



ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ



ΕΝΤΥΠΩΜΑ

Περί τίνος πρόκειται

Το CIVITAS SUMP-UP είναι ένα 42μηνό πρόγραμμα που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ορίζοντας 2020» για την έρευνα και την καινοτομία, στο πλαίσιο της συμφωνίας επιχορήγησης υπ' αρ. 690669. Σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές σχεδιασμού σε ολόκληρη την Ευρώπη, στόχος του προγράμματος είναι η ταχύτερη ανάπτυξη και υλοποίηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ώστε να γίνουν καλύτερες και πιο καθαρές οι μετακινήσεις στις πόλεις.

Υπεύθυνος/η έκδοσης

ICLEI - Τοπικές Αρχές για την Αειφορία, Ευρωπαϊκή Γραμματεία, Freiburg, Γερμανία. Εκτελεστικός Διευθυντής, Wolfgang Teubner.

Συντάκτης/τρια

Caroline Mattsson (Trivector)

Συνεργάτες

Hanna Wennberg (Trivector)

Αναθεώρηση

Thorsten Koska (Wuppertal Institute)

Επιμέλεια

Matthew Bach (ICLEI Europe)

Layout

Stephan Köhler (ICLEI Europe)

Άτομα επικοινωνίας

Συντονίστρια προγράμματος SUMP-UP
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)

ana.dragutescu@iclei.org

Συντονιστής διάδοσης προγράμματος:
Richard Adams (ICLEI Europe)

richard.adams@iclei.org

Ευχαριστίες

Η παρούσα δημοσίευση έχει καταστεί δυνατή χάρη στη συνεισφορά των οργανισμών που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SUMP-UP, η οποία και αναγνωρίζεται ρητά.

Αποποίηση ευθύνης

Οι απόψεις που εκφράζονται στην παρούσα δημοσίευση συνιστούν αποκλειστική ευθύνη των συντακτών τους και δεν αντικατοπτρίζουν απαραίτητα τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Πνευματικά δικαιώματα

Όλες οι εικόνες που περιλαμβάνονται στην παρούσα δημοσίευση ανήκουν στους οργανισμούς ή στα πρόσωπα που αναφέρονται ως πηγές. Επιτρέπεται η αναπαραγωγή του περιεχομένου της παρούσας δημοσίευσης, καθώς και αξιοποίησή τους ως βάσης για επόμενα έργα. Ωστόσο, πρέπει να γίνεται σχετική αναφορά στην Πρωτοβουλία CIVITAS.

Απρίλιος 2018



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp

www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	4
2. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ	5
3. ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	6
3.1 ΒΗΜΑ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΝΟΛΟΥ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	6
3.2 ΒΗΜΑ 2: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΡΟΛΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	7
3.3 ΒΗΜΑ 3: ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	8
3.4 ΒΗΜΑ 4: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΩΝ	8
3.5 ΒΗΜΑ 5: ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ	11
3.6 ΒΗΜΑ 6: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	11
4. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΒΗΜΑΤΟΣ 3: ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	12
4.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	12
4.2 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	12
4.3 ΕΥΘΥΝΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	12
4.4 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	12
4.5 ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	12
4.6 ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	15
4.7 ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	18
5. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΒΗΜΑΤΟΣ 6: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	21
5.1 ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΝΟΣ ΜΕΤΡΟΥ	21
5.2 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΙ ΠΟΡΟΙ	21
5.3 ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ	21
5.4 ΕΜΠΛΟΚΗ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	21
6. ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΟΛΕΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΟ SUMPS-UP	24
7. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ	25
8. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΕΔΙΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	26
9. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III: ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΟ SUMPS-UP	27

1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Το παρόν έγγραφο απευθύνεται στους υπεύθυνους για την αστική κινητικότητα στις πόλεις που ασχολούνται με την ανάπτυξη σχεδίων δράσης για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Πρόκειται για μια από τις προδιαγραφές των κατευθυντήριων οδηγιών για τα ΣΒΑΚ, και συγκεκριμένα όσον αφορά τη φάση 3 «Εκπόνηση του σχεδίου». Οι οδηγίες έπονται της επιλογής των μέτρων και των πακέτων μέτρων όπως περιγράφεται στο Δ3.1 «Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και πακέτων μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ», και αναπτύσσονται στο πλαίσιο του προγράμματος CIVITAS SUMPS-Up, το οποίο χρηματοδοτείται από την ΕΕ.

Αφού εγκριθεί ο κατάλογος των επιλεγμένων μέτρων, είναι ώρα να προχωρήσουμε στο σχέδιο δράσης. Εκεί διευκρινίζεται ο τρόπος επίτευξης των στόχων του ΣΒΑΚ. Το εγχειρίδιο Δ3.1 παρέχει στους αρμόδιους πολεοδομικού σχεδιασμού υποστήριξη ως προς τον τρόπο επιλογής των κατάλληλων μέτρων. Στο παρόν εγχειρίδιο, οι υπεύθυνοι για την αστική κινητικότητα στις πόλεις μπορούν να λάβουν βοήθεια σχετικά με τον τρόπο περιγραφής των μέτρων και την προετοιμασία των μέτρων προς υλοποίηση. Για να είναι επιτυχής η υλοποίηση, το σχέδιο δράσης πρέπει να αναπτύσσεται σε δύο μέρη:

(1) **Σχέδιο δράσης:** περιλαμβάνει μια γενική περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων που αντιστοιχούν στο ΣΒΑΚ, το χρονοδιάγραμμα, την ευθύνη σχεδιασμού, την αξιολόγηση επιπτώσεων και τις σχέσεις μεταξύ των μέτρων.

(2) **Σχέδιο υλοποίησης:** περιλαμβάνει μια αναλυτική περιγραφή των μέτρων και των εργασιών που είναι έτοιμες για να υλοποιηθούν μέσα στον επόμενο χρόνο.

Ακολουθήστε τα έξι βήματα που περιγράφονται στη συνέχεια για να διαμορφώσετε το δικό σας σχέδιο δράσης και να προετοιμαστείτε για την υλοποίηση των μέτρων σας. Τα βήματα 1-5 αφορούν την ανάπτυξη του πρώτου μέρους, δηλ. του σχεδίου δράσης, ενώ το βήμα 6 αφορά την ανάπτυξη του σχεδίου υλοποίησης.

Βήμα 1:
Καθορισμός συνόλου μέτρων και πακέτων μέτρων.

Βήμα 2:
Καθορισμός χρονοδιαγράμματος σχεδίου δράσης και ανάθεση ρόλου συντονιστή

Βήμα 3:
Επιπλέον χαρακτηριστικά των μέτρων και των πακέτων μέτρων.

Βήμα 4:
Αξιολόγηση επιπτώσεων και μέτρων.

Βήμα 5:
Εντοπισμός σχέσεων ανάμεσα στα μέτρα και τα πακέτα μέτρων.

Βήμα 6:
Διαμόρφωση σχεδίου υλοποίησης.

Η περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων πρέπει να κάνει αναφορά σε σημαντικά χαρακτηριστικά. Αυτό γίνεται προκειμένου να απλοποιείται η ιεράρχηση των μέτρων, να αξιολογούνται οι επιπτώσεις και να εντοπίζονται οι σχέσεις μεταξύ των μέτρων, καθώς όλα αυτά είναι χρήσιμα για την υλοποίηση του σχεδίου. Για το σχέδιο δράσης προτείνονται τα εξής χαρακτηριστικά:

- Περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων
- Σύνδεση με το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ
- Ευθύνη υλοποίησης
- Περίοδος υλοποίησης
- Πηγές χρηματοδότησης
- Δείκτες ελέγχου και αξιολόγησης

Για το σχέδιο υλοποίησης προτείνονται κάποια επιπλέον χαρακτηριστικά:

- Δράσεις στο πλαίσιο κάθε μέτρου
- Απαραίτητοι πόροι
- Κόστος μέτρου/δραστηριότητας
- Εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών

2. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ

Το παρόν έγγραφο προσφέρει οδηγίες για τις εκάστοτε τοπικές αρχές που θέλουν να αναπτύξουν ένα σχέδιο δράσης ΣΒΑΚ. Στόχος του είναι να καθοδηγήσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις πόλεις στην πορεία από τον προσδιορισμό των μέτρων και των πακέτων μέτρων έως την υλοποίησή τους.

