σύστημα χρέωσης κυκλοφοριακής συμφόρησης-όπως αυτό εφαρμόζεται στο Λονδίνο αποτελεί ένα καλό παράδειγμα απεικόνισης της ανάγκης για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση. Αποτελεί δε ένα ισχυρό μέτρο για τον περιορισμό της οδικής κυκλοφορίας με χρέωση των χρηστών, το οποίο τροποποιεί άμεσα τη σύνθεση και τον όγκο της κυκλοφορίας και ως εκ τούτου επηρεάζει τις εκπομπές ρύπων, καθώς και τα επίπεδα θορύβου. Βέβαια, αν υλοποιηθεί ως ένα αυτόνομο μέτρο, το αναμενόμενο μέγεθος των επιπτώσεων της μείωσης θα είναι μάλλον μικρό. Αν όμως το μέτρο υλοποιηθεί σε συνδυασμό με τον αστικό σχεδιασμό, τη βελτίωση και την προώθηση των δημόσιων μεταφορών, τη διαχείριση της στάθμευσης, τις ζώνες χαμηλών εκπομπών ρύπων καθώς και με απαλλαγές για τα «καθαρά οχήματα», αυτό οδηγεί σε αμοιβαία ενίσχυση και συμπλήρωση των επιπτώσεων όλων αυτών των μέτρων αναφορικά με τους ρύπους, το διοξείδιο του άνθρακα και τις εκπομπές θορύβου. Την ίδια στιγμή οι αρνητικές επιπτώσεις, όπως η συμφόρηση στις παρακείμενες περιοχές ή η κοινωνική ισότητα στην πρόσβαση και στην κινητικότητα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με αντισταθμιστικά μέτρα. Σε κάτι τέτοιο σημαντικό ρόλο παίζει ο ακριβής ορισμός της ζώνης εφαρμογής του μέτρου.

(Πηγή: www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/default.aspx και www.cclondon.com)



ΚΡΑΚΟΒΙΑ, ΠΟΛΩΝΙΑ: ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ, CIVITAS

Η Κρακοβία είναι μια από τις μεγαλύτερες πόλεις στην Πολωνία. Η παλιά πόλη έχει ένα μοναδικό ιστορικό χαρακτήρα με μεγάλη τουριστική σημασία: η Κρακοβία είναι κέντρο πολιτισμού, καθώς αποτελεί μια δυναμική πόλη με πανεπιστήμιο που αριθμεί περίπου 140.000 φοιτητές. Από τη δεκαετία του 1990, η βιομηχανία της Κρακοβίας βιώνει μια ριζική αναδιάρθρωση, ενώ την ίδια ώρα η κυκλοφοριακή συμφόρηση έχει αυξηθεί σημαντικά επειδή οι άνθρωποι στράφηκαν προς το ΙΧ αυτοκίνητο.

Η διατήρηση και η ενίσχυση του μητροπολιτικού χαρακτήρα της με ταυτόχρονη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Κρακοβίας αποτελούσαν τις αναπτυξιακές προκλήσεις της πόλης κατά τα πρώτα έτη της νέας χιλιετίας.

Το 2005 το Δημοτικό Συμβούλιο ενέκρινε ένα Σχέδιο Μεταφορών με κύριο στόχο την αποτελεσματική, ασφαλή, οικονομική και φιλική προς το περιβάλλον μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Η πολιτική αυτή ζητούσε για την εφαρμογή της ένα ολοκληρωμένο πακέτο συντονισμένων μέτρων και δραστηριοτήτων. Στο πλαίσιο του έργου CIVITAS CARAVEL (2005-2009) εφαρμόστηκαν συνολικά 18 μέτρα τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των αστικών μεταφορών της πόλης. Τα μέτρα αυτά περιλάμβαναν την εισαγωγή των λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων στα δημόσια μέσα μεταφοράς, την

εγκατάσταση ξεχωριστών λωρίδων κυκλοφορίας, τα συστήματα προτεραιότητας, την ασφαλή πρόσβαση σε στάσεις MMM, την ελκυστική πληροφόρηση των επιβατών, την εισαγωγή νέων υπηρεσιών, τον περιορισμό πρόσβασης για τα αυτοκίνητα και υπηρεσίες παράδοσης εμπορευμάτων στο ιστορικό κέντρο. Αυτά τα μέτρα συνοδεύονταν από μια σειρά ήπιων μέτρων στοχευμένων σε ειδικές ομάδες χρηστών (φοιτητές και εργαζομένους του πανεπιστημίου, πολίτες, νέους, καταστηματαρχες), όπως η συλλογική ή η από κοινού χρήση του αυτοκινήτου, δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης, δημόσιες συναντήσεις, κ.α.

Μια πολιτική με στόχο να αποθαρρυνθεί η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, ενώ ταυτόχρονα να ενθαρρυνθεί η χρήση των MMM ή άλλων τρόπων μεταφοράς μέσω καλύτερης, ασφαλέστερης, πιο προσιτής, πιο αξιόπιστης προσφορά υπηρεσιών έκανε την εμφάνισή της. Τα μέτρα ήταν αλληλένδετα και όχι απομονωμένα. Η ομάδα έργου είχε την επίβλεψη της προόδου ενώ ταυτόχρονα εξασφάλισε την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των μέτρων και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων. Αυτή η ομάδα έργου ήταν επίσης υπεύθυνη για την επικοινωνία και την προώθηση των μέτρων. Παρά τις κάποιες αντιδράσεις από τους καταστηματαρχες και τις διοικήσεις, το κοινό αποδέχθηκε αυτή την πολιτική και το συγκεκριμένο έργο. Το έργο και τα συνοδευτικά μέτρα συζητήθηκαν ευρέως και κατέστησαν γνωστά στο κοινό σε αφίσες και λογότυπα, δημόσιες συναντήσεις και εκδηλώσεις (Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας).

(Πηγή: Rupprecht consult based on www.civitas-initiative.org/city_sheet.phtml?lan=en&id=2, CiViTAS CARAVEL, D.5 Evaluation Report, Chapter 6: Overview of Evaluation in Krakow)

ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ: ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Η καρδιά του προγράμματος της Βουδαπέστης (για λεπτομέρειες βλ. Δραστηριότητα 2.2) αποτελείται από τέσσερα αλληλοσυνδεδεμένα μέτρα υποδομών ("οριζόντια ολοκλήρωση"). Αυτά περιλαμβάνουν την κατασκευή δύο νέων δημόσιων πλατειών, ενός νέου δημόσιου κτιρίου και μιας οδού ήπιας κυκλοφορίας. Τα μέτρα έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε κάθε φάση να μπορεί να επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και στην κινητικότητα. Ωστόσο, το πλήρες όφελος θα επιτευχθεί μόνο όταν όλα τα μέτρα ολοκληρωθούν.

Η καρδιά του προγράμματος της Βουδαπέστης, καλύπτει επίσης διάφορες μορφές κινητικότητας καθώς και τη γενική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος ("Κάθετη ολοκλήρωση"). Το έργο προσπαθεί να αντιμετωπίσει μια σειρά από θέματα που είχαν μεγάλο αντίκτυπο στο αστικό περιβάλλον τα τελευταία 20 χρόνια: στις οικονομικές εξελίξεις, στις κοινωνικές αλλαγές, στην ποιότητα των κτιρίων, στην ανάδειξη των αποκεντρωμένων αστικών κέντρων, στην αύξηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και στα προβλήματα στάθμευσης, τον περιορισμό των χώρων πρασίνου και τη μείωση της ποιότητας του αέρα, την κατασκευή μιας νέας γραμμής μετρό, κλπ. Λόγω της πολυπλοκότητας και της αλληλεξάρτησης των θεμάτων αυτών, κάθε ένα από τα τέσσερα έργα περιλαμβάνει στοιχεία που εξασφαλίζουν τη βιώσιμη κινητικότητα: τα επιχειρηματικά κίνητρα, τον εξωραϊσμό των ανοιχτών χώρων, τις δράσεις σχετικά με τον τουρισμό, τις υπηρεσίες για ΑΜΕΑ, την κατασκευή ενός νέου κέντρου πόλης και κέντρου δημόσιων υπηρεσιών, κ.α.

(Πηγή: GáborHeves, Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe)

ΒΗΜΑ 7: ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΣΑΦΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ



Στενά συνδεδεμένος με την επιλογή (πακέτων) μέτρων είναι ο καθορισμός σαφών αρμοδιοτήτων καθώς και η εκπόνηση σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού. Είναι ένα βασικό μέρος του ΣΒΑΚ και απαιτεί την επίσημη έγκριση όλων των εμπλεκόμενων μερών. Ουσιαστικά, σε αυτό το βήμα χρειάζεται να απαντηθούν τα ερωτήματα: ποιος και πόσο;

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 7.1: ΑΝΑΘΕΣΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΟΡΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Όταν μια τελική δέσμη μέτρων επιλεγεί, χρειάζεται να καθοριστούν οι αρμοδιότητες και οι διαθέσιμοι πόροι. Η σαφής εικόνα για το ποιος είναι υπεύθυνος για μία ενέργεια και από που θα χρηματοδοτηθεί αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για κάθε ΣΒΑΚ. Αυτό απαιτεί στενό συντονισμό και διαβούλευση μεταξύ όλων των φορέων που θα έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και εφαρμογή των μέτρων ή των πακέτων μέτρων.

ΣΤΟΧΟΙ

- Εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων και αρμοδιοτήτων για την εφαρμογή των επιλεγμένων (πακέτων) μέτρων.
- Διαβεβαίωση ότι όλα τα μέτρα έχουν σαφώς ιεραρχηθεί και είναι ρεαλιστικά εφαρμόσιμα.
- Εξασφάλιση αποδοτικής και αποτελεσματικής κατανομής των πόρων (ανθρώπινων, γνώσεις, κεφαλαίων).
- Διασφάλιση στενού συντονισμού με τους εμπλεκόμενους φορείς για την εφαρμογή τους.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Συζήτηση για τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι θα μπορούν δυναμικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους.
- Προσδιορισμός των επιλογών σχετικά με το ποιος θα μπορούσε να πάρει την ευθύνη εφαρμογής ενός μέτρου και από που θα μπορούσε να προέλθει η χρηματοδότηση.
- Έγκριση ενός ρεαλιστικού σχεδίου: Έλεγχος της συνοχής μεταξύ των προγραμματισμένων δραστηριοτήτων, των στόχων και της κατανομής των προϋπολογισμών.
- Εξασφάλιση καλού συντονισμού μεταξύ των διαφόρων πηγών χρηματοδότησης.

- Διοργάνωση συναντήσεων με τα εμπλεκόμενα μέρη με σκοπό τη συζήτηση και τη συμφωνία για τις αρμοδιότητες και τις πηγές χρηματοδότησης.

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

- Τοπικοί φόροι: ένας ειδικός τοπικός φόρος για τις μεταφορές για τη χρηματοδότηση των δημοσίων συγκοινωνιών από δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.
- Έσοδα από τα κόμιστρα: εισιτήρια, τέλη παρκινγκ, αστικά διόδια, τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης ή και επιβολή τελών διαφημίσεις.
- Ιδιωτικοί πάροχοι συγκοινωνιακού έργου, αναπτυξιακές εταιρίες, βιομηχανία, ΜΜΕ.
- Δραστηριότητες συλλογής κεφαλαίων μέσω κατάλληλων χορηγών (θα πρέπει να εξεταστεί όμως η συμβατότητα με τη στρατηγική μάρκετινγκ).
- Τοπικοί προϋπολογισμοί: από διάφορους δήμους και διάφορους τομείς πολιτικής.
- Κρατικές επιδοτήσεις (περιφερειακές πηγές εάν είναι δυνατόν).
- Κοινοτικές επιδοτήσεις.

(Πηγή: Πιλοτικό εγχειρίδιο (Pilot Manual – full version, amended, www.pilot-transport.org/index.php?id=48)

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Συμμετοχή των πολιτών στη συζήτηση για την τελική επιλογή των μέτρων.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Εξελισσεται παράλληλα με την ανάπτυξη των σεναρίων (Βλ. Δραστηριότητα 3.2) και των στόχων (Βλ. Δραστηριότητα 5.2). Ολοκληρώνεται μετά το Βήμα 6 Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων.
- Η διαδικασία διαρκεί αρκετούς μήνες.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Τελική πρόταση πακέτων μέτρων.
- ✓ Εντοπισμός αρμοδιοτήτων και πιθανών πηγών χρηματοδότησης.
- ✓ Ολοκλήρωση απαιτούμενων συζητήσεων με τα εμπλεκόμενα μέρη.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 7.2: ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Βάσει της συζήτησης σχετικά με τις αρμοδιότητες και τις πηγές χρηματοδότησης με τους εμπλεκόμενους φορείς, εκπονείται ένα σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού. Η έκθεση περιλαμβάνει λεπτομερή σύνοψη των μέτρων, των προτεραιοτήτων υλοποίησης και των χρονοδιαγραμμάτων. Αυτές οι προδιαγραφές θα αποτελέσουν τη βάση για την ομαλή εφαρμογή των μέτρων: απαιτούν ευρεία συμφωνία από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και τους εμπλεκόμενους φορείς για να αποτελέσουν βασικό μέρος του τελικού σχεδίου.

ΣΤΟΧΟΙ

- Επισήμοποίηση της ευθύνης όλων των εμπλεκόμενων φορέων και της συνεισφορά τους σε πόρους.
- Εμπλοκή των σημαντικών κινδύνων υλοποίησης.
- Εξασφάλιση σαφούς ιεράρχησης των μέτρων.
- Παροχή σαφούς χρονικού ορίζοντα για την εφαρμογή των μέτρων.

- Εξασφάλιση διαφάνειας γύρω από τις προγραμματισμένες δράσεις.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Περιγραφή του λεπτομερούς τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού των μέτρων για περίοδο 5 ετών. Κάλυψη των μακροπρόθεσμων μέτρων με ευρύτερες αναφορές στα σχέδια.
- Σύνταξη ενός εγγράφου που επισημοποιεί:
 - Τι συμβαίνει, από ποιον και πόσος είναι ο προϋπολογισμός που διατίθεται;
 - Ποια είναι η αναμενόμενη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των στόχων.
 - Ποιες θα είναι οι πηγές χρηματοδότησης (ή οι πιθανές επιλογές, αν δεν είναι σαφές ακόμα).
 - Ποιοι είναι οι κίνδυνοι και τα σχέδια αποκατάστασης.
 - Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα για το σχεδιασμό και την εφαρμογή του κάθε μέτρου.
- Επίτευξη επίσημης συμφωνία για τον προϋπολογισμό και το σχέδιο δράσης μεταξύ των φορέων λήψης αποφάσεων και των βασικών εμπλεκόμενων.
- Δημοσιοποίηση των αρμοδιοτήτων και της κατανομής των πόρων που διατίθενται για την εξασφάλιση της απαιτούμενης διαφάνειας.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Μετά από τη σχετική συζήτηση για τις διαφορετικές επιλογές Βλ. Δραστηριότητα 7.1

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Κατάρτιση Σχεδίου δράσεων και προϋπολογισμού.
- ✓ Επίσημη συμφωνία από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΔΥΤΙΚΗ ΑΓΓΛΙΑ (WESTOFENGLAND):LTP-ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

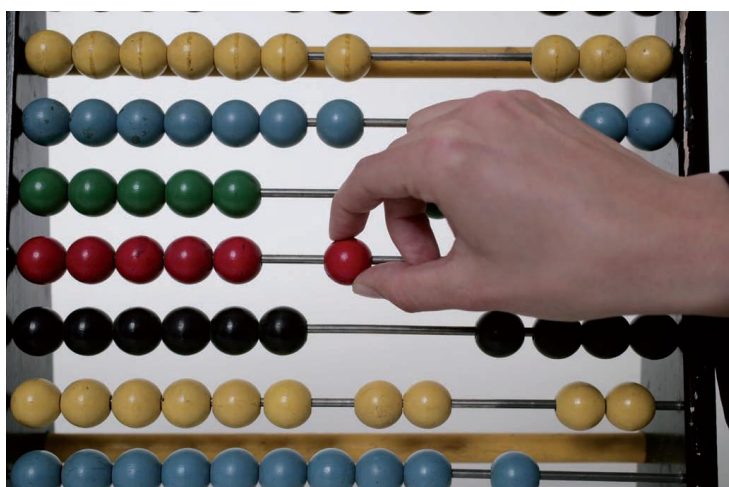
Τα τέσσερα Δημοτικά Συμβούλια του Μπάθ και Βορειοανατολικού Σόμερσετ, του Μπρίστολ, του Βόρειου Σόμερσετ και Νότιου Γλουκέστερ-συνένωσαν τις δυνάμεις τους για να σχεδιάσουν και να πραγματοποιήσουν βελτιώσεις στις μεταφορές στην περιοχή για την περίοδο 2006 - 2011 μέσω ενός Κοινού Τοπικού Σχεδίου Μεταφορών (Joint Local Transport Plan - JLTP) βασισμένο σε ένα όραμα για τα επόμενα 20 έως 30 έτη.

Μέτρα αξίας £126.9εκ. (£61.173εκ. για επενδύσεις και £65.745 εκ. για συντήρηση) περιέχονται στο σχέδιο βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του οικονομικού σχεδιασμού που καθορίστηκε από το Υπουργείο Μεταφορών το Δεκέμβριο του 2005. Τα μέτρα επικεντρώνονται στην παροχή μέγιστης απόδοσης της προστιθέμενης αξίας για τα χρήματα που δαπανήθηκαν μέσω αξιοποίησης των υφιστάμενων υποδομών.

Ο παρακάτω πίνακας παρέχει μια επισκόπηση του Ολοκληρωμένου Προγράμματος Μεταφορών (σύνολο £61.173εκ.).

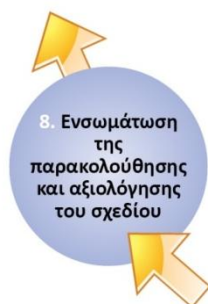
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (£ ΕΚ.)						
Είδος Σχεδίου	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	ΣΥΝΟΛΟ
Δρομολόγια λεωφορείων και άλλων υποδομών	3.60	2.50	1.20	1.90	3.30	12.50
Αριθμός σχεδίων	180	160	100	150	180	770
Σιδηροδρομικά	0.10	0.10	0.12	0.14	0.14	0.60

Αριθμός σχεδίων	2	2	2	2	2	10
Στάθμευση και επιβίβασης	0.60	1.15	1.10	1.00	1.10	4.95
Αριθμός σχεδίων	0	1	1	1	0	3
Διαχείριση κυκλοφοριακής συμφόρησης:						
α) UTMС, ρύθμιση σημάτων	0.90	1.10	1.15	1.30	1.00	5.45
Αριθμός σχεδίων	25	30	30	35	30	150
β) Στάθμευση	0.45	0.35	0.05	0.05	0	0.90
Αριθμός σχεδίων	1	1	1	1	1	5
Πεζή μετακίνηση	0.85	1.20	1.70	1.35	1.35	6.45
Αριθμός σχεδίων	50	65	80	65	65	325
Ποδηλασία	0.65	0.90	1.20	1.25	1.20	5.20
Αριθμός σχεδίων	40	60	75	75	75	325
Τοπικά σχέδια οδικής ασφαλείας	1.75	2.44	2.69	2.73	2.77	12.38
Αριθμός σχεδίων	40	45	50	50	50	235
Ασφαλέστερες διαδρομές	0.90	1.10	1.35	1.45	1.40	6.20
Αριθμός σχεδίων	30	35	40	45	45	195
Ευφυέστερες επιλογές	1.25	0.85	1.35	1.30	0.75	5.50
Αριθμός σχεδίων	100	70	100	100	60	430
Διάφορα σχέδια	0.23	0.13	0.34	0.21	0.12	1.03
Αριθμός σχεδίων	10	5	15	10	5	45
ΣΥΝΟΛΟ	11.28	11.82	12.25	12.68	13.13	61.16
Κονδύλια έως το Δεκέμβριο του 2005 + Πρόσθετα κονδύλια για την οδική ασφάλεια το Φεβρουάριο 2006	11.281	11.827	12.247	12.683	13.135	61.173



ΒΗΜΑ 8: ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

8.1 Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης



Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση θα πρέπει να ενταχθούν στο σχέδιο ως βασικά εργαλεία διαχείρισης ώστε να παρακολουθούν τη διαδικασία σχεδιασμού και την εφαρμογή των μέτρων, αλλά επίσης να βοηθούν στην ανατροφοδότηση της εμπειρίας του σχεδιασμού, με σκοπό να εμπεδωθεί το τι λειτουργεί καλά και τι λιγότερο καλά και να δημιουργηθούν συγκεκριμένες

περιπτώσεις βάσει τεκμηρίωσης για την ευρύτερη εφαρμογή παρόμοιων μέτρων στο μέλλον.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 8.1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση τόσο της διαδικασίας σχεδιασμού όσο και της εφαρμογής των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Ένας μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθά να εντοπισθούν και να προληφθούν προβλήματα κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, και, εάν είναι απαραίτητο, να «επαναπροσδιοριστούν» μέτρα για την επίτευξη των στόχων πιο αποτελεσματικά και εντός του διαθέσιμου προϋπολογισμού. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση θα παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του. Αυτό επιτρέπει στους υπεύθυνους των δράσεων να δικαιολογήσουν τα χρήματα που δαπανήθηκαν.