Το σχέδιο δράσης αποσαφηνίζει τον τρόπο επίτευξης των στόχων του ΣΒΑΚ και συνιστά βασικό μέρος του τελικού ΣΒΑΚ. Ο τρόπος με τον οποίο οι δήμοι αντιλαμβάνονται τι είναι ένα σχέδιο δράσης και πόσο αναλυτικό θα πρέπει να είναι ενδέχεται να διαφέρει κατά πολύ. Οι προϋποθέσεις, τα προβλήματα και τα μεγέθη επηρεάζουν τόσο τη δομή και το περιεχόμενο του σχεδίου, όσο και τη διαδικασία υλοποίησης. Στο παρόν εγχειρίδιο περιγράφεται ένας τρόπος ανάπτυξης σχεδίων δράσης κατάλληλος για τις περισσότερες πόλεις, ιδίως για τις αρχαίες πόλεις, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν είναι χρήσιμο και για τις πόλεις με περισσότερη εμπειρία στην ανάπτυξη ΣΒΑΚ.

Η καθοδήγηση που προσφέρει το εγχειρίδιο απευθύνεται κυρίως σε αρχαίες πόλεις χωρίς μεγάλη εξοικείωση με τη διαδικασία υλοποίησης ΣΒΑΚ. Συνδέεται στενά με την επιλογή των μέτρων και των πακέτων μέτρων όπως περιγράφεται στο Δ3.1 «Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και πακέτων μέτρων σε ΣΒΑΚ». Ακολουθώντας τις οδηγίες του παρόντος, οι πόλεις θα μπορέσουν ευκολότερα να καθορίσουν τα χαρακτηριστικά των προτεινόμενων μέτρων και πακέτων μέτρων, να διασφαλίσουν πως είναι ρεαλιστικά και επιτεύξιμα, και να βεβαιωθούν πως έχουν γίνει τα πρώτα βήματα για την υλοποίησή τους. Στις οδηγίες του παρόντος περιλαμβάνονται τα βήματα που πρέπει να γίνουν για την ανάπτυξη ενός σχεδίου δράσης (με παραδείγματα από διάφορες πόλεις), καθώς και ένα πρότυπο σχεδίου δράσης.

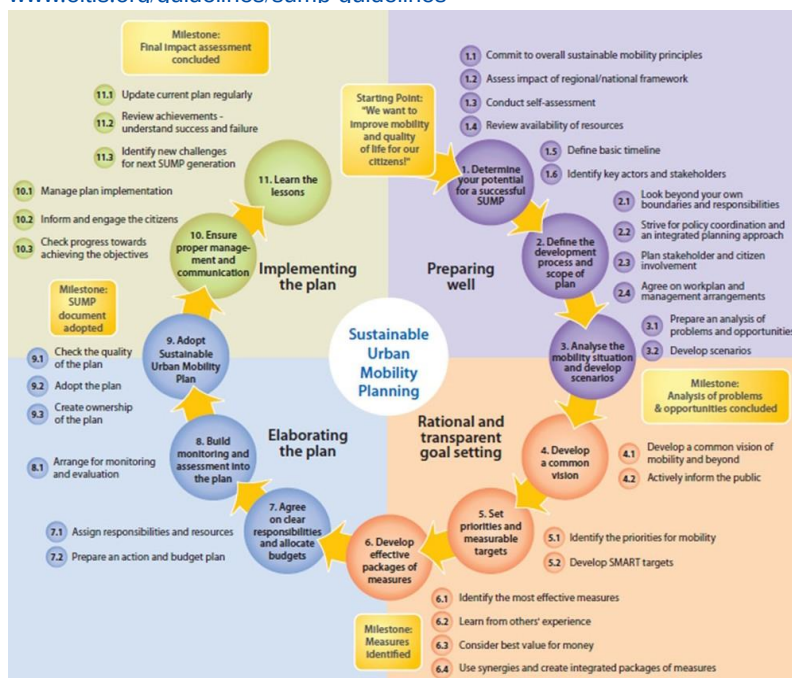
Οι εν λόγω οδηγίες είναι προϊόν του προγράμματος SUMP-UP1 και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη συστηματοποίηση της διαδικασίας υλοποίησης ΣΒΑΚ, στον εντοπισμό των αποδοτικότερων εργαλείων και μεθοδολογιών σχεδιασμού της διαδικασίας υλοποίησης ΣΒΑΚ, ενώ παράλληλα συμβάλλουν σε σημαντικές θεματικές που συνδέονται άμεσα με την υψηλή ποιότητα ή την αποδοτική και αποτελεσματική ανάπτυξη των ΣΒΑΚ. Η γενικότερη σχετική διαδικασία περιγράφεται περαιτέρω στις κατευθυντήριες οδηγίες των ΣΒΑΚ, www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines.

Φάση 3: Παρόλα αυτά, η ίδια η εκπόνηση του σχεδίου δεν αναπτύσσεται διεξοδικά στις κατευθυντήριες οδηγίες των ΣΒΑΚ. Επομένως, το παρόν εγχειρίδιο έχει στόχο να προσφέρει μια πιο αναλυτική και κατανοητή περιγραφή της συγκεκριμένης φάσης, ιδίως όσον αφορά το βήμα 7 «Αποσαφήνιση των ευθυνών και επιμερισμός του προϋπολογισμού». Ακόμη, περιγράφεται κάπως ευρύτερα το βήμα 6 «Διαμόρφωση αποτελεσματικών πακέτων μέτρων» και τα αρχικά στάδια του βήματος 8 «Ενσωμάτωση ελέγχου και αξιολόγησης στο σχέδιο».

Οι οδηγίες έχουν διαμορφωθεί βάσει συνεντεύξεων με πόλεις που συμμετέχουν στο SUMP-UP, βάσει δευτερογενών στατιστικών αναλύσεων πραγματικών σχεδίων δράσης ΣΒΑΚ από τη βάση δεδομένων Eltis, βάσει παλαιότερων προγραμμάτων χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ, και βάσει συμβουλών από συναδέλφους και συνεργάτες του SUMP-UP. Οι προαναφερθείσες συνεντεύξεις επικεντρώθηκαν στην εμπειρία των πόλεων κατά την ανάπτυξη των σχεδίων δράσης ΣΒΑΚ και στην υποστήριξη που αυτές χρειάστηκαν πριν από την εφαρμογή των εκάστοτε μέτρων.

Εικόνα 1: Ο κύκλος του σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ.

Πηγή: Οδηγίες ΣΒΑΚ www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines
www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines



1 Το CIVITAS SUMP-UP (2016-2020) είναι ένα πρόγραμμα χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ που φέρνει σε επαφή ευρωπαϊκές πόλεις, ερευνητές, πανεπιστήμια, περιβαλλοντικούς οργανισμούς, οργανισμούς που ασχολούνται με το κλίμα, συμβούλους μεταφορών και ειδικούς στην κινητικότητα, στο πλαίσιο μιας πρωτοβουλίας για πιο καθαρές και βιώσιμες λύσεις κινητικότητας στις πόλεις. Ποιος είναι ο σκοπός; Να μπορέσουν οι αρχές σχεδιασμού της κινητικότητας στην Ευρώπη να υποδεχτούν τα ΣΒΑΚ ως μια προσέγγιση στρατηγικού σχεδιασμού σε πανευρωπαϊκό φάσμα, ιδίως σε χώρες με περιορισμένη συμμετοχή όπου οι επιπτώσεις από τους τρόπους μεταφοράς είναι ιδιαίτερα δυσμενείς.

3. ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΕΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Βάσει του παρόντος, θεωρούμε ότι ένα σχέδιο δράσης περιλαμβάνει δύο μέρη:

- (1) Σχέδιο δράσης: περιλαμβάνει μια γενική περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων που αντιστοιχούν στο ΣΒΑΚ, το χρονοδιάγραμμα, την ευθύνη σχεδιασμού, την αξιολόγηση των επιπτώσεων και την περιγραφή των σχέσεων μεταξύ των μέτρων.
- (2) Σχέδιο υλοποίησης: περιλαμβάνει μια αναλυτική περιγραφή των μέτρων και των εργασιών που είναι έτοιμες για να υλοποιηθούν μέσα στον επόμενο χρόνο.

Ακολουθήστε τα έξι βήματα που περιγράφονται στη συνέχεια για να διαμορφώσετε το δικό σας σχέδιο δράσης και να προετοιμαστείτε για την υλοποίηση των μέτρων σας. Τα βήματα 1-5 αφορούν το πρώτο μέρος, δηλ. το σχέδιο δράσης, ενώ το βήμα 6 αφορά την ανάπτυξη του σχεδίου υλοποίησης.