Οι αναφορές θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα αποτελέσματα της αξιολόγησης επανατροφοδοτούν τον δημόσιο διάλογο, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα σε όλους τους εμπλεκόμενους να επανεξετάζουν και να προωθούν τις απαραίτητες διορθώσεις (π.χ. αν οι στόχοι επιτευχθούν ή εάν τα συγκεκριμένα μέτρα φαίνονται να είναι σε σύγκρουση με άλλα). Οι μηχανισμοί παρακολούθησης και αξιολόγησης θα πρέπει να καθορίζονται στην αρχή και να γίνονται ένα αναπόσπαστο τμήμα του σχεδίου.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να δημιουργηθεί, εντός του σχεδίου, μια κατάλληλη διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης ώστε να βοηθήσει στον εντοπισμό των εμποδίων κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση των μέτρων, και να καταστεί δυνατή η έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπισή τους.
- Να καθοριστεί με ποιον τρόπο θα πρέπει να αξιολογηθούν, ο βαθμός εφαρμογής του μέτρου, και επίτευξης των στόχων.
- Να αναπτυχθούν κατάλληλοι μηχανισμοί για την αξιολόγηση της ποιότητας στην διαδικασία σχεδιασμού.
- Να αποτελέσουν οι δράσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης αναπόσπαστο μέρος του ΣΒΑΚ.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Σύνδεση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης με τον καθορισμό των στόχων SMART (βλ. Δραστηριότητα 5.2). Να γίνει επιλογή συγκεκριμένων εύκολων και μετρήσιμων δεικτών και να αποφευχθεί η πολύ πληροφορία.
- Μία εκ των υστέρων αξιολόγηση μπορεί να εξετάσει τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τα στάδια υλοποίησης του, καθώς και τα γενικά αποτελέσματα της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Αυτή η αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει τους ακόλουθους τομείς:
 - Αποτελέσματα (της ίδιας της δράσης): Νέες υποδομές (π.χ. χλμ νέων ποδηλατοδρόμων) ή νέες υπηρεσίες μεταφορών και κινητικότητας (π.χ. νέες λεωφορειακές γραμμές) - με τη χρήση δεικτών αποτελεσματικότητας.
 - Αποτελέσματα (του αντίκτυπου της δράσης): Έμφαση θα πρέπει να δίνεται στις ρεαλιστικές και μετρήσιμες βελτιώσεις στην ποιότητα ζωής και την ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών (δείκτες αποτελεσματικότητας). Δείκτες όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση (καθυστέρηση των οχημάτων) ή ο αριθμός των ποδηλάτων. Εάν είναι δυνατόν θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και ενδιάμεσα αποτελέσματα, αυτά αποτελούν ορόσημα για την επίτευξη βασικών στόχων. Οι δείκτες θα πρέπει να μετρούν τα αποτελέσματα άμεσα, ή αν αυτό δεν είναι άμεσα εφικτό να μετράνε πώς σχετίζονται με τα αποτελέσματα.
 - Διαδικασία σχεδιασμού της υλοποίησης του μέτρου: Η αποδοτική χρήση των πόρων ως επένδυση στα μέτρα, η διαδικασία της εφαρμογής: π.χ. χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και ποιότητας (δείκτες της διαδικασίας).
- Χρήση ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.
- Πρόβλεψη διαδικασιών για την εκ των προτέρων αξιολόγηση (μια διαδικασία που ελέγχει πόσο καλά ένα σχέδιο ή μια στρατηγική θα εκτελεσθεί, μπορεί να συμβάλει σε αποτελεσματικότερες επιλογές) και εκ των υστέρων αξιολόγηση της διαδικασίας προετοιμασίας του σχεδίου.
- Εκτέλεση ελέγχου δεδομένων (τι είναι διαθέσιμο; που υπάρχουν κενά) και εάν είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί μια στρατηγική συλλογής δεδομένων (ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών). Αυτό συνδέεται με τον έλεγχο των δεδομένων βλ. Δραστηριότητα 3.1.. Οι δραστηριότητες αυτές σχετίζονται και θα πρέπει να συντονίζονται μεταξύ τους.
- Καθορισμός του τρόπου με τον οποίο η παρακολούθηση και αξιολόγηση θα ενσωματωθεί στο ΣΒΑΚ. Ανάπτυξη σχεδίου εργασιών για τις δράσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης ώστε να είναι ενσωματωμένο στο χρονοδιάγραμμα του έργου.
- Καθορισμός της πορείας μέτρησης των ενδιάμεσων αποτελεσμάτων και της αξιολόγησης της προόδου για την επίτευξη των στόχων.
- Καθορισμός σαφών αρμοδιοτήτων εξειδικευμένου προσωπικού - ή ενός εξωτερικού συνεργάτη - για την παρακολούθηση και αξιολόγηση. Ιδανικά η ευθύνη θα πρέπει να είναι σε έναν ανεξάρτητο φορέα.
- Καθορισμός με σαφήνεια του διαθέσιμου προϋπολογισμού και των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης - συνήθως αυτές θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 5% του συνολικού διαθέσιμου προϋπολογισμού.
- Σχεδιασμός με την κατ' ελάχιστον συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στην παρακολούθηση και αξιολόγηση.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Ενσωμάτωση εκτίμησης του κόστους οφέλους στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.
- Σχεδιασμός για εκτεταμένη συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων στην παρακολούθηση και αξιολόγηση.
- Συμμετοχή αντίστοιχων πόρων στη διαδικασία επανατροφοδότησης.
- Συντονισμός με αρμόδιους τοπικούς και περιφερειακούς φορείς για περιφερειακούς δείκτες παρακολούθησης.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Εξέταση των αναγκών παρακολούθησης και αξιολόγησης από την αρχή της διαδικασίας, και ειδικότερα κατά την επιλογή των σχετικών δεικτών SMART (Βλ. Δραστηριότητα 5.2).
- Εκ των προτέρων αξιολόγηση (εκτίμηση) στην διαδικασία ανάλυσης (Βλ. Δραστηριότητα 3.1), στην ανάπτυξη σεναρίων (Βλ. Δραστηριότητα 3.2), στο σχέδιο δράσης και στον προϋπολογισμό (Βλ. Δραστηριότητα 7.2).
- Εκ των υστέρων παρακολούθηση και αξιολόγηση στο ΣΒΑΚ (Βλ. Δραστηριότητα 9.1).

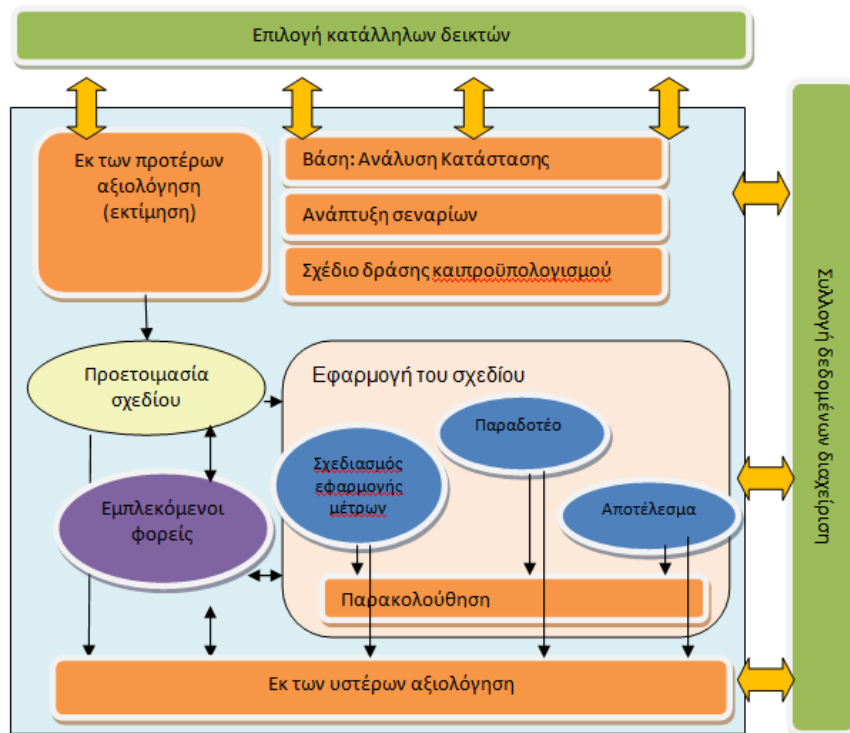
ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

Επιλογή κατάλληλων δεικτών (βάσει των δεικτών που επιλέχθηκαν Βλ. Δραστηριότητα 5.2 SMART targets και στην ανάπτυξη έξυπνων στόχων).

- ✓ Συμφωνία στα κατάλληλα εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- ✓ Συμφωνία στα σχέδια εργασίας και στην κατανομή ευθυνών για τη συλλογή δεδομένων και τη διαχείριση.

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

ΠΙΘΑΝΟ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ



ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Πηγή	Θέματα που καλύπτονται	Υπερ-σύνδεση
DISTILLATE, UK (2008)	Οδηγίες σχετικά με την ανάπτυξη μιας στρατηγικής ελέγχου και την επιλογή δεικτών. Δείτε το Project C – Indicators.	www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php
MAX (2009), MaxSumo. Οδηγίες για το σχεδιασμό, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση σχεδίων κινητικότητας.	Το MaxSumo προσφέρει μια ευκαιρία αποτελεσματικού σχεδιασμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης προγραμμάτων κινητικότητας και προγράμματα που στοχεύουν στην αλλαγή της συμπεριφοράς. Διαθέσιμο σε EN, DE, ES, FR, NL, PL, PT, SE	www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&id=2359
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volume 1: Έννοιες και εργαλεία	Μέτρησης δεικτών, σελ. 59 - 61 Μέθοδοι αξιολόγησης (σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, ανάλυση κόστους-οφέλους, σχεδιασμός ελαχίστου κόστους, πολυκριτηριακή ανάλυση), σελ. 79	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volume 2: Ενημερωτικά δελτία	Μέτρησης δεικτών, σελ. 70. Εργαλεία για την παρακολούθηση της προόδου, σελ. 73. Μέτρηση των δεικτών αποτελεσμάτων, σελ. 76. Δημοσίευση αξιολόγησης της εφαρμογής, σελ. 78.	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
PROSPECTS (2003), Οδηγός Μεθοδολογίας	Εκτίμηση και αξιολόγηση, σελ. 25 - 33. Εφαρμογή και παρακολούθηση, σελ. 27. Βασικά στοιχεία της CBA, σελ. 99.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html
PROSPECTS (2002), Εργαλεία Αξιολόγησης (Παραδοτέο 2)	Καλύπτει ένα ευρύ φάσμα μεθόδων και εργαλείων για την αξιολόγηση. Δείτε ολόκληρο το έγγραφο.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΤΟΥΛΟΥΖ, ΓΑΛΛΙΑ: ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ



Η νέα οδηγία σχεδιασμού αστικών μεταφορών (Plans de Déplacements Urbains PDU) του πολεοδομικού συγκροτήματος της Τουλούζης ξεκίνησε μια σειρά από πρωτοβουλίες για τη διασφάλιση της ακριβούς παρακολούθησης της υλοποίησης του σχεδίου (PDU) και της τακτικής αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του. Αυτά περιλαμβάνουν τις ακόλουθες δραστηριότητες:

- Δημιουργία μιας «εταιρικής σχέσης» της επιτροπής παρακολούθησης.
- Εγκατάσταση μιας επιτροπής "αστικής ανάπτυξης/ κινητικότητας".
- Συνέχιση της επιτροπής επίβλεψης του PDU.
- Δημιουργία ενός λογαριασμού κόστους κινητικότητας.
- Ανάπτυξη καρτελών βαθμολογίας αποδοτικότητας.

Η αναθεώρηση του PDU επέτρεψε τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού δημοσίων και ιδιωτικών φορέων. Στο πλαίσιο της επιτροπής παρακολούθησης, όλα τα θεσμικά όργανα, οι ενώσεις και οι σύνδεσμοι που σχετίζονται με την κινητικότητα θα συνεδριάζουν τουλάχιστον μία φορά το χρόνο για να συζητούν την πρόοδο που έχει επιτευχθεί, στη βάση των ενδιάμεσων αποτελεσμάτων που παρέχονται από την επιτροπή επίβλεψης του PDU.



Ο στόχος της επιτροπής επίβλεψης του PDU είναι να παρακολουθεί την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην υλοποίηση των δράσεων που περιγράφονται στο σχέδιο αστικής κινητικότητας της Τουλούζ. Ερωτήσεις που τίθενται είναι οι εξής: "Έχουν ξεκινήσει οι δράσεις του PDU;", "Έχουν τηρηθεί οι αρχές του PDU;" Επιπλέον, το παρατηρητήριο θα παρακολουθεί τα αποτελέσματα των δράσεων του PDU, θα διερευνά κατά πόσον οι επιπτώσεις των δράσεων αυτών είναι, σύμφωνες με τις προβλεπόμενες συνέπειες; Επίσης, θα παρατηρεί αν οι γενικοί στόχοι πληρούνται, όπως περιγράφονται στις αντίστοιχες οδηγίες PDU, το LOTI, το LAURE και το SRU. Κάθε χρόνο θα πραγματοποιείται μια ενδιάμεση αξιολόγηση της προόδου που έγινε. Μια πλήρης αξιολόγηση της προόδου και των αποτελεσμάτων είναι υποχρεωτική κάθε 5 χρόνια μετά την επίσημη έγκριση του PDU.