Βήμα 1:

Καθορισμός συνόλου μέτρων και πακέτων μέτρων [\(κεφ. 3.1\)](#)

Βήμα 2:

Καθορισμός χρονοδιαγράμματος σχεδίου δράσης και ανάθεση ρόλου συντονιστή προγράμματος [\(κεφ. 3.2\)](#)

Βήμα 3:

Επιπλέον χαρακτηριστικά μέτρων και πακέτων μέτρων [\(κεφ. 3.3\)](#)

Βήμα 4:

Αξιολόγηση επιπτώσεων και μέτρων [\(κεφ. 3.4\)](#)

Βήμα 5:

Εντοπισμός σχέσεων ανάμεσα στα μέτρα και τα πακέτα μέτρων [\(κεφ. 3.5\)](#)

Βήμα 6:

Διαμόρφωση σχεδίου υλοποίησης [\(κεφ. 3.6\)](#)

3.1 Βήμα 1: Καθορισμός συνόλου μέτρων και πακέτων μέτρων

Το πρώτο βήμα για την ανάπτυξη ενός σχεδίου δράσης είναι ο καθορισμός των κατάλληλων μέτρων και πακέτων μέτρων που θα περιγράφονται στο σχέδιο δράσης. Τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων αποτελούν στο σύνολό τους τον πυρήνα και τη βάση του σχεδίου δράσης. Ανεξάρτητα από το εάν η πόλη σας έχει ή δεν έχει εμπειρία στον τομέα του σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας, δεν νοείται σχέδιο δράσης χωρίς μέτρα.

Στο Δ3.1 «Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και πακέτων μέτρων σε ΣΒΑΚ – Έναρξη ή Έτοιμη για το επόμενο βήμα» προτείνονται μεθοδολογίες για τον καθορισμό των καταλληλότερων και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων για την επίτευξη του οράματος και των στόχων του ΣΒΑΚ για την πόλη σας.

Εικόνα 2: Προτεινόμενη μεθοδολογία επιλογής μέτρων για πόλεις χωρίς εμπειρία στην ανάπτυξη ΣΒΑΚ.
Πηγή: Δ3.1 Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και πακέτων μέτρων σε ΣΒΑΚ – Έναρξη.

Τέσσερα βήματα ενσωμάτωσης μέτρων για αρχάριες πόλεις

1. Καθορισμός του βασικού επιπέδου αναφοράς εξετάζοντας τα ήδη εφαρμοσμένα μέτρα και τη σημερινή κατάσταση του συστήματος κινητικότητας της πόλης.

2. Δημιουργία καταλόγου μέτρων με γνώμονα το όραμα και τους στόχους της πόλης για έναν πιο βιώσιμο αστικό σχεδιασμό, αλλά και τις ανάγκες με σειρά προτεραιότητας.

3. Βαθμολόγηση μέτρων μέσω ενός συστήματος βαθμολόγησης για τον καθορισμό μέτρων που είναι αποτελεσματικά και εφικτά για την πόλη.

4. Περιγραφή και έγκριση των μέτρων που επιλέχθηκαν.

Στο επόμενο κεφάλαιο περιγράφεται αναλυτικότερα πώς μπορεί να γίνει αυτό, καθώς και το περιεχόμενο που προτείνεται να έχει ένα σχέδιο δράσης. Για έμπνευση, θα βρείτε παραδείγματα από διάφορες πόλεις, μαζί με περιγραφές και συνδέσμους για εργαλεία που μπορείτε να χρησιμοποιήσετε.

3.2 Βήμα 2: Καθορισμός χρονοδιαγράμματος σχεδίου δράσης και ανάθεση ρόλου συντονιστή προγράμματος

Εφόσον έχουν αποφασιστεί τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων και έχει δοθεί η έγκριση από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, είναι πια ώρα να αποφασιστεί το χρονοδιάγραμμα του σχεδίου δράσης, δηλ. η διάρκεια ισχύος του σχεδίου δράσης και τα διαστήματα αναθεώρησης αυτού.

Ενώ το ΣΒΑΚ είναι ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας, **το σχέδιο δράσης πρέπει να περιορίζεται σε οριζόντια πενταετία περίπου**. Μετά τα πέντε χρόνια, συνιστάται να γίνεται μια ριζική αναθεώρηση, και πάλι με γνώμονα το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ. Επίσης, συνιστάται ανά διετία να γίνεται μια μικρότερης κλίμακας αναθεώρηση, κατά την οποία θα ελέγχεται η βαρύτητα των μέτρων. Ακόμη, θα πρέπει να γίνονται προσαρμογές ανάλογα με το τοπικό πλαίσιο, π.χ. βάσει της νομοθεσίας, των κανονιστικών διαδικασιών ή άλλων δράσεων σχεδιασμού που ενδέχεται να επηρεάσουν το σχέδιο δράσης.

Στόχος του προτεινόμενου χρονοδιαγράμματος είναι το σχέδιο δράσης όχι μόνο να παρέχει αρκετές λεπτομέρειες και οδηγίες σχετικά με τα προς εφαρμογή μέτρα, αλλά ταυτόχρονα να δίνει αρκετή ευελιξία ενόψει μελλοντικών αλλαγών στην κοινωνία, την τεχνολογία ή το σύστημα κινητικότητας. Ενδέχεται στο μέλλον να υπάρξουν νέα και καλύτερα μέτρα που θα ανταποκρίνονται πληρέστερα σε μια συγκεκριμένη ανάγκη της πόλης, ή ακόμη και νέα δεδομένα που θα καθιστούν παρωχημένα κάποια άλλα μέτρα. Εάν το σχέδιο δράσης αναθεωρείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα, αυξάνεται η πιθανότητα εφαρμογής των πλέον κατάλληλων μέτρων.

Ένας άλλος τρόπος για να καθορίσετε το χρονοδιάγραμμα του σχεδίου δράσης είναι να το συνδέσετε με κάποια σημαντική αλλαγή στην πόλη σας, π.χ. με ένα μεγάλο κατασκευαστικό έργο που επηρεάζει την κινητικότητα στην πόλη ή με μια μεγάλη αλλαγή στο σύστημα κινητικότητας, όπως η κατασκευή μιας νέας γραμμής τραμ ή η εφαρμογή ζωνών χρέωσης. Σε μια τέτοια περίπτωση, το σχέδιο δράσης συνίσταται στις «ενέργειες που πρέπει να γίνουν πριν από, κατά τη διάρκεια και μετά την αλλαγή».

Προκειμένου η υλοποίηση να γίνει ομαλά και με συνέπεια, συνιστάται ανεπιφύλακτα η ανάθεση ενός **ρόλου διευθυντή ή συντονιστή προγράμματος** για το σχέδιο δράσης. Ο συντονιστής μπορεί να προέρχεται από το ίδιο τμήμα με αυτό του ΣΒΑΚ ή από διαφορετικό. Ο συντονιστής προγράμματος, λοιπόν, είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό των μέτρων και των πακέτων μέτρων, το follow-up της υλοποίησης και την αξιολόγηση.

Η εμπειρία των συνεργαζόμενων πόλεων έχει δείξει πως θα σημειώναν μεγαλύτερη επιτυχία εάν υπήρχε κάποιος επίσημος συντονιστής αρμόδιος για την υλοποίηση των σκοπών του σχεδίου δράσης. Αυτόν τον ρόλο θα ήταν προτιμότερο να τον αναλάβει το τμήμα που εργάζεται με τα θέματα της κινητικότητας.

Επίσης, η παρουσία ενός συντονιστή συμβάλλει στη συνέχιση της εφαρμογής των μέτρων κατά την αναθεώρηση του σχεδίου δράσης ή την ανάπτυξη μιας νέας στρατηγικής. Ο συντονιστής έχει μια ολιστική προσέγγιση απέναντι στα εφαρμοζόμενα μέτρα, στην οικονομική απόδοση και στα αποτελέσματά τους. Όλα αυτά αποτελούν πολύτιμες πληροφορίες για την περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος κινητικότητας σε κάθε πόλη.

Περίπτωση πόλης 1:

Μπέρμιγχαμ – το όραμα γίνεται πραγματικότητα

Το σχέδιο δράσης για την κινητικότητα στο Μπέρμιγχαμ (BMAP) έχει θέσει ένα όραμα σε οριζόντια 20ετία. Σε γενικές γραμμές ακολουθεί το ίδιο χρονοδιάγραμμα με το αναπτυξιακό σχέδιο του Μπέρμιγχαμ, που θέτει στόχους για τον πληθυσμό, τις οικιστικές και τις οικονομικές ανάγκες έως το 2031. Ωστόσο, το BMAP έχει ακόμη πιο μακροπρόθεσμες βλέψεις. Στο πλαίσιο του BMAP, έχουν γίνει συζητήσεις σχετικά με την εξασφάλιση χρηματοδότησης για τη δημιουργία υποδομών για τις μεταφορές. Στην τελευταία Λευκή Βίβλο περιγράφονται οι προτεραιότητες, έτσι ώστε η αντίδραση να είναι άμεση μόλις βρεθεί νέα χρηματοδότηση. Το BMAP έχει συνεπή σχεδιασμό για τον προϋπολογισμό σε βάθος 3-4 χρόνων περίπου.