Μερικοί από τους δείκτες που χρησιμοποιούνται τροφοδοτούν άμεσα την στρατηγική αξιολόγησης των επιπτώσεων. Οι δείκτες που θα παρέχουν την μεγαλύτερη επισκόπηση των τάσεων της κινητικότητας και των μεταφορών του πολεοδομικού συγκροτήματος της Τουλούζ προέρχονται από:

- 1) Τη μελέτη της κινητικότητας νοικοκυριών
- 2) Τη μελέτη που εκτελείται επί των περιμετρικών δρόμων
- 3) Τη μελέτη προέλευσης-προορισμού των μέσων μαζικής μεταφοράς

Η επιτροπή αστικής ανάπτυξης/ κινητικότητας συστάθηκε για να εξασφαλίσει τη συνοχή μεταξύ των επιλογών αστικής ανάπτυξης εντός της περιοχής μελέτης PDU και την οργάνωση των υποδομών μεταφορών. Τόσο η AOUT (αρμόδια αρχή για τις μεταφορές και υπεύθυνη για το PDU) και η SMEAT (υπεύθυνη αρχή για το SCOT, το σύστημα ανάπτυξης αστικής συνοχής) συμμετέχουν σε αυτή την Επιτροπή. Ο λογαριασμός κόστους κινητικότητας είναι ένα εργαλείο που έχει καταστεί υποχρεωτικό από το νόμο. Πιο συγκεκριμένα ο νόμος επιβάλλει τη δημιουργία μιας σειράς εργαλείων που βοηθούν δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς λήψης αποφάσεων να αποφασίζουν ευκολότερα για θέματα κινητικότητας. Ο λογαριασμός κόστους κινητικότητας είναι ένα από αυτά τα εργαλεία. Επιτρέπει στον δήμο να απεικονίσει το κόστος ευκολότερα στους χρήστες και στην κοινωνία. Η καρτέλα βαθμολογίας αποδοτικότητας δημιουργείται και ενσωματώνει όλες τις ενέργειες του PDU. Θα υποβάλλει περιοδικές ενημερώσεις σχετικά με το ακριβές περιεχόμενο του μέτρου, τη πρόοδο, και το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα της υλοποίησης.

ΔΥΤΙΚΟ ΓΙΟΡΚΣΑΙΡ (West Yorkshire), ΑΓΓΛΙΑ: ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ - ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (LTP2)

(ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ)

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ
Προσβασιμότητα	ΥποχρεωτικόςM1	Χρήση κυκλοφοριακού μοντέλου	Ετήσιες ενημερώσεις ή /και κατά τη διάρκεια των αλλαγών
Χρονική ακρίβεια λεωφορείων	ΥποχρεωτικόςM2	Έρευνες επί της οδού και σύστημα Τηλεματικής	Ετήσιες ενημερώσεις
Ικανοποίηση από τις παρεχόμενες τοπικές λεωφορειακές υπηρεσίες (BVPI 104)	ΥποχρεωτικόςM3	Πληροφορίες που παρέχονται από έρευνες αγοράς	Παραγωγή δεδομένων κάθε 3 χρόνια
Ετήσιος δείκτης χρήσης ποδηλάτου	ΥποχρεωτικόςM4	Μια αντιπροσωπευτική γκάμα σημείων σε όλο το West Yorkshire έχει επιλεγεί για να αντικατοπτρίζει όλα τα διαφορετικά περιβάλλοντα ποδηλασίας. Παρακολουθούνται τόσο επί της οδού όσο και εκτός οδού διαδρομές. Τα δεδομένα συλλέγονται αυτόματα αλλά και χειροκίνητα	Συνεχής συλλογή αυτόματων δεδομένων. Ενώ χειροκίνητες μετρήσεις γίνονται σε ουδέτερους μήνες.
Μέσος χρόνος ταξιδιού ανά άτομο/μίλι σε κύριες οδούς	ΥποχρεωτικόςM5	Έγινε επιλογή 14 διαδρομών στο West Yorkshire όπου καταγράφεται η πληρότητα, η ροή και ο χρόνος ταξιδιού	Ετήσιες μετρήσεις σε ουδέτερους μήνες
Αλλαγή στην κυκλοφοριακή ροή προς τα αστικά κέντρα κατά την περίοδο αιχμής	ΥποχρεωτικόςM6	Αυτόματες μετρήσεις κυκλοφορίας (ATC) σε πέντε σημεία εισόδου στο αστικό κέντρο	Ετήσιες μετρήσεις σε ουδέτερους μήνες
Κατανομή μετακινήσεων ανά μέσο προς τα σχολεία	ΥποχρεωτικόςM7	Η μέθοδος συλλογής αναβλήθηκε μέχρι το 2007	
Ικανοποίηση παροχών δημόσιων μεταφορών, χρηματοδοτούμενα μέσω του LTP.	Τοπικός L1	Έρευνες αγοράς	Αξιολόγηση κάθε σχεδίου ξεχωριστά
Χρήση ποδηλάτου κατά τη διάρκεια της πρωινής αιχμής προς τα αστικά κέντρα.	Τοπικός L2	Έρευνες καταμερισμού ανά μέσο σε πέντε μεγάλα αστικά κέντρα του WestYorkshire	Ετήσιες μετρήσεις σε ουδέτερους μήνες
Καταμερισμός ανά μέσο κατά την πρωινή αιχμή προς αστικά κέντρα	Τοπικός L3	Έρευνες καταμερισμού ανά μέσο σε πέντε μεγάλα αστικά κέντρα του WestYorkshire	Ετήσιες μετρήσεις σε ουδέτερους μήνες
Ποσοστό πληρότητας του σιδηροδρόμου κατά τις περιόδους αιχμής	Τοπικός L4	Έρευνα περιόδου αιχμής στο σιδηροδρομικό σταθμό του Leeds	Ετήσιες μετρήσεις σε ουδέτερους μήνες

Ποσοστό πληρότητας λεωφορειακών γραμμών ταχείας διέλευσης	Τοπικός L5	Δεδομένα από ηλεκτρονικές ακύρωσης εισιτηρίων σε επιλεγμένα δρομολόγια	Αξιολόγηση κάθε σχεδίου ξεχωριστά
Αριθμός πεζών σε οδικά ατυχήματα	Τοπικός L6	Δεδομένα STATS 19	



ΒΗΜΑ 9: ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΣΒΑΚ



Το ΣΒΑΚ συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Μετά από ένα τελικό έλεγχο ποιότητας, το έγγραφο, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων και το σχέδιο του προϋπολογισμού, πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους. Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 9.1: ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η ομάδα έργου έχει το καθήκον να καταρτίσει το τελικό σχέδιο εγγράφου ΣΒΑΚ. Για να εξασφαλιστεί ότι οι προηγούμενες συμφωνίες, αντικατοπτρίζονται επαρκώς στο τελικό έγγραφο, το σχέδιο εγγράφου πρέπει να εξεταστεί εσωτερικά από τον φορέα υλοποίησης αλλά και από σημαντικούς εξωτερικούς φορείς.

ΣΤΟΧΟΙ

- Διασφάλιση της υψηλής ποιότητας του τελικού παραδοτέου ΣΒΑΚ.
- Διασφάλιση ότι οι απόψεις των βασικών εμπλεκόμενων φορέων ελήφθησαν επαρκώς υπόψη στο τελικό έγγραφο.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Έλεγχος ποιότητας και αποτελεσματικότητας δράσεων όλου του σχεδίου.
- Τελευταίες τροποποιήσεις, σε συνεργασία με τους βασικούς εμπλεκόμενους.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Πρόσκληση σε εξωτερικούς αξιολογητές, με εμπειρία στα ΣΒΑΚ προκειμένου να ελέγξουν την ποιότητα του Σχεδίου.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Έλεγχος ποιότητας όταν το τελικό Σχέδιο είναι διαθέσιμο.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Κατάρτιση τελικού σχεδίου εγγράφου ΣΒΑΚ.
- ✓ Ολοκλήρωση εσωτερικού και εξωτερικού ελέγχου (από εμπλεκόμενους φορείς).
- ✓ Ολοκλήρωση τελικών τροποποιήσεων.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΛΙΛ, ΓΑΛΛΙΑ: ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (PDU)



Οι οδηγίες σχεδιασμού αστικών μεταφορών (Plans de Déplacements Urbains PDU) του πολεοδομικού συγκροτήματος της Λιλ περιλαμβάνουν συνολικά 170 δράσεις που ορίζονται και διαρθρώνονται γύρω από τους παρακάτω 6 άξονες:

1) Πόλη και κινητικότητα

Εντός του πρώτου άξονα οι δήμοι, του πολεοδομικού συγκροτήματος της Λιλ, προωθούν την ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης των αστικών μεταφορών και της καλύτερης ενσωμάτωσης των διαφόρων στοιχείων στη χάραξη πολιτικής και τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Επίσης προβάλλονται τα δίκτυα των μαζικών μεταφορών ως η ραχοκοκαλιά της αστικής ανάπτυξης.

Η Λιλ προβλέπει την ανάπτυξη των λεγόμενων μικρών PDU's σε συγκεκριμένους τομείς, καθώς και μια σειρά από ενέργειες, όπως η κατασκευή των οικολογικών γειτονιών, για να χρησιμεύσουν ως πρότυπα.

2) Το δίκτυο των μέσων μαζικής μεταφοράς

Το πολεοδομικό συγκρότημα της Λιλ θα επενδύσει σε μεγάλο βαθμό στην ενίσχυση των σημερινών συγκοινωνιακών υποδομών της. Αυτό θα επιτρέψει την καλύτερη διαχρονικότητα των μεταφορών και θα βελτιώσει τις διασυνδέσεις με άλλους δήμους. Επίσης θα δημιουργηθεί μια πιο ολοκληρωμένη υπηρεσία για τους χρήστες.

3) Κοινή χρήση του δρόμου, βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης

Ο τρίτος άξονας συνδυάζει μια σειρά από δραστηριότητες που υποκινούν τους κατοίκους για μια πιο περιορισμένη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Αυτό γίνεται μέσω της ανακατανομής της οδικής επιφάνειας υπέρ των βιώσιμων μορφών μετακίνησης κάτι που μεταφράζεται σε μία καλύτερη διάρθρωση του οδικού δικτύου και βελτιστοποίηση των υφιστάμενων δρόμων. Το περπάτημα θα πρέπει να προωθείται μέσω ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων. Η περιοχή έχει επίσης υιοθετήσει φιλόδοξα σχέδια υπέρ της ποδηλασίας. Οι στρατηγικές στάθμευσης είναι σύμφωνες με τους στόχους των PDU.

4) Οι εμπορευματικές μεταφορές

Οι δράσεις για τις εμπορευματικές μεταφορές, στην μητροπολιτική περιοχή της Λιλ, βασίζονται σε μια έκθεση που εκπονήθηκε παλαιότερα. Αν και οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ζωή μιας πόλης, είναι επίσης μια σημαντική πηγή κυκλοφοριακής συμφόρησης και εκπομπών αερίων. Οι αρχές πρέπει πρώτα να αναζητήσουν εναλλακτική λύση για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αυτό θα γίνει μέσω της ανάπτυξης μιας συνολικής στρατηγικής, ενίσχυση της διατροφικότητας, και μια καλύτερη ενσωμάτωση του θέματος των μεταφορών στην προώθηση των

οικονομικών δραστηριοτήτων. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές. Η συγκεκριμένη στρατηγική αναπτύσσει και μια σειρά από έρευνες που πρέπει να εκτελούνται με συντονισμένο τρόπο.

5) Περιβάλλον, υγεία και ασφάλεια των πολιτών

Για την καλύτερη ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών θεμάτων στα έγγραφα αστικού σχεδιασμού, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων γίνεται υποχρεωτική για όλα τα PDU (μετά την υιοθέτηση της Ευρωπαϊκής οδηγίας 2001/42 / ΕΚ από το γαλλικό δίκαιο το 2005). Μετά από αυτή την αξιολόγηση, εκπονούνται ένας αριθμός άμεσων στόχων και δράσεων που ορίζονται στον 5ο άξονα του PDU της Λιλ και στοχεύουν στο περιβάλλον, την υγεία και την ασφάλεια των πολιτών. Προτίθεται πρώτα να μειωθούν η κατανάλωση ενέργειας και η ατμοσφαιρική ρύπανση των μεταφορών που επηρεάζουν αρνητικά το περιβάλλον και την υγεία. Λαμβάνονται επίσης μια σειρά από δράσεις για τη μείωση της ηχορύπανσης δημιουργώντας έτσι ένα ασφαλέστερο περιβάλλον για τους πολίτες.

6) Υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση

Ο έκτος άξονας συνοδεύεται από μια προκαταρκτική εκτίμηση του κόστους.

ΣΕΦΙΛΝΤ , ΑΓΓΛΙΑ: ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΠΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ LTP 2

Το τρέχων Σχέδιο Τοπικών Μεταφορών του Σέφιλντ (Αγγλία) περιγράφει το σχέδιο δράσης και την στρατηγική για τις μεταφορές για την πενταετή περίοδο από το 2006 έως το 2011. Εξηγεί πώς το Σέφιλντ ανταποκρίνεται στις εθνικές κοινές προτεραιότητες, οι οποίες σχετίζονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την προσβασιμότητα, την καλύτερη οδική ασφάλεια, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και του σεβασμού άλλων θεμάτων ποιότητας ζωής. Καθορίζει επίσης το μακροπρόθεσμο όραμα για τις τοπικές μεταφορές του μέλλοντος και προσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίο οι τοπικές μεταφορές θα διαδραματίσουν έναν βασικό ρόλο στην αναβάθμιση του Νότιου Γιορκσάιρ. Το σχέδιο καλύπτει το σύνολο του Νότιου Γιορκσάιρ, το οποίο έχει έκταση 1.552 χλμ.² και φιλοξενεί πάνω από 1,2 εκατομμύρια κατοίκους. Το έγγραφο χωρίζεται σε πέντε μέρη, τα οποία με τη σειρά τους χωρίζονται σε περαιτέρω κεφάλαια:

- Μέρος Α: Εισαγωγή (περίπου 25 σελίδες)
- Μέρος Β: Περιγραφή της παρούσας κατάστασης (περίπου 45 σελίδες)
- Μέρος Γ: Στόχοι (περίπου 20 σελίδες)
- Μέρος Δ: Οι τρόποι με τους οποίους θα επιτευχθούν οι στόχοι (περίπου 110 σελίδες)
- Μέρος Ε: Στήριξη του οικονομικού μετασχηματισμού (περίπου 5 σελίδες)

South Yorkshire
2006-2011 | **Second Local Transport Plan**

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 9.2: ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να νομιμοποιείται από τους εκλεγμένους πολιτικούς εκπροσώπους του φορέα που ανέπτυξε το σχέδιο. Αυτό είναι ένα βασικό βήμα ώστε να καθίστανται υπόλογοι και να διασφαλίζεται έτσι ένα συγκεκριμένο πλαίσιο εφαρμογής των μέτρων.

ΣΤΟΧΟΙ

- Διασφάλιση ενός νομιμοποιημένου και αξιόπιστου προγράμματος.
- Ενίσχυση της αποδοχής του σχεδίου.
- Παροχή ενός συμφωνημένου πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Εξασφάλιση της επίσημης έγκρισης του ΣΒΑΚ από τους εκλεγμένους αντιπροσώπους του αρμόδιου δημόσιου φορέα για το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ (π.χ. του δημοτικού συμβουλίου, περιφερειακού συμβουλίου).

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου και πριν από την εφαρμογή των μέτρων.
- Η διαδικασία υιοθέτησης μπορεί να διαρκέσει μερικούς μήνες (Βλ. παράδειγμα παρακάτω).

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Διαφορετικές συνθήκες υιοθέτησης του σχεδίου

Η ακριβής μορφή της υιοθέτησης εξαρτάται από το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο και τη διοικητική δομή. Σε γενικές γραμμές, τα ακόλουθα πρέπει να επιτευχθούν:

- Οι αρχές που είναι αρμόδιες για την κατάρτιση του σχεδίου δράσης και του προϋπολογισμού θα πρέπει και να τα υιοθετήσουν, διασφαλίζοντας έτσι την συμμόρφωσή τους με τους εθνικούς κανονισμούς όσον αφορά την έγκριση σχεδίων και (ενδεχομένως όπου υφίστανται) τις ελάχιστες απαιτήσεις σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Θα πρέπει να αναμένεται ότι υπάρχει πάντα η πιθανότητα κάποιος από τους εμπλεκόμενους φορείς να λάβει νομική δράση κατά ενός σχεδίου που παραβαίνει τους κανόνες αυτούς.
- Οι δράσεις του ΣΒΑΚ και του σχεδίου προϋπολογισμού πρέπει να αξιολογούνται με γνώμονα τις επιπτώσεις των πολιτικών και των μέτρων, στις απαιτούμενες διαδικασίες και στην πρόοδό τους, καθώς και στην επίτευξη της συμμόρφωσής τους με τους Κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης που σχετίζονται με την Στρατηγική Περιβαλλοντικών Εκτιμήσεων (SEA). Για τη διασφάλιση μιας αξιόπιστης αξιολόγησης, ένας ανεξάρτητος φορέας πρέπει να είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση του σχεδίου.
- Εάν η παροχή εθνικών κονδυλίων εξαρτάται από την εκπλήρωση των εθνικών κριτηρίων ποιότητας, οι δράσεις του ΣΒΑΚ και το σχέδιο προϋπολογισμού θα πρέπει επίσης να εγκριθούν από ένα υψηλότερο κυβερνητικό επίπεδο (ώστε να συνδέεται με τα αποτελέσματα της αξιολόγησης).

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Έγκριση του ΣΒΑΚ από τους εκλεγμένους αντιπροσώπους του φορέα που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΔΥΤΙΚΗ ΑΓΓΛΙΑ (WEST OF ENGLAND): ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΠΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ JLTP

Τα τέσσερα συμβούλια (από το Bath & NorthEastSomerset, το Bristol, το North Somerset και το South Gloucestershire) συνεργάστηκαν ώστε να σχεδιάσουν από κοινού τις βελτιώσεις στα μεταφορικά τους δίκτυα για την περιοχή της Δυτικής Αγγλίας. Αυτό απαιτούσε την έγκριση του σχεδίου από διάφορες επιτροπές και συμβούλια.

- Μικτή Επιτροπή Εκτελεστικών Φορέων Μεταφορών - 10/12/10.
- Συμβούλιο του South Gloucestershire - 15/12/10.
- Συμβούλιο του North Somerset - 18/01/11.
- Συμβούλιο του Bristol City - 18/01/10.
- Συμβούλιο του North Somerset και South Gloucestershire - 20/01/11.

- Δημοσίευση του τελικού JLTP3 - 31/03/11.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 9.3: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η επίσημη έγκριση του σχεδίου είναι ένα σημαντικό βήμα. Πριν από αυτήν, κατά την διάρκεια, αλλά και μετά από την έγκριση είναι απαραίτητο να ενημερώνονται και να συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες για να εξασφαλιστεί ευρεία αποδοχή του ΣΒΑΚ. Όλοι θα πρέπει να έχουν την αίσθηση ότι είναι το σχέδιο "τους", που αποσκοπεί στη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής για όλους και όχι απλά άλλο ένα έγγραφο που εγκρίθηκε σε πολιτικό επίπεδο.

ΣΤΟΧΟΙ

- Εξασφάλιση υψηλής αποδοχής και δημιουργία αισθήματος ιδιοκτησίας, του σχεδίου, μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Επικοινωνία με διαφανή και επαγγελματικό τρόπο των αποτελεσμάτων της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Συγκεκριμένη αναφορά στο τι μπορεί ρεαλιστικά να κάνει κάθε τοπική αρχή και τι όχι (διαχείριση προσδοκιών).
- Να γίνει η έγκριση του σχεδίου θέμα στα τοπικά μέσα ενημέρωσης και να γιορταστεί αυτό το ορόσημο με τους πολίτες.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Πριν, κατά την διάρκεια, και μετά την επίσημη έγκριση του σχεδίου.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- ✓ Σχεδιασμός και εκτέλεση των δραστηριοτήτων δημοσιότητας και συμμετοχής.
- ✓ Εορτασμός της έγκρισης του ΣΒΑΚ με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΔΥΤΙΚΗ ΑΓΓΛΙΑ (WESTOFENGLAND): 6^ο ΚΟΙΝΟ ΦΟΡΟΥΜ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΚΟΙΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΠΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (JLTP 3)



Το 6ο Ετήσιο Κοινό Φόρουμ Μεταφορών σχεδιάστηκε ως έναρξη και εισαγωγή του Κοινού Σχεδίου Τοπικών Μεταφορών (Joint Local Transport Plan) καθώς και έναρξη της ευρύτερης διαβούλευσης του σχεδίου. Περισσότεροι από 100 εκπρόσωποι από την ευρύτερη περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών αρχών, επιχειρήσεων, εκπροσώπων υγείας, ομάδων ενδιαφερομένων και κατοίκων, παρακολούθησαν την εκστρατεία. Όλοι επιθυμούσαν να μάθουν περισσότερα σχετικά με τη δράση και τον τρόπο που θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην εκπόνηση του επόμενου Κοινού Σχεδίου Τοπικών Μεταφορών.

Κατά την προσέλευση δίνονταν σε όλους τους συμμετέχοντες ένα αντίγραφο της σύνοψης του σχεδίου JLTP3 και ένα αντίγραφο του ερωτηματολογίου, ώστε να ενθαρρυνθεί η ανάδραση του κοινού κατά τη διάρκεια του φόρουμ. Τα ερωτηματολόγια ήταν διαθέσιμα

στους οι συμμετέχοντες ώστε να μπορούν να τα πάρουν μαζί τους και τα διανέμουν αντιστοίχως. Η εκδήλωση περιελάμβανε εργαστήρια για μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και βιώσιμες μεταφορές.

ΒΗΜΑ 10: ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΟΡΘΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ)

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

10. Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου)

Μετά την έγκριση του Σχεδίου, ξεκινά η φάση της υλοποίησης. Καθώς το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο, παρέχει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο πρέπει να υλοποιηθούν οι δράσεις του ΣΒΑΚ, αλλά δεν προσδιορίζει με λεπτομέρεια πως τα διάφορα μέτρα θα εφαρμοστούν. Πρέπει να

τονιστεί ότι η διαδικασία υλοποίησης, πρέπει να ακολουθήσει μια δομημένη προσέγγιση για να βελτιώσει τους στόχους και να σχεδιάσει, εξειδικεύσει, διαχύσει και ελέγξει την εφαρμογή των μέτρων. Αυτές οι κυκλικές διαχειριστικές διεργασίες θα είναι πολύ μικρότερες χρονικά συγκρινόμενες με τη φάση του σχεδιασμού και πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτες ώστε να προσαρμόζονται σε νέα δεδομένα. Ταυτόχρονα θα πρέπει να γίνει προσπάθεια ώστε να ενταχθούν μέσα στο πλαίσιο λειτουργίας του οργανισμού που θα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των μέτρων.



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.1: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Ένα καλό ΣΒΑΚ, δεν οδηγεί αυτόματα σε ένα εξίσου καλό αποτέλεσμα. Είναι ζωτικής σημασίας η αποτελεσματική επίτευξη των στόχων του σχεδίου και η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων διαχείρισης για την επίβλεψη της όλης προσπάθειας και τη διαχείριση των κινδύνων. Αυτό απαιτεί συμφωνίες με όλους τους φορείς που εμπλέκονται στην εφαρμογή των μέτρων. Η εφαρμογή είναι συντομότερη διαδικασία συγκρινόμενη με τον αρχικό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ. Συνήθως περιλαμβάνει τη βελτίωση των στόχων, καθώς και το

σχεδιασμό, την εξειδίκευση, τη διαχείριση, την διάχυση και την παρακολούθηση της εφαρμογής των μέτρων.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να επισημοποιηθούν οι διακριτοί ρόλοι των φορέων που εμπλέκονται στην εφαρμογή των μέτρων
- Να εξασφαλιστεί ο συντονισμός μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων
- Να διευκολυνθεί η αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή της όλης διαδικασίας
- Να επισημανθούν πιθανοί κίνδυνοι και συνέργειες
- Να διασφαλιστεί η διαφάνεια κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των μέτρων.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Συμφωνία σχετικά με τις διαδικασίες διαχείρισης και τις ευθύνες των εμπλεκόμενων στην υλοποίηση των μέτρων φορέων (Σχέδιο Εργασίας)
- Αξιολόγηση των κινδύνων και κατάρτιση σχεδίου για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων καταστάσεων
- Μέτρα διασφάλισης της εφαρμογής του Σχεδίου Εργασίας και συμφωνία για τη μορφή των εκθέσεων προόδου

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

GUIDEMAPS: ΟΔΗΓΙΕΣ Σχεδιασμού και Διαχείρισης Έργου

Η διαχείριση του έργου αφορά το συνολικό προγραμματισμό και συντονισμό του έργου, από την έναρξή του μέχρι και την ολοκλήρωσή του. Εξασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις των υπευθύνων λήψης αποφάσεων ή του αναθέτοντος φορέα πληρούνται εφόσον επιτυγχάνεται η ολοκλήρωση του σχεδίου εντός του προγραμματισμένου χρόνου, εντός προϋπολογισμού και πληρώνοντας όλα τα προαπαιτούμενα πρότυπα ποιότητας. Η διαχείριση του σχεδίου καλύπτει το σύνολο της διαδικασίας λήψης αποφάσεων στον τομέα των μεταφορών και συνήθως το σχέδιο του έργου δομείται, σύμφωνα με τα ακόλουθα έξι στάδια:

1. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

Αυτό το στάδιο περιλαμβάνει τον λεπτομερή καθορισμό του σχεδίου, είτε με βάση τους στόχους και το πρόγραμμα που ορίζονται στο πλαίσιο της στρατηγικής υλοποίησης του ΣΒΑΚ (βλ. Δραστηριότητες 5.1 και 7.2), είτε μέσω της άμεσης αναγνώρισης των προβλημάτων ή των θεμάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Περιλαμβάνει τον καθορισμό των αναγκών και τον προσδιορισμό των περιορισμών, καθώς και την επιλογή των δεικτών επίδοσης (βλ. Δραστηριότητες 5.2 και 8.1).