Το 2014 η στρατηγική του δεν διαμορφώθηκε με οριζόντια 20ετία, αλλά αναμένεται να αναθεωρείται ανά πενταετία. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται ευελιξία και το BMAP έχει τη δυνατότητα:

- αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών που μπορούν να βελτιώσουν τα σχέδια ή να μειώσουν το κόστος
- επανελέγχου των δημοτικών, περιφερειακών και εθνικών προτεραιοτήτων
- αξιοποίησης των ευκαιριών που παρέχει η απογείωση των αναπτυξιακών δράσεων
- αξιοποίησης νέων ή διαφοροποιημένων ευκαιριών χρηματοδότησης.

Πηγή: BMAP Green Paper Summary, 2013

www.birmingham.gov.uk/downloads/file/4209/bmap-green-paper-summary

Περίπτωση πόλης 2:

Κέντρο Μεταφορών της Βουδαπέστης (BKK) – Βουδαπέστη, Ουγγαρία

Το Κέντρο Μεταφορών της Βουδαπέστης (BKK) είναι ο φορέας κινητικότητας της Βουδαπέστης. Το BKK είναι υπεύθυνο για την ανάπτυξη του σχεδίου Μπαλζ Μορ (BMT), δηλ. της πρώτης αναπτυξιακής στρατηγικής μεταφορών που εφαρμόστηκε στη Βουδαπέστη βάσει ΣΒΑΚ. Το BKK υπάγεται στον δήμο και είναι υπεύθυνο για τον στρατηγικό σχεδιασμό, την προετοιμασία και την υλοποίηση του έργου μετά τη λήψη της σχετικής απόφασης από τη Γενική Συνέλευση της Βουδαπέστης. Τα μέτρα εφαρμόζονται μέσω διαφορετικών προγραμμάτων, τα οποία συντονίζονται στο πλαίσιο της διεύθυνσης προγραμμάτων του BKK. Για τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων του BKK δεν έχει αναλάβει κάποιος συγκεκριμένα ρόλο συντονιστή. Η επιλογή των προγραμμάτων που θα λειτουργήσουν επικουρικά προς τα μέτρα βασίζεται σε μια διαδικασία αξιολόγησης των προγραμμάτων. Αφού γίνει η αξιολόγηση, το BKK διαμορφώνει επιμέρους σενάρια με βάση τα επιλεγμένα προγράμματα, και η Γενική Συνέλευση της Βουδαπέστης καλείται να επιλέξει το σενάριο εκείνο που θα εφαρμοστεί.

3.3 Βήμα 3: Επιπλέον χαρακτηριστικά των μέτρων και των πακέτων μέτρων

Στο βήμα 3 είναι καιρός πια να περιγραφούν περαιτέρω τα χαρακτηριστικά των μέτρων και των πακέτων μέτρων. Αυτό γίνεται προκειμένου να απλοποιηθεί η ιεράρχηση των μέτρων, να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις, να προσδιοριστούν οι σχέσεις ανάμεσα στα μέτρα και στη συνέχεια να αποφασιστεί η σειρά υλοποίησής τους. Στα εγχειρίδια επιλογής μέτρων περιγράφονται με ένα γενικό τρόπο τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων, ώστε να δοθεί μια γενικότερη εικόνα για όσα πρέπει να γίνουν. Εδώ έρχονται να προστεθούν ορισμένα ακόμη χαρακτηριστικά, όπως τα παρακάτω:

- Περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων
- Σύνδεση με το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ
- Ευθύνη υλοποίησης
- Περίοδος υλοποίησης
- Πηγές χρηματοδότησης
- Δείκτες ελέγχου και αξιολόγησης

Για αναλυτικότερη περιγραφή των χαρακτηριστικών, βλ. κεφάλαιο 4.

3.4 Βήμα 4: Αξιολόγηση επιπτώσεων και μέτρων

Το βήμα 4 πρέπει να εκτελείται μαζί με το βήμα 5. Σε αυτό το στάδιο, συνιστάται να γίνεται μια αξιολόγηση επιπτώσεων, δηλ. του τρόπου με τον οποίο τα μέτρα συμβάλλουν στους στόχους του ΣΒΑΚ. Είναι στο χέρι σας να επιλέξετε πόσο απλή ή σύνθετη θα είναι η αξιολόγηση των επιπτώσεων, ενώ υπάρχουν διαθέσιμα και πολλά εργαλεία για συγκεκριμένες χρήσεις. Σας προτείνουμε να ξεκινήσετε με μια απλή προσέγγιση, **αξιολογώντας με ποιον τρόπο τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων συμβάλλουν στο όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ**. Η αξιολόγηση πρέπει να ολοκληρώνεται αναφέροντας τον βαθμό προτεραιότητας κάθε μέτρου (βλ. παράδειγμα στον πίνακα 1 παρακάτω). Είναι πολύ σημαντικό η αξιολόγηση επιπτώσεων να γίνεται στο πλαίσιο ενός εργαστηρίου μέσα από τη συνεργασία ενδιαφερόμενων μερών με διαφορετικές γνώσεις και ευθύνες.

Επίσης, θα μπορούσατε να θέσετε το εξής ερώτημα: Τι θα γίνει εάν εφαρμοστούν τα μέτρα και τι θα γίνει εάν δεν εφαρμοστούν; Αυτό το ερώτημα οδηγεί σε μια **αξιολόγηση βάσει υπόθεσης, όπου αξιολογείται το αναμενόμενο αποτέλεσμα**. Η πιο απλή μορφή αξιολόγησης είναι να αναλογιστείτε τι θα συμβεί εάν εφαρμοστεί ή όχι ένα συγκεκριμένο μέτρο (για έμπνευση, ανατρέξτε στον πίνακα 1 και στα παραδείγματα του Σαν Σεμπαστιάν ή του Μάλμε).

Αυτό το βήμα είναι σημαντικό για να εγκριθεί το σχέδιο δράσης και για να ευθυγραμμιστεί με το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ, αλλά και με λοιπά στρατηγικά έγγραφα της πόλης. Στόχος είναι να ιεραρχηθούν τα μέτρα, ώστε να διευκολυνθεί η εφαρμογή των μέτρων και των πακέτων μέτρων. Στο βήμα 4 του Δ3.1 «Εγχειρίδιου για την ενσωμάτωση μέτρων και πακέτων μέτρων σε ΣΒΑΚ – Έναρξη», έχει γίνει μελέτη σκοπιμότητας και έχουν συγκεντρωθεί πληροφορίες για τη σχέση κόστους/ωφέλειας. Οι εν λόγω πληροφορίες είναι πολύ χρήσιμες σε αυτό το στάδιο.

Υπάρχουν πολλά εργαλεία που μπορούν να στηρίξουν τις εκτιμήσεις και τις αξιολογήσεις επιπτώσεων. Στο πλαίσιο 1 περιγράφεται το εργαλείο αξιολόγησης Urban Nodes. Για περισσότερα παραδείγματα, ανατρέξτε στον κατάλογο εργαλείων του CIVITAS: <http://civitas.eu/tool-inventory>.

Σε αυτό το στάδιο είναι μάλλον πολύ νωρίς να γίνει εκτίμηση του κόστους των μέτρων ή των πακέτων μέτρων. Κάτι τέτοιο είναι προτιμότερο να γίνει στο βήμα 6 «Διαμόρφωση σχεδίου υλοποίησης». Ωστόσο, θα μπορούσε να γίνει μια πολύ γενική εκτίμηση για το κόστος του σχεδίου δράσης. Το Μπέρμιγχαμ, ως συνεργαζόμενη πόλη του SUMPs-Up, προτείνει να γίνεται μια γενική εκτίμηση κόστους από νωρίς. Έχοντας μια ιδέα για το κόστος του σχεδίου δράσης, γίνεται ευκολότερη η αξιολόγηση και η ιεράρχηση των μέτρων. Η εκτίμηση κόστους θα πρέπει να είναι πολύ γενική, και να δίνει απλώς ένα κατά προσέγγιση αριθμό για το κόστος του σχεδίου.

Πίνακας 1: Παράδειγμα αξιολόγησης επιπτώσεων των μέτρων και των πακέτων μέτρων, με περιγραφή των αναμενόμενων αποτελεσμάτων κάθε μέτρου. Αξιολογική κλίμακα από -2 έως 2 (-2 = το μέτρο ενέχει σαφή κίνδυνο για την επίτευξη του στόχου, 0 = το μέτρο δεν επηρεάζει τον στόχο, 2 = το μέτρο συμβάλλει σαφώς στην επίτευξη του στόχου).