2. ΓΕΝΕΣΗ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

Αρκετές επιλογές (π.χ. διαφορετικά χαρακτηριστικά ή διαδρομές) πρέπει να προετοιμαστούν για να βρουν μια αποτελεσματική και επαρκή φόρμα, η οποία να μεγιστοποιεί την εμπλοκή και συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων. Διάφορα εργαλεία μπορεί να χρησιμοποιηθούν για να βελτιώσουν τη δημιουργικότητα και τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία της δημιουργίας των διαφόρων επιλογών και εναλλακτικών.

3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει την αξιολόγηση των επιλογών σε σχέση με τις δυνητικές επιπτώσεις τους και την σχέση κόστους/οφέλους τους. Συνήθως, η διαδικασία αυτή αξιολογεί πολλές παραμέτρους, καλύπτοντας μεταξύ άλλων τις επιπτώσεις στην τοπική

οικονομία, στο περιβάλλον και την κοινωνία. Περιλαμβάνει μια τεχνική ανάλυση της κάθε επιλογής καθώς και αξιολόγηση του πιθανού βαθμού αποδοχής από το κοινό.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Η απόφαση λαμβάνεται από τον αρμόδιο φορέα (ή εξουσιοδοτημένο φορέα για τα μικρότερου εύρους έργα), λαμβάνοντας υπόψη τα πορίσματα της αξιολόγησης στο στάδιο 3. Περιλαμβάνει συμφωνία σχετικά με την προτιμώμενη επιλογή, ρυθμίσεις για το πότε το έργο θα υλοποιηθεί και από ποιον, και την κατανομή των πόρων (βλ. Δραστηριότητες 7.1 και 7.2).

5. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ - ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες προπαρασκευαστικές ενέργειες και εργασίες πεδίου για να φέρουν το έργο στο σημείο λειτουργίας. Όσον αφορά τα έργα υποδομής, τελικές λεπτομέρειες που αφορούν τις φάσεις κατασκευής πρέπει να έχουν συμφωνηθεί καθώς και να έχουν ληφθεί οι απαραίτητες άδειες για την κατασκευή. Αυτό το στάδιο μπορεί επίσης να περιλαμβάνει και άλλες δράσεις, όπως η πρόσληψη προσωπικού, ενέργειες προώθησης και προβολής του έργου, ή μια εκστρατεία πληροφόρησης (βλ. Δραστηριότητα 10.2).

6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ (βλ. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.3)

Τα δεδομένα που συλλέγονται σχετικά με την απόδοση του συστήματος αναλύονται για να διαπιστωθεί αν οι στόχοι έχουν ικανοποιηθεί. Κάτι τέτοιο μπορεί να οδηγήσει σε βελτιώσεις στο μελλοντικό σχεδιασμό έργων και μπορούν να συμβάλουν στην αξιολόγηση της στρατηγικής της οποίας αποτελούσαν τμήμα.



ΦΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

A. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

- (i) Καθορισμός έργου και στόχων
- (ii) Προσδιορισμός σχετικών εξειδικευμένων εμποδίων
- (iii) Προσδιορισμός συγκεκριμένων στρατηγικών που πρέπει να προετοιμαστούν
- (iv) Προσδιορισμός σταδίων του έργου
- (v) Προσδιορισμός των απαιτήσεων σε πόρους
- (vi) Καθορισμός βασικών δεξιοτήτων



B. ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ

- (i) Εξεύρεση κατάλληλων ατόμων και διαμόρφωση ομάδας έργου
- (ii) Συμφωνία οργανωτικής δομής και διαδικασιών
- (iii) Χρηματοδότηση ομάδας έργου



Γ. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

- (i) Προετοιμασία ειδικών σχεδίων / στρατηγικών
- (ii) Λεπτομερής υπολογισμός απαιτήσεων σε πόρους
- (iii) Καθορισμός πιθανών κινδύνων και εμποδίων



Δ. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΟΥ

- (i) Διαχείριση Διαδικασίας
- (ii) Έλεγχος δεδομένων, διαδικασίας και αποτελεσμάτων
- (iii) Άρση εμποδίων
- (iv) Αξιολόγηση έργου

(Πηγή: Guidemaps Handbook, Volume 1: Concepts and tools, p. 15 and 22. [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf))

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Σύνδεση της διαχείρισης της εφαρμογής των μέτρων με πιο ευρεία συστήματα παρακολούθησης απόδοσης, διαχείρισης και διοίκησης.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- Σχέδιο Δράσης σχετικά με τις διαδικασίες διοίκησης και διαχείρισης και συμφωνία για τις ευθύνες των εμπλεκόμενων φορέων
- Υλοποίηση Σχεδίου Διαχείρισης Κινδύνων
- Συμφωνία επί της μορφής των Εκθέσεων Προόδου

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ: Συντονισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων

Το πρόγραμμα της Βουδαπέστης (βλ. Δραστηριότητα 2.2) άρχισε το 2007 με στόχο να αναζωογονήσει τον πυρήνα της πόλης μέσω ευρείας κλίμακας παρεμβάσεις και εφαρμογής μέτρων ήπιας κυκλοφορίας. Το πρόγραμμα ξεκίνησε και διευθύνεται από τους εξής βασικούς εμπλεκόμενους φορείς: το Δήμο της Βουδαπέστης (ως τον τελικό δικαιούχο του έργου), την «Αστική μη Κερδοσκοπική Εταιρία Αστικής Ανάπτυξης της Βουδαπέστης» (ως συντονιστής του έργου), μία ιδιωτική εταιρία συμβούλων η οποία ανέπτυξε το σχέδιο, και την Ένωση «Στοχεύοντας σε μια καθαρή πόλη» (μια ΜΚΟ που καθοδηγεί την συμμετοχή των πολιτών στο έργο). Επιπρόσθετα το πρόγραμμα προσέλκυσε το ενδιαφέρον και άλλων φορέων από τα ΜΜΕ, τις τοπικές επιχειρήσεις και τους δημόσιους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για το σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων.

Λόγω της πολυπλοκότητας του Σχεδίου, η προαναφερθείσα μη κερδοσκοπική εταιρεία δημιουργήθηκε για τη διαχείριση και το συντονισμό του έργου, σε στενή συνεργασία με τον τοπικό Δήμο. Η εταιρεία συμβούλων είναι υπεύθυνη για την εξασφάλιση της διαφάνειας και δημοσιοποίησης στοιχείων από τη διαδικασία της υλοποίησης του έργου (π.χ. μέσω της ιστοσελίδας της εταιρίας και της διανομής δωρεάν ενημερωτικού δελτίου). Κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού, οι σημαντικότεροι εμπλεκόμενοι ήταν οι τοπικοί πολιτικοί και οι εταιρίες συμβούλων οι οποίοι και ανέπτυξαν το σχέδιο. Κατά τη φάση υλοποίησης αποδείχθηκε εξαιρετικά σημαντική η ύπαρξη ενός ξεχωριστού σώματος πλήρως αφοσιωμένου στη διαχείριση του έργου. Περισσότερα για την μελέτη περίπτωσης της Καρδιάς της Βουδαπέστης από το Eltis μπορούν να βρεθούν: http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961.

(Πηγή: Gábor Heves, Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.2 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Κατά τη διαδικασία υλοποίησης των διάφορων μέτρων, είναι απαραίτητο να γίνεται ενημέρωση του κοινού για την πρόοδο του έργου.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να εξασφαλισθεί η αποδοχή των μέτρων
- Να ευαισθητοποιηθεί και ενημερωθεί το κοινό για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή των μέτρων

- Να ενισχυθεί η αποδοχή και υποστήριξη των μέτρων από το κοινό.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Ενημέρωση πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων που επηρεάζονται άμεσα (θετικά ή αρνητικά) από τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν από την έναρξη υλοποίησης και προσπάθεια ανταπόκρισης και κατευνασμού των ανησυχιών τους. Όσοι επηρεάζονται αρνητικά είναι αναμενόμενο να αντιδρούν περισσότερο σε σχέση με αυτούς που ωφελούνται από τα μέτρα.
- Μετριασμός των αρνητικών επιπτώσεων που συνοδεύουν τα μέτρα (π.χ. υποστήριξη για τις επιχειρήσεις που πλήττονται από την μακροχρόνια κατασκευή ενός νέου διαδρόμου τραμ)
- Ενημέρωση του ευρύτερου κοινού σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής των μέτρων
- Επισήμανση των ορόσημων στη διαδικασία εφαρμογής των μέτρων και εορτασμός της ολοκλήρωσης φάσεων της εφαρμογής με τους πολίτες (π.χ. διεξαγωγή υπαίθριου φεστιβάλ μετά από την ολοκλήρωση ενός έργου πεζοδρόμησης).

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης των μέτρων του ΣΒΑΚ.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- Συμμετοχή των πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων που επηρεάζονται άμεσα από την εφαρμογή των μέτρων
- Αναζήτηση λύσεων για τον μετριασμό των αρνητικών επιδόσεων κατά τη διάρκεια εφαρμογής των μέτρων
- Ενημέρωση του κοινού για την πρόοδο στη διαδικασία εφαρμογής των μέτρων

Για περισσότερες πληροφορίες:

CiViTAS-VANGUARD Project, 2011:

Involving Stakeholders: Toolkit on Organising Successful Stakeholder Consultations, CiViTAS Handbooks.

Πληροφορίες: http://www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf

CiViTAS-ELAN, 2012: Citizen Engagement in the Field of Mobility – CiViTAS-ELAN Work and Lessons Learned Related to Citizen Engagement,

Πληροφορίες: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobilitypdf

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΓΑΝΔΗ, ΒΕΛΓΙΟ: Ενημέρωση Κοινού για την υιοθέτηση του Σχεδίου αναβάθμισης για τον Σιδηροδρομικό Σταθμό

Το 2007, η πόλη της Γάνδης, μαζί με άλλους πέντε εταίρους, ξεκίνησε μια μεγάλη κλίμακα έργο για την προσαρμογή του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού Gentsint-Pieters και του περιβάλλοντος χώρου στις ανάγκες του 21ου αιώνα. Μέχρι το 2020, η περιοχή πρέπει να μετατραπεί σε μια προσβάσιμη και άνετη περιοχή για κατοικία και εργασία, με καλές συνδέσεις διατροφικών μεταφορών. Αυτό το έργο έχει τεράστιο αντίκτυπο, όχι μόνο στις γύρω περιοχές, αλλά και σε ολόκληρη την πόλη και τους κατοίκους της. Η πόλη εγκατέστησε ένα



Source: City Office for Strategic Planning

σημείο πληροφόρησης που επέτρεψε την εκτεταμένη επικοινωνία και συμμετοχή των πολιτών, τόσο κατά τη φάση σχεδιασμού όσο και κατά τη φάση της υλοποίησης.