ΜΕΤΡΟ / ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΟΡΑΜΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ			ΒΑΘΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ (ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ)	ΑΝΑΜ. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ	
	Μεγαλύτερη κυκλοφοριακή ασφάλεια	Περισσότεροι άνθρωποι περπατούν, κάνουν ποδήλατο, παίρνουν δημ. συγκοινωνίες	Λιγότερα ΙΧ.		...αν το μέτρο εφαρμοστεί	...αν το μέτρο δεν εφαρμοστεί
Επισημασμένες ποδηλ. υποδομές	2	2	1	5 (2+2+1)	Καλύτερες υποδομές για τους ποδηλάτες. Ευρύτερη χρήση των ποδηλάτων για τις καθημερινές μετακινήσεις.	Καμία βελτίωση για τους ποδηλάτες, στην καλύτερη περίπτωση δεν θα μειωθεί ο αριθμός τους.
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης κινητικότητας	0	2	2	4 (0+2+2)	Ευρύτερη χρήση βιώσιμων τρόπων καθημερινής μετακίνησης. Ευρύτερη χρήση των υπάρχοντων υποδομών για βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.	Καμία αλλαγή στους τρόπους, καμία αύξηση στους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.
Βελτίωση διαβάσεων πεζών σε διαδρομές προτεραιότητας	2	2	0	4 (2+2+0)	Περισσότερη ασφάλεια για τους πεζούς. Περισσότεροι άνθρωποι θα μετακινούνται καθημερινά με τα πόδια.	Ο αριθμός των ατυχημάτων με πεζούς θα παγιωθεί. Η ελλιπής ασφάλεια μπορεί να αποτρέψει τις μετακινήσεις με τα πόδια.
...						

Πλαίσιο 1: Εργαλείο αξιολόγησης Urban Nodes

Ένα εργαλείο αξιολόγησης που μπορείτε να χρησιμοποιήσετε είναι το Urban Nodes. Πρόκειται για ένα εργαλείο που διαμορφώθηκε αρχικά στις Κάτω Χώρες, στο πλαίσιο της μελέτης Urban Nodes και της πολιτικής TEN-T, για την αξιολόγηση των εθνικών πολιτικών μεταφορών της Ολλανδίας. Αστικός κόμβος (αγγλ. urban node) είναι μια αστική περιοχή όπου οι υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (TEN-T) συνδέονται με τα άλλα μέρη της υποδομής και με τις υποδομές των τοπικών και περιφερειακών συγκοινωνιών.

Το συγκεκριμένο εργαλείο αναπτύχθηκε για την αξιολόγηση, τη σύγκριση και την ιεράρχηση των μέτρων προσβασιμότητας, καθώς και λοιπών σκοπών διαφόρων πολιτικών υψηλού επιπέδου με τη βοήθεια των ενδιαφερόμενων μερών. Το πλεονέκτημά του είναι πως συνδυάζει δύο συχνά χρησιμοποιούμενες προσεγγίσεις, την ανάλυση πολλαπλών κριτηρίων (MCA) και την ανάλυση κόστους/ωφέλειας (CBA) για την αξιολόγηση όλων των επιπτώσεων ενός μέτρου (ποσοτικών και ποιοτικών). Ακόμη, μπορεί να εφαρμοστεί σε σκληρά και ήπια μέτρα, και μπορεί να εφαρμοστεί κατ' αρχάς σε προγράμματα τοπικής κλίμακας. Επίσης, τροφοδοτείται με αξιολογικές πληροφορίες των ενδιαφερόμενων μερών και με στοιχεία για το κόστος του εκάστοτε μέτρου.

Για να περισσότερες πληροφορίες, για την περιγραφή του εργαλείου και τα διαθέσιμα webinar, επισκεφθείτε τον παρακάτω σύνδεσμο:

www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, και συγκεκριμένα την ενότητα 3.

ID	Measure	Category	Accessibility	Safety	Environment	Perception/Strategy	Interaction	Cost	MCA Results	Ranking
			30	15	10	5	5	35		
PT1	Upgrade the main railway station in Ljubljana	Improvement of inter-modal points	7	1	10	10	10	9	5	2
IM1	Construction of substitute cargo by-pass line/Bus	Development of the transport network	1	5	6	7	10	1	3	4
IM2	Introduction of HSR yellow lanes to ensure prior	Extension of public transport lines	10	10	1	4	1	10	6	1
RN1	A new transport and logistics terminal at : short	Improve the efficiency of urban logistics.	4	1	1	1	6	9	5	3

Παράδειγμα από το εργαλείο αξιολόγησης Urban Nodes

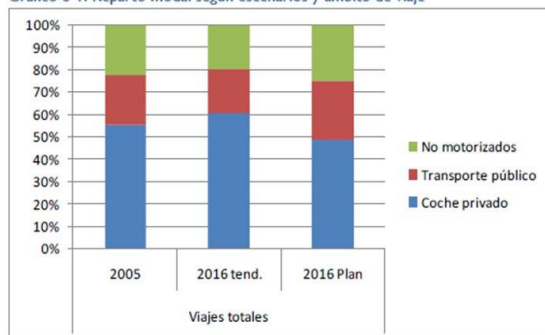
Πηγή: www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3

Περίπτωση πόλης 3:

Σενάρια ΣΒΑΚ – Ντονόστια - Σαν Σεμπασιάν, Ισπανία

Στο Σαν Σεμπασιάν γίνεται αξιολόγηση των επιπτώσεων του σχεδίου αστικής κινητικότητας βάσει δύο υποθέσεων που συγκρίνονται με την τρέχουσα κατάσταση. Τα δύο σενάρια περιγράφουν την κατάσταση 10 χρόνια μετά το έτος βασικού επιπέδου αναφοράς (2005) σε περίπτωση που εφαρμοστούν vs δεν εφαρμοστούν τα μέτρα του σχεδίου αστικής κινητικότητας. Το σενάριο χωρίς το σχέδιο αστικής κινητικότητας προσομοιάζει την εξέλιξη των τρεχόντων τάσεων κινητικότητας και το σενάριο με την εφαρμογή των μέτρων δείχνει την επίδραση του σχεδίου. Για τη σχετική κατανομή ανά μέσο συγκοινωνίας, βλ. το παρακάτω διάγραμμα.

Gráfico 8-1: Reparto modal según escenarios y ámbito de viaje



Οι συνολικές μετακινήσεις στο Σαν Σεμπασιάν διαιρούνται σε μη αυτοκινούμενες (πράσινο), σε δημόσιες συγκοινωνίες (κόκκινο) και σε Ι.Χ. αυτοκίνητα (μπλε) για τα τρία σενάρια: τρέχουσα κατάσταση (2005), σε περίπτωση μη εφαρμογής των μέτρων (τάση 2016) και σε περίπτωση εφαρμογής των μέτρων (σχέδιο 2016).

Πηγή: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.

City case 4: Περίπτωση πόλης 4:

Αξιολόγηση επιπτώσεων– Μάλμε, Σουηδία

Το Μάλμε έχει κάνει μια ποιοτική αξιολόγηση επιπτώσεων για τον τρόπο με τον οποίο το σχέδιο κυκλοφορίας και κινητικότητας (TROMP) βοηθάει τις δημοτικές στρατηγικές και τα δημοτικά προγράμματα (π.χ. ολοκληρωμένο σχέδιο, σχέδιο για τα πράσινα και υδάτινα περιβάλλοντα του Μάλμε, στρατηγική αξιοποίησης, πρόγραμμα πεζοδρόμησης, πρόγραμμα ποδηλατοδρόμων, ενεργειακή στρατηγική), τις στρατηγικές και τα σχέδια σε περιφερειακό επίπεδο, τον εθνικό στόχο για την πολιτική μεταφορών στη Σουηδία και τις λοιπές στρατηγικές. Έχει διαπιστωθεί πως τα προγράμματα και οι δράσεις του TROMP εκπληρώνουν, ενισχύουν ή συμβάλλουν σημαντικά στις παραπάνω στρατηγικές και τα σχέδια.

Εκτός από αυτό, η αξιολόγηση περιλαμβάνει ανάλυση των επιπτώσεων του σχεδίου κυκλοφορίας και κινητικότητας για τους τρεις άξονες βιωσιμότητας:

- Περιβαλλοντικές επιπτώσεις
- Κοινωνικές επιπτώσεις
- Οικονομικές επιπτώσεις για την κοινωνία και τον δήμο

Ακόμη, περιλαμβάνει προτάσεις για το πώς μπορεί να γίνει πραγματικότητα μια πιο βιώσιμη πόλη του Μάλμε. Τέλος, έχουν αξιολογηθεί οι συνέπειες του «εναλλακτικού μηδενός» βάσει κατανομής ανά μέσο συγκοινωνίας που δεν έχει αλλάξει από το 2013, ούτε όσον αφορά τις μετακινήσεις των κατοίκων προς την πόλη ούτε όσον αφορά τις μετακινήσεις των κατοίκων εντός της ευρύτερης περιοχής.