ΖΑΓΚΡΕΠ, ΚΡΟΑΤΙΑ: Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών στο σχεδιασμό ενός κόμβου μετεπιβίβασης

Μέσα από τη συμμετοχή της στο πρόγραμμα ELAN CIVITAS, η Πόλη του Ζάγκρεμπ εκπόνησε προκαταρκτική μελέτη για το νέο τερματικό σταθμό επιβατών διατροπικών μεταφορών, Sava - North. Λόγω της συνύπαρξης των πέντε διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις αναμενόμενες επιπτώσεις στην τοπική ανάπτυξη, η πόλη αποφάσισε να συμπεριλάβει διάφορους τοπικούς φορείς στη φάση του σχεδιασμού και της εκπόνησης της κυκλοφοριακής μελέτης. Η πόλη χρησιμοποίησε διάφορα μέσα μαζικής ενημέρωσης για την ενημέρωση του κοινού ενώ ταυτόχρονα διοργάνωσε και συναντήσεις και παρουσιάσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς και πολίτες έτσι ώστε να διευκολυνθεί η ανταλλαγή απόψεων σχετικά με το νέο τερματικό σταθμό.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 10.3: ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Οι ευρύτερες ρυθμίσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης έχουν καθοριστεί πριν από την υιοθέτηση του σχεδίου (Βλ. Δραστηριότητα 8.1). Με την εφαρμογή των μέτρων είναι η ώρα να εφαρμοστούν συστηματικά τα επιλεγμένα εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης και να ελεγχθεί η πρόοδος που έχει σημειωθεί για την επίτευξη των στόχων. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα χρειαστούν για να επιτραπεί μια "αναπροσαρμογή" των πακέτων των μέτρων προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους πιο αποτελεσματικά και μέσα στα όρια του διαθέσιμου προϋπολογισμού (Βλ. Δραστηριότητα 11.1). Η αναφορά θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα από την εφαρμογή των μέτρων του σχεδίου είναι προϊόν όπου έχει συμπεριλάβει τις απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να παρακολουθείται η πρόοδος των έργων προς την επίτευξη των στόχων
- Να προσδιορισθούν τα προβλήματα, εμπόδια και άλλες προκλήσεις για την έγκαιρη πρόληψή τους
- Να ενημερώνεται το κοινό και οι εμπλεκόμενοι φορείς για την πρόοδο των εργασιών.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Παρακολούθηση της προόδου από την εφαρμογή των μέτρων και των επιπτώσεων, αναφορικά με τα παραδοτέα και τα αποτελέσματα (Βλ. Δραστηριότητα 8.1):
 - Παραδοτέο: Νέα υποδομή (π.χ. χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων) ή νέες υπηρεσίες μεταφορών και κινητικότητας (π.χ. νέα λεωφορεία) – χρησιμοποιώντας δείκτες εκρών
 - Αποτέλεσμα (επίπτωση): Μετρήσιμες και πραγματικές βελτιώσεις στην ποιότητα της ζωής και των μεταφορικών υπηρεσιών (δείκτες αποτελεσμάτων). Οι δείκτες πρέπει να μετρούν τα αποτελέσματα άμεσα, ή να μετρούν τα παραδοτέα σχετίζοντάς τα με τα αποτελέσματα
- Ανάδειξη «δυναμικών» ευρημάτων που δείχνουν την πρόοδο των μετρήσιμων στόχων και δεικτών (π.χ. μείωση των σωματιδίων)
- Ανάδειξη «ήπιων» ευρημάτων που αναφέρονται στις εμπειρίες από την υλοποίηση, στην εκπλήρωση των γενικών στόχων, στα επίπεδα ευαισθητοποίησης κλπ., καθώς

αυτά θα είναι πολύτιμα για μια μελλοντική τροποποίηση των μέτρων ή αναπαραγωγή του σε άλλο μέρος.

- Αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων ή των πακέτων μέτρων τακτικά (κάθε 1-5 έτη ανάλογα με τα μέτρα)
- Δημοσίευση μιας έκθεσης αξιολόγησης που απευθύνεται σε πολίτες και πολιτικούς.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Διεξαγωγή «λογικών δοκιμών» για την παρακολούθηση της εφαρμογής, εννοώντας ότι εμπλεκόμενοι φορείς, το κοινό και πιθανοί ενδιαφερόμενοι από άλλες πόλεις θα πρέπει να παρέχουν πληροφορία ως προς το πώς προχωράει η διαδικασία εφαρμογής σε σχέση με τους συμφωνημένους σκοπούς και στόχους του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
- Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση πρέπει να πραγματοποιείται με διαφάνεια, ιδανικά από ένα ανεξάρτητο οργανισμό ώστε να διασφαλίζεται η ουδετερότητα του αξιολογητή, ενώ θα πρέπει να εφαρμόζεται το ίδιο σετ δεικτών παρακολούθησης που είχε χρησιμοποιηθεί και σε προηγούμενα βήματα της διαδικασίας. Αν αυτή η πρακτική κριθεί αδύνατη να πραγματοποιηθεί (π.χ. εξαιτίας περιορισμών στη χρηματοδότηση), η παρακολούθηση και αξιολόγηση από τον ίδιο το φορέα που εφαρμόζει το ΣΒΑΚ είναι μια αποδεκτή εναλλακτική.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Μετά την υιοθέτηση του Σχεδίου Δράσης και του προϋπολογισμού (φάση υλοποίησης).

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- Συνεχής παρακολούθηση σε όλη τη φάση εφαρμογής
- Αξιολόγηση των επιπτώσεων σε τακτά χρονικά διαστήματα
- Προετοιμασία και δημοσίευση της έκθεσης αξιολόγησης

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

AACHEN, ΓΕΡΜΑΝΙΑ: Έλεγχος υλοποίησης των μέτρων μέσα από τακτικές συναντήσεις των φορέων της πολιτείας για την παρακολούθηση των σταδίων υλοποίησης

Στην πόλη του Άαχεν διάφοροι εμπλεκόμενοι φορείς συναντιούνται μια φορά το τρίμηνο ως μέρος μιας συνεχιζόμενης διαδικασίας παρακολούθησης σχετικά με την κατάσταση της εφαρμογής των μέτρων στον τομέα των φιλικών προς το περιβάλλον μετακινήσεων. Κατά τη φάση έναρξης του σχεδίου για καθαρή ατμόσφαιρα στις αρχές 2009 το οποίο εμπεριείχε 29 μέτρα σχετικά με τη κινητικότητα, δημιουργήθηκε μια ομάδα εργασίας στην οποία συμμετείχε το τμήμα συγκοινωνιών και περιβάλλοντος του Δήμου, το επιμελητήριο, ο τοπικός φορέας λειτουργίας των αστικών μεταφορών (ASEAG), και η Περιφερειακή Ένωση Μεταφορέων (AG). Η ομάδα εργασίας είχε ως σκοπό την παρακολούθηση της εφαρμογής των μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό συνεδρίαζε ανά τρίμηνο εξετάζοντας την πορεία υλοποίησης των μέτρων και λαμβάνοντας πρόσθετα μέτρα στις περιπτώσεις όπου έκρινε ότι υπήρχε απόκλιση από το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Η παραπάνω προσέγγιση εκτός από τη συνεχή παρακολούθηση των μέτρων αποτελεί και μια χαμηλού κόστους και αποτελεσματική λύση για τη φάση υλοποίησης και εφαρμογής των μέτρων.

(Πηγή: Rupprecht Consult based on input from the City of Aachen).

VITORIA - GASTEIZ, ΙΣΠΑΝΙΑ: Έλεγχος προόδου της επίτευξης των στόχων του προγράμματος

Το Πρόγραμμα Βιώσιμης Κινητικότητας και Ανάπλασης Δημόσιων Χώρων (Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público) της πόλης Vitoria-Gasteiz είναι ένα από τα στρατηγικά έργα που αντανακλά τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν προκειμένου να επιτευχθεί το όραμα της πόλης που περιγράφεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Vitoria-Gasteiz 2015. Το σχέδιο πρέπει να βοηθήσει να γίνει αποδεκτή η κοινωνική ευθύνη για την εισαγωγή και την εκτέλεση πολιτικών που συμβάλλουν σε ένα βιώσιμο μέλλον με ιδιαίτερη έμφαση στην μάχη ενάντια στην κλιματική αλλαγή, στην ανάγκη να προωθηθεί η κοινωνική συνοχή και την επίτευξη του στόχου δημιουργίας μιας συμπαγούς πόλης.

Προκειμένου να ελεγχθεί η πρόοδος προς την επίτευξη των στόχων, μια έρευνα για την αστική κινητικότητα της πόλης πραγματοποιήθηκε το 2011. Η έρευνα συνέβαλλε στην κατανόηση των αλλαγών που υπέστη η πόλη από την έναρξη του σχεδίου και στον προσδιορισμό του βαθμού στον οποίο οι συνήθειες της κινητικότητας των πολιτών είχαν ήδη αλλάξει. Η έρευνα αποτελούνταν από δύο μέρη: στο πρώτο μέρος 4000 τηλεφωνικές συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν για την αξιολόγηση του ΣΒΑΚ. Το δεύτερο μέρος της έρευνας εστιαζόταν στην σχέση της κινητικότητας με την οικονομική λειτουργία μιας πόλης (π.χ. τρόπος μετακίνησης από/προς την εργασία κλπ) και πραγματοποιήθηκε με απευθείας συνεντεύξεις σε 300 εταιρίες και 2.700 εργαζόμενους.

Η τελευταία έρευνα, που πραγματοποιήθηκε το 2006, θα χρησιμεύσει ως ένα σημείο αναφοράς για να συγκρίνουν το πώς η κινητικότητα έχει αλλάξει από την αρχή υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Τα στοιχεία δείχνουν ότι στο χρονικό διάστημα μεταξύ 2006 και 2010 ο αριθμός των χρηστών δημόσιων συγκοινωνιών αυξήθηκε κατά 80%

(Πηγή: Kerstin Burckhart, IET Barcelona based on www.vitoriagasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=u23a26398_12e7f54c9cb__7edb)

ΒΗΜΑ 11: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΕΜΠΕΙΡΙΩΝ

Ορόσημο:
τελική αξιολόγηση
επιπτώσεων

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

11. Αφομοίωση των μαθημάτων

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 11.1 ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης (βλ. Δραστηριότητα 10.3) θα πρέπει να ανατροφοδοτούν σε τακτά χρονικά διαστήματα τη διαδικασία εφαρμογής ώστε να βελτιστοποιείται αυτή αλλά και η φάση υλοποίησης. Μια κάποια ευελιξία για την ενημέρωση του σχεδίου είναι απαραίτητη ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι νέες εξελίξεις και τα συμπεράσματα του ελέγχου προόδου λαμβάνονται υπόψη. Διαφορετικά, το σχέδιο θα μπορούσε να χάσει την αποτελεσματικότητά του με την πάροδο του χρόνου.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να ανταποκρίνεται στις νέες εξελίξεις
- Να διασφαλιστεί ότι η πορεία υλοποίησης είναι σε καλό δρόμο και οι στόχοι επιτυγχάνονται
- Να βελτιστοποιηθεί η διαδικασία υλοποίησης του Σχεδίου.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Ευέλικτη προσέγγιση στην διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου και του τρόπου μέτρησης της πορείας υλοποίησης του σχεδίου
- Προσδιορισμός των τομέων όπου οι στόχοι δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν ή όπου οι νέες εξελίξεις κατέστησαν το Σχέδιο ξεπερασμένο
- Διορθώσεις όπου χρειάζεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς. Η εφαρμογή του προγράμματος μπορεί να τροποποιηθεί ανάλογα με το πώς η στρατηγική αποδίδει κατά τη διάρκεια της περιόδου υλοποίησης, η οποία διαρκεί συνήθως μεταξύ τριών και δέκα ετών
- Ορισμός με σαφήνεια των αλλαγών που επέρχονται στο ΣΒΑΚ ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης και επίσημη έγκριση αυτών σε πολιτικό επίπεδο.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Αναθεώρηση και ενημέρωση τουλάχιστον κάθε πέντε χρόνια.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- Τροποποιήσεις που αναγνωριστήκαν ως αναγκαίες για την εφαρμογή των μέτρων
- Διαβούλευση των τροποποιήσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς
- Τελική επικαιροποίηση Σχεδίου

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 11.2 ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ – ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΥΧΙΑΣ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Ανασκόπηση των επιτευγμάτων του ΣΒΑΚ σημαίνει αξιολόγηση τόσο των ευρύτερων επιπτώσεων στις αστικές συγκοινωνίες και την κινητικότητα αλλά και επιπρόσθετα (συμβολή στο όραμα), καθώς και της αποτελεσματικότητας της ίδιας της διαδικασίας προγραμματισμού για να καθορισθεί ο βαθμός επιτυχίας στην ανάπτυξη του Σχεδίου. Χρειάζονται και οι δύο πτυχές, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο των γνώσεων και εμπειριών, το οποίο, με τη σειρά του, αποτελεί μια καλή βάση για τον επόμενο κύκλο προγραμματισμού.

ΣΤΟΧΟΙ

- Να αναλυθεί η διαδικασία σχεδιασμού, το σχέδιο και η υλοποίηση του σχεδίου με συγκεκριμένα παραδείγματα επιτυχίας και αποτυχίας
- Να ενισχυθεί η κατανόηση της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ και οι συνολικές επιπτώσεις των μέτρων
- Αποτίμηση εμπειριών για την προετοιμασία του επόμενου ΣΒΑΚ.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Όταν ένας επαρκής αριθμός αποτελεσμάτων είναι διαθέσιμος:

- Εκτέλεση μιας διαδικασίας αξιολόγησης (π.χ. συμμετοχική παρατήρηση, διεξαγωγή focus group, συνεντεύξεις)
- Αξιολόγηση της ευρύτερης επίδρασης των εφαρμοζόμενων μέτρων
- Ανάλυση του τι πήγε καλά και τι πήγε άσχημα. Δημιουργία καταλόγου με τους στόχους που δεν θα επιτευχθούν, αλλά είναι ακόμα ενεργοί
- Δημιουργία εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και διδαγμάτων που προέκυψαν
- Ανάπτυξη στρατηγικών για την ενίσχυση των επιτυχημένων περιπτώσεων εφαρμογής και την αποφυγή αποτυχίας κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου σχεδιασμού
- Διάχυση του εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν στην ομάδα έργου και στους βασικούς ενδιαφερομένους.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

- Επανεξέταση της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας σχεδιασμού κατά τη φάση υλοποίησης.
- Όταν ένας επαρκής αριθμός μέτρων έχει υλοποιηθεί, αποτίμηση της συνολικής επίδρασης μέχρι στιγμής (προσεγγίζεται το επιθυμητό όραμα;).

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

- Απαραίτητο στάδιο στην διαδικασία εκμάθησης μιας νέας πολιτικής είναι η διάδοση και διάχυση των αποτελεσμάτων (τόσο των επιτυχημένων όσο και των αποτυχημένων) έτσι οι άλλες πόλεις να μάθουν από την συγκεκριμένη εμπειρία υλοποίησης.

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- Εκ των υστέρων αξιολόγηση της διαδικασίας σχεδιασμού και οριστικοποίηση των μέτρων υλοποίησης
- Καταγραφή των εμπειριών και διδαγμάτων που προέκυψαν από τη διαδικασία

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΤΟΥΛΟΥΖ, ΓΑΛΛΙΑ: Αφετηρία για την ανάπτυξη ενός νέου ΣΒΑΚ

Το 2008, η Τουλούζ ξεκίνησε την αναθεώρηση του συγκοινωνιακού σχεδίου (PDU) της που είχε εκπονηθεί το 2001. Το σχέδιο κάλυπτε τη λεγόμενη περίμετρο δημόσιων μέσων μεταφοράς, η οποία εκείνη τη στιγμή περιελάμβανε 72 δήμους (συμπεριλαμβανομένου και του Δήμου της Τουλούζ). Για το νέο σχέδιο, ο σχεδιασμός ήταν να συμπεριληφθούν στη περίμετρο όλοι οι δήμοι που είχαν επίσης περιληφθεί στην ανάπτυξη του Αστικού Σχεδίου Συνοχής (SCOT), φθάνοντας συνολικά τους 118 δήμους. Μια πολυτροπική αξιολόγηση διαφόρων δεικτών του σχεδίου (PDU) πραγματοποιήθηκε στην διάρκεια των τριών πρώτων μηνών εφαρμογής τους νέου σχεδίου.



Τα αποτελέσματα αυτής της αξιολόγησης συζητήθηκαν σε διάφορες θεματικές ομάδες εργασίας σε σχέση με τους αρχικούς στόχους του σχεδίου (PDU), τους νέους νομικούς περιορισμούς και τους νέους τοπικούς στόχους ανά περιοχή. Αυτή η διαδικασία οδήγησε στην σύνταξη μιας πρότασης για την αναθεώρηση των στόχων του σχεδίου (PDU). Αυτοί οι στόχοι αποτέλεσαν και τον πυρήνα για την δημιουργία του νέου σχεδίου (PDU).

ΕΡΦΟΥΡΤ, ΓΕΡΜΑΝΙΑ: Αξιολογώντας τα επιτεύγματα ενός Τοπικού Συγκοινωνιακού Σχεδίου

Η πόλη του Έρφουρτ, στην Ανατολική Γερμανία αξιολόγησε τα αποτελέσματα από την δεκαετή εφαρμογή του Τοπικού Συγκοινωνιακού Σχεδίου (τα οποία δημοσιοποιήθηκαν σε μορφή φυλλαδίου). Το χρονικό διάστημα ήταν κατάλληλο για να αξιολογηθούν τα αποτελέσματα ενός πολύπλοκου στρατηγικού σχεδίου όπως είναι ένα Τοπικό Συγκοινωνιακό Σχέδιο. Τα τέσσερα βασικά σημεία της διαδικασίας αξιολόγησης ήταν:

- Καθορισμός των μακροπρόθεσμων επιπτώσεων του σχεδίου με τη διεξαγωγή ερευνών με την ίδια δομή το 1991, 1994 και το 1998.
- Διακριτή αξιολόγηση του κάθε μέτρου ώστε να μπορούν να αναχθούν οι επιτυχίες και τα προβλήματα που οφείλονται σε κάθε μέτρο.
- Αξιολόγηση χρησιμοποιώντας τόσο κλασικά κυκλοφοριακά μεγέθη (μέσο μετακίνησης κλπ.) όσο και κυκλοφοριακών μεγεθών που σχετίζονται με την συμπεριφορά του μετακινούμενου όπως (κατανομή κατά μέσο, αριθμός μετακινήσεων κλπ.)
- Αξιολόγηση επιτυχιών ή αποτυχιών της διαδικασίας σχεδιασμού και αποφάσεων υιοθέτησης του σχεδίου λαμβάνοντας υπόψη αυτές κατά τη διαδικασία της εφαρμογής (π.χ. στρατηγικός σχεδιασμός από τον επικεφαλής της ομάδας σχεδιασμού, συμμετοχή των πολιτών κλπ.).

Πηγή: Guidemaps Handbook, Volume 1: Concepts and Tools, p. 60. [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 11.3 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΝΕΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΠΟΜΕΝΟΥ ΣΒΑΚ

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

Πριν από την έναρξη των εργασιών για το νέο ΣΒΑΚ, τα διδάγματα από τις μέχρι τώρα νέες προκλήσεις για τις αστικές συγκοινωνίες και την κινητικότητα πρέπει να ενσωματωθούν έχοντας υπόψη και τις νέες προκλήσεις. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στη βελτιστοποίηση της διαδικασίας σχεδιασμού και στην επιλογή μέτρων στο μέλλον. Η εμπειρία από χώρες όπου τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών ήταν υποχρεωτικά για κάποια χρόνια (Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία) δείχνει ότι κάθε κύκλος σχεδιασμού βοηθά στο να βελτιωθεί η εμπειρογνώμοσύνη σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και το σχεδιασμό και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της επόμενης φάσης σχεδιασμού. Μια πρώτη ανάλυση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει το νέο ΣΒΑΚ μπορεί να επηρεάσει το σχεδιασμό του στη διαδικασία προγραμματισμού και να κλείσει το κύκλο μεταξύ του παρόντος και του νέου Σχεδίου. Ένα επιπρόσθετο κίνητρο για να αναλογισθεί κανείς προς ποια κατεύθυνση πρέπει να κινηθεί η νέα γενιά ΣΒΑΚ είναι η εναρμόνιση στοιχείων από άλλου τομείς πολιτικών στα νέα Σχέδια.



ΣΤΟΧΟΙ

- Να προετοιμαστεί η ομάδα έργου για την επόμενη περίοδο σχεδιασμού
- Να συμπεριληφθούν τα διδάγματα των προηγούμενων εφαρμογών στον τρέχοντα κύκλο προγραμματισμού λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη τις νέες προκλήσεις.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Προσδιορισμός νέων προκλήσεων που έχουν επισημανθεί κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης (π.χ. μέσω της συζήτησης με βασικούς ενδιαφερόμενους, της ανάλυσης των δεδομένων)
- Συζήτηση με τους βασικούς ενδιαφερόμενους πώς τα διδάγματα από τον τρέχοντα κύκλο προγραμματισμού μπορούν να βοηθήσουν να ανταποκριθούν καλύτερα στις προκλήσεις του νέου.
- Θεώρηση του πως άλλες τομεακές πολιτικές μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να αναπτυχθούν συνέργειες με τις πολιτικές κινητικότητας (χρήσεις γης, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, άρση κοινωνικού αποκλεισμού, υγεία και ασφάλεια).
- Προετοιμασία για την ανάπτυξη του νέου ΣΒΑΚ.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Πριν από την έναρξη ανάπτυξης του νέου ΣΒΑΚ (κατά τη φάση υλοποίησης του παρόντος σχεδίου).

ΛΙΣΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

- Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την αστική κινητικότητα και τις αστικές συγκοινωνίες
- Διδάγματα από τον τρέχοντα κύκλο σχεδιασμού χρησιμοποιούνται για την εξαγωγή συμπερασμάτων και την ανάπτυξη του επόμενου ΣΒΑΚ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΛΙΛ, ΓΑΛΛΙΑ: Ανάπτυξη του δεύτερου PDU - ΣΒΑΚ

Στο τέλος του 2005, όπως προβλέπεται από το νόμο, το πολεοδομικό συγκρότημα της Λιλ αξιολογεί το ΣΒΑΚ που εφάρμοξε από το έτος 2000. Ως αποτέλεσμα αυτής της αξιολόγησης και των νέων εξελίξεων σε εθνικό επίπεδο όπως παραδείγματος χάριν την Εθνική Συζήτηση για το Περιβάλλον, το πολεοδομικό συγκρότημα αποφάσισε να κινήσει την διαδικασία αναθεώρησης το 2006. Τα αποτελέσματα της έρευνας κινητικότητας στην ευρύτερη περιοχή της Λιλ αναβίωσαν τις θεματικές ομάδες εργασίας του πρώτου PDU -ΣΒΑΚ. Τους ζητήθηκε να αναθεωρήσουν και να σκεφτούν νέες ιδέες για το δεύτερο ΣΒΑΚ που θα καλύψει την χρονική περίοδο από το 2010 έως το 2020. Αυτές οι θεματικές ομάδες εργασίας συναντιόταν τακτικά για μια περίοδο τεσσάρων ετών από το 2006 - 2010 προκειμένου να συζητήσουν τα επιμέρους θέματα και το περιεχόμενο του νέου ΣΒΑΚ.