Πηγή: *Sustainable Urban mobility plan – Creating a more accessible Malmö*, http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf, πολιτική υιοθέτηση τον Μάρτιο του 2016.

3.5 Βήμα 5: Εντοπισμός σχέσεων ανάμεσα στα μέτρα και τα πακέτα μέτρων

Τα μέτρα είναι αλληλεξαρτώμενα και βρίσκοντας σχέσεις ανάμεσά τους, ή με τους εξωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν το σύστημα κινητικότητας, τα αποτελέσματα μπορεί να είναι πολύ καλύτερα. Η αξιολόγηση επιπτώσεων είναι ένα βήμα προς τα εμπρός όσον αφορά την ιεράρχηση, και το ίδιο ισχύει για τον εντοπισμό σχέσεων ανάμεσα στα μέτρα και τα πακέτα μέτρων (βήμα 5).

Τα μέτρα συνδέονται μεταξύ τους με διάφορους τρόπους: χρόνος, γεωγραφικός προσδιορισμός, πηγή χρηματοδότησης κτλ. Βρίσκοντας τις μεταξύ τους σχέσεις μπορείτε να εξοικονομήσετε χρήματα και ανθρώπινους πόρους, βελτιώνοντας παράλληλα τη συμβολή του σχεδίου δράσης. Επίσης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι «σχέσεις επιρροής», π.χ. για να έχει νόημα η προώθηση της χρήσης ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των μαθητών προς και από το σχολείο, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών για την κυκλοφορία των ποδηλάτων.

Όσον αφορά τις σχέσεις, δεν πρέπει να ξεχνάμε πως κάθε πόλη επηρεάζεται από τις δικές της συνθήκες και καταστάσεις. Με τη βοήθεια των πληροφοριών του πίνακα 1, δημιουργήστε π.χ. «πακέτα χρόνου» ή «πακέτα χρηματοδότησης». Στη συνέχεια, προσθέστε σημαντικά εξωτερικά προγράμματα που ενδέχεται να επηρεάσουν την κινητικότητα στην πόλη σας. Εδώ μπορεί να εμπιπνούν τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα και οι μεγάλες αλλαγές στο σύστημα κινητικότητας, όπως η κατασκευή μιας νέας γραμμής τραμ ή η εφαρμογή ζωνών χρέωσης. Σε μια τέτοια περίπτωση, θα λέγαμε ότι το σχέδιο δράσης συνίσταται στις «ενέργειες που πρέπει να γίνουν πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την αλλαγή». Έτσι, η σχέση που δημιουργείται θα μπορούσε να είναι του τύπου «πριν από τη λειτουργία της νέας γραμμής τραμ» ή «εφαρμογή παράλληλα με την έναρξη της κατασκευής της γέφυρας».

3.6 Βήμα 6: Διαμόρφωση σχεδίου υλοποίησης

Τα βήματα (1-5) που περιγράφονται παραπάνω αφορούν το «γενικό σχέδιο δράσης». Το βήμα 6 εστιάζει στην περαιτέρω ανάπτυξη των μέτρων, ώστε να καταστούν υλοποιήσιμα. Για τη σωστή υλοποίηση, είναι πολύ σημαντικό να γίνει ένα **σαφές σχέδιο υλοποίησης που θα αναφέρει ποιες ακριβώς ενέργειες πρέπει να γίνουν μέσα στον επόμενο χρόνο**. Το σχέδιο υλοποίησης πρέπει να έχει χρονικό ορίζοντα ενός έτους (το πολύ διετίας), και σκοπός του είναι η εφαρμογή των μέτρων που έχουν επιλεγεί. Ωστόσο, αυτό μπορεί να διαφέρει από περιοχή σε περιοχή και, επομένως, πρέπει να προσαρμόζεται βάσει των εκάστοτε διαδικασιών σχεδιασμού.

Με αυτόν τον τρόπο καθορίζονται και αποσαφηνίζονται τα μέτρα που πρέπει να υλοποιηθούν μέσα στον επόμενο χρόνο βάσει της ιεράρχησης που έχει γίνει στα προηγούμενα βήματα. Στις προηγούμενες φάσεις επιλογής των μέτρων και ανάπτυξης του σχεδίου δράσης ήδη έχουν συγκεντρωθεί αρκετές πληροφορίες. Όλες αυτές οι πληροφορίες σε συνδυασμό με μερικά ακόμη χαρακτηριστικά των μέτρων είναι χρήσιμες για την εξασφάλιση και την υλοποίηση των μέτρων. Προτείνονται τα εξής νέα χαρακτηριστικά:

- Δράσεις στο πλαίσιο ενός μέτρου (π.χ. έρευνα και ανάλυση, σχεδιασμός, κατασκευή κτλ.)
- Απαραίτητοι πόροι (ανθρώπινο δυναμικό, γνώσεις)
- Κόστος του μέτρου ή (ακόμη καλύτερα) κάθε δράσης
- Εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά ενός σχεδίου υλοποίησης, βλ. κεφάλαιο 5.

Περίπτωση πόλης 5:

Συντονισμός και αλληλεπίδραση μεταξύ διαφορετικών προγραμμάτων και τμημάτων – Σόφια, Βουλγαρία

Υπάρχει ένας συγκεκριμένος οργανισμός για τον συντονισμό των επιμέρους τμημάτων, προγραμμάτων και θεσμών που συμμετέχουν στην ανάπτυξη επιμέρους στρατηγικών εγγράφων για την ανάπτυξη της Σόφια.

1. «Όραμα για τη Σόφια» - πρόκειται για ένα πρόγραμμα που φιλοδοξεί να περιγράψει την πόλη όπου θα θέλαμε να ζούμε. Αυτό το όραμα είναι ικανό να βελτιώσει τον αστικό σχεδιασμό συμπεριλαμβάνοντας στην αρχή της διαδικασίας λήψης αποφάσεων όλα τα άτομα και τους οργανισμούς που διαδραματίζουν κάποιο ρόλο για το μέλλον της Σόφια: τις δημοτικές αρχές, τις ΜΚΟ, τους επενδυτές, τους ερευνητές, τους ειδικούς και τους πολίτες. Καθήκον του «Οράματος για τη Σόφια» είναι η ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης της πόλης και η καθιέρωση μηχανισμών βιώσιμης αλληλεπίδρασης ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη. Το πρόγραμμα είναι μια πρωτοβουλία του δήμου της Σόφια και αναμένεται να αποτελέσει τη βάση όλων των μελλοντικών στρατηγικών για την ανάπτυξη της πόλης έως το 2050.
2. Το πρόγραμμα «Πράσινη Σόφια» διαμορφώνει μια μακροπρόθεσμη στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης για τη Σόφια και προετοιμάζει την υποψηφιότητα της πόλης για Πράσινη Πρωτεύουσα της Ευρώπης.
3. Το πρόγραμμα «Σόφια, μια πόλη για τους ανθρώπους» είναι ένα πιλοτικό πρόγραμμα αξιοποίησης και ανάλυσης των δημόσιων χώρων στο κέντρο της πόλης, βάσει της μεθοδολογίας που έχει αναπτύξει ο Δανός αρχιτέκτονας και πολεοδόμος Prof. Jan Gehl. Το τελικό αποτέλεσμα του προγράμματος θα περιλαμβάνει μια αναφορά με αναλύσεις και συστάσεις για την ανάπτυξη των δημόσιων χώρων στο κέντρο της Σόφια.
4. Πρόγραμμα για την ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στη Σόφια – επί του παρόντος το πρόγραμμα αναπτύσσεται από μια εταιρεία συμβούλων που έχει επιλέξει ο δήμος της Σόφια. Στόχος του προγράμματος είναι η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ για την περίοδο έως το 2035, αλλά και του αντίστοιχου σχεδίου δράσης για την περίοδο έως το 2020.

4. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΒΗΜΑΤΟΣ 3: ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Σε αυτό το κεφάλαιο, περιγράφονται περαιτέρω τα προτεινόμενα χαρακτηριστικά των μέτρων και των πακέτων μέτρων (βήμα 3 στην ανάπτυξη σχεδίου δράσης).

- Περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων
- Σύνδεση με το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ
- Ευθύνη υλοποίησης
- Περίοδος υλοποίησης
- Πηγές χρηματοδότησης
- Δείκτες ελέγχου και αξιολόγησης

4.1 Περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων

Εκτός από την ονομασία κάθε μέτρου, είναι χρήσιμη και μια σύντομη περιγραφή. Αυτή θα πρέπει να κάνει μια συνοπτική αναφορά στο πότε να γίνει και γιατί, να δίνει ένα συγκεκριμένο γεωγραφικό πλαίσιο (εάν αυτό είναι σημαντικό) και να καθορίζει τις βασικές ομάδες-στόχους. Η περιγραφή πρέπει να έχει γενικό χαρακτήρα. Βλ. παραδείγματα στον πίνακα 2 του κεφαλαίου 4.7 και τις περιπτώσεις πόλεων παρακάτω.

4.2 Σύνδεση με το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ

Η σύνδεση των μέτρων με το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ είναι ένας τρόπος να εγκριθούν τα μέτρα, να διαπιστωθούν οι σχέσεις μεταξύ των μέτρων και να δημιουργηθούν ευκολότερα πακέτα μέτρων. Ο πιο εύκολος τρόπος είναι η δημιουργία ενός πίνακα όπου θα σημειώνονται με σταυρό τα μέτρα που προσθέτουν αξία στον εκάστοτε στόχο.

Κατά την αξιολόγηση και την ιεράρχηση των μέτρων, είναι χρήσιμο να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο ένα μέτρο συμβάλλει στο όραμα του ΣΒΑΚ ή σε κάποιον από τους στόχους του ΣΒΑΚ. Επίσης, αυτή η άσκηση είναι μια ευκαιρία να επανεξεταστεί εάν το εκάστοτε μέτρο είναι σημαντικό για το σύστημα κινητικότητας της πόλης σας.

4.3 Ευθύνη υλοποίησης

Αποφασίστε ποιο από τα ενδιαφερόμενα μέρη θα φέρει την ευθύνη υλοποίησης κάθε επιμέρους μέτρου. Εάν δεν υπάρχει κάποιος υπεύθυνος υλοποίησης για μια εργασία, είναι αρκετά πιθανό αυτή τελικά να μην υλοποιηθεί. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν υπάρχουν σαφείς διαφορές στις ικανότητες και την εξουσιοδότηση των ενδιαφερόμενων μερών, είναι προφανές ποιο από τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει να αναλάβει την ευθύνη υλοποίησης κάθε μέτρου.

Σε άλλες περιπτώσεις, ένα μέτρο θα μπορούσε να αναπτυχθεί αποτελεσματικότερα σε ένα συνεργατικό πλαίσιο. Για περισσότερες πληροφορίες όσον αφορά τη συνεργασία με εξωτερικά ενδιαφερόμενα μέρη, βλ. Θεσμική συνεργασία – Συνεργασία με θεσμικούς φορείς στο

πλαίσιο Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_cooperation_en.pdf.

4.4 Περίοδος υλοποίησης

Υπολογίστε πότε πρέπει να εφαρμοστεί το μέτρο. Χωρίς να χρειάζεται να είστε απολύτως ακριβείς, μπορείτε να ορίσετε κατά προσέγγιση πότε πρέπει να ξεκινήσει και πότε να τελειώσει το μέτρο. Επίσης, αυτό είναι χρήσιμο προκειμένου το μέτρο να συνδυαστεί με άλλα μέτρα ή με σημαντικές αλλαγές στην πόλη. Για παράδειγμα, ένας νέος ποδηλατόδρομος στο κέντρο της πόλης θα πρέπει να ολοκληρωθεί πριν ξεκινήσει η υλοποίηση του μέτρου.

4.5 Πηγές χρηματοδότησης

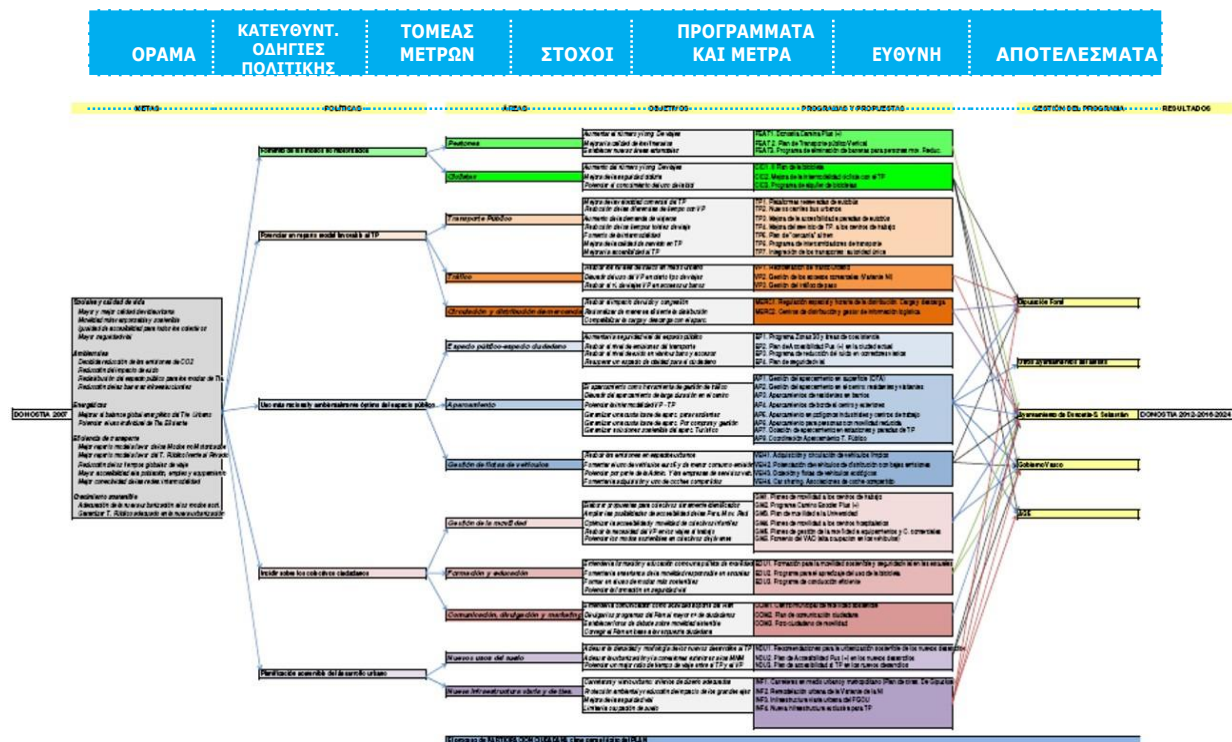
Ένα ακόμη χαρακτηριστικό που προτείνουμε για τα μέτρα είναι να σκεφτείτε πιθανές πηγές χρηματοδότησης. Συχνά τα οικονομικά ζητήματα αποτελούν το βασικό εμπόδιο για την υλοποίηση ενός μέτρου. Εάν έχετε μια ιδέα για την πηγή χρηματοδότησης, ίσως λάβετε ευκολότερα έγκριση για το μέτρο και διευκολυνθείτε στα επόμενα βήματα, όπως κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων (βήμα 4). Μερικές συνήθεις πηγές χρηματοδότησης είναι οι εξής:

- Τοπικοί φόροι
- Προϋπολογισμοί διαφόρων κλάδων τοπικών πολιτικών
- Έσοδα από εισιτήρια, χρεώσεις στάθμευσης, ζώνες χρέωσης κτλ.
- Εθνικές και περιφερειακές χρηματοδοτήσεις
- Φορείς, εργολάβοι, βιομηχανίες του ιδιωτικού τομέα κτλ.
- Δράσεις συγκέντρωσης πόρων, συμπεριλαμβανομένων χορηγιών
- Επιδοτήσεις από την ΕΕ
- Λοιπές πηγές, όπως ομόλογα, τραπεζικά δάνεια και ιδιωτικές επενδύσεις

Περισσότερες πληροφορίες για τη χρηματοδότηση μπορείτε να βρείτε στο εγχειρίδιο *CHALLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Mobility Plans*, www.sump-challenges.eu/kits.

Οι πηγές χρηματοδότησης μπορούν, επίσης, να αποτελέσουν σημείο εκκίνησης για την ανάπτυξη ενός προγράμματος. Για παράδειγμα, στη Σόφια της Βουλγαρίας αναπτύχθηκαν ενέργειες ως τρόπος εύρεσης εξωτερικής χρηματοδότησης. Από τη στιγμή που τα μέτρα και οι επιμέρους εργασίες περιγραφούν αναλυτικότερα, γίνεται πιο εύκολη η εύρεση οικονομικών πόρων, καθώς το πρόγραμμα γίνεται πιο «ρεαλιστικό».

Σύνδεση με το όραμα και τους στόχους – Ντονόστια-Σαν Σεμπαστιάν, Ισπανία



Περίπτωση πόλης 7:

Χαρακτηριστικά των μέτρων – Θεσσαλονίκη, Ελλάδα

Η Θεσσαλονίκη έχει κάνει ένα χρονοδιάγραμμα υλοποίησης για κάθε μέτρο και εργασία, διευκρινίζοντας τον χρόνο έναρξης και τη διάρκειά τους. Με αυτόν τον τρόπο, παρέχεται καλύτερη γενική εποπτεία των μέτρων και των πιθανών σχέσεων αλληλεξάρτησης.

ΜΕΤΡΟ	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΕΝΑΡΞΗΣ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ (ΣΕ ΜΗΝΕΣ)
1. Ολοκληρωμένο και έξυπνο ηλεκτρονικό εισιτήριο	Μελέτη	2013	4-8
	Υλοποίηση	2014	8-12
2.1. Λεωφορειολωρίδες	Σχεδιασμός	2014	4-6
	Μελέτη	2014	4-6
	Υλοποίηση	2015	4-6
2.2. Προτεραιότητα και φανάρια	Σχεδιασμός	2014	2-3
	Μελέτη	2014	4-8
	Υλοποίηση	2015	4-8
2.3. Bus Rapid Transit (BRT)	Σχεδιασμός	2015	4-6
	Μελέτη	2015/2016	8-12
	Υλοποίηση	2016/2017	8-16

Για την επιτυχή υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η Θεσσαλονίκη έχει αποσαφηνίσει τις ευθύνες και έχει προβεί σε επιμερισμό της χρηματοδότησης. Σε κάθε μέτρο έχουν αντιστοιχηθεί οι αρμόδιες αρχές, ενώ έχουν καθοριστεί οι επιμέρους εργασίες και οι υπεύθυνοι χρηματοδότησης.

ΜΕΤΡΟ	ΑΡΧΕΣ	ΕΥΘΥΝΕΣ
1. Ολοκληρωμένο και έξυπνο ηλεκτρονικό εισιτήριο	ΣΑΣΘ	Μελέτη
	ΟΑΣΘ	Υποβολή προσφοράς + υλοποίηση
2.1. Λεωφορειολωρίδες	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	Μητροπολιτικές αρχές και/ή τοπικές αρχές	2014
2.2. Προτεραιότητα και φανάρια	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	Μητροπολιτικές αρχές	Μελέτη + Έγκριση + Υλοποίηση
	ΟΑΣΘ	Υλοποίηση (λεωφορεία)
2.3. Bus Rapid Transit (BRT)	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	Μητροπολιτικές αρχές και/ή τοπικές αρχές	Μελέτη + εξουσιοδότηση χρήσης των δρόμων + υλοποίηση
	ΟΑΣΘ	Υλοποίηση

Πηγή: *SUMP for Metropolitan area of Thessaloniki, Action investment plan.*

4.6 Δείκτες ελέγχου και αξιολόγησης

Τέλος, σε κάθε μέτρο πρέπει να δίδεται ένας ή περισσότεροι δείκτες για τον έλεγχο και την αξιολόγηση της έκβασης, των αποτελεσμάτων και του αντίκτυπου του μέτρου και του σχεδίου δράσης. Υπάρχουν πολλά συστήματα δεικτών από τα οποία μπορείτε να εμπνευστείτε (βλ. πλαίσια 2 και 3 παρακάτω). Πριν ξεκινήσετε να διαμορφώνετε το δικό σας σύστημα, είναι σκόπιμο να συζητήσετε με τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη της περιοχής σας, π.χ. με τους φορείς δημόσιων συγκοινωνιών, μητροπολιτικές ή περιφερειακές αρχές, καθώς ενδέχεται να έχουν ήδη υιοθετήσει κάποιο τέτοιο σύστημα. Είναι πολύ πιο εύκολη η σύγκριση της προόδου μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών όταν χρησιμοποιούνται οι ίδιοι δείκτες.

Ακόμη, θα πρέπει να βεβαιωθείτε πως οι δείκτες που χρησιμοποιείτε μπορούν να τροφοδοτηθούν με δεδομένα κατόπιν εύλογης προσπάθειας. Περισσότερες πληροφορίες θα βρείτε στο kit ελέγχου και αξιολόγησης που έχει διαμορφωθεί στο πλαίσιο του CH4LLENGE (βλ. πλαίσιο 2).

Για παράδειγμα, το Μάλμε προτείνει τη χρήση λίγων μόνο δεικτών ως δεικτών-στόχων που συνδέονται ξεκάθαρα με τους στόχους του ΣΒΑΚ. Μέσω της σύνδεσης με τους στόχους του ΣΒΑΚ γίνεται περισσότερο σαφές προς όλους τι πρέπει να επιτευχθεί μέσω του σχεδίου δράσης. Στην περίπτωση του Μάλμε, η κατανομή ανά μέσο συγκοινωνίας χρησιμοποιείται ως γενικός δείκτης-στόχος. Άλλες πόλεις έχουν επιλέξει πολλαπλούς δείκτες που συνδέονται στενά με τα εκάστοτε μέτρα (βλ. περίπτωση πόλης 8, Τορίνο).

Περίπτωση πόλης 8:

Δείκτες ΣΒΑΚ – Τορίνο, Ιταλία

Στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, το Τορίνο έχει επιλέξει να διασυνδέσει τις κατευθυντήριες οδηγίες, τους στόχους, τα μέτρα και τους δείκτες αναφοράς. Οι δείκτες είναι συγκεκριμένοι και βοηθούν να γίνει κατανοητό το περιεχόμενο και ο σκοπός κάθε μέτρου.

Στο παρακάτω παράδειγμα εμφανίζεται η κατευθυντήρια οδηγία (2), η οποία έχει ως εξής: «Διασφάλιση και βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων» και υποδιαιρείται σε τρεις στόχους που περιλαμβάνουν αντίστοιχα μέτρα:

- Διασφάλιση της προσβασιμότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες
 - ο Σταδιακή προσαρμογή του στόλου των οχημάτων
 - ο Προσθήκη ειδικού εξοπλισμού στις στάσεις των λεωφορείων (δάπεδο πρόσβασης, σήματα αφής, ακουστικά μηνύματα)
- Διευκόλυνση της προσβασιμότητας σε δημόσιους χώρους
 - ο Βελτίωση της πρόσβασης για τους πεζούς
 - ο Επανασχεδιασμός της δομής των μητροπολιτικών γραμμών προς τους πιο κομβικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς
- Διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία
 - ο Κατάργηση των αρχιτεκτονικών εμποδίων
 - ο Ακουστικά μηνύματα στους σηματοδότες
 - ο Εφαρμογή καθοδηγούμενων διαδρομών

Κάθε τομέας μέτρων συγκεκριμενοποιείται βάσει ορισμένων δεικτών. Για παράδειγμα, για τη δράση 2.1 έχουμε τα εξής: προσβασιμότητα στις δημόσιες συγκοινωνίες (λεωφορείο 669 και τραμ 108 με χαμηλό δάπεδο), ποσοστό των προσβάσιμων οχημάτων επί του συνολικού στόλου, προσβασιμότητα των στάσεων των λεωφορείων και ποσοστό των προσβάσιμων στάσεων λεωφορείων επί του συνολικού αριθμού. Ο δείκτης για τη δράση 2.2 είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας στους δημόσιους χώρους.

LINEE D'INDIRIZZO 2.: GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE		
AZIONI	MISURE	INDICATORI DI RIFERIMENTO
2.1. Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici	- Graduale adeguamento del parco circolante con veicoli conformi - Messa a norma degli spazi di fermata (piano di accesso, segnali podo-tattili, messaggi acustici...)	- mezzi pubblici accessibili (pianale ribassato bus 669, tram 108) - mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante (1.357 totale bus+tram) - fermate accessibili - fermate accessibili sul totale delle fermate (2331)
2.2. Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici	- Soluzioni per il miglioramento della fruibilità pedonale - Riprogettazione dell'avvicinamento ai principali nodi ferroviari e agli attestamenti delle linee metropolitane	- interventi di miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici
2.3. Garantire l'accessibilità alle persone diversamente abili	- Abbattimento delle barriere architettoniche - Dotazione di avvisatori acustici ai semafori - Messa in opera di percorsi "loges"	- Interventi specifici di abbattimento barriere architettoniche (2003 - 2009) - percorsi attrezzati con loges - impianti semaforici dotati di avvisatore acustico

Πηγή: PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE,
www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms, Azione – Misure operative schede.

Πλαίσιο 2: Κιτ ελέγχου και αξιολόγησης CH4ALLENGE

Στο Κιτ Ελέγχου και Αξιολόγησης που διαμορφώθηκε στο πλαίσιο του CH4ALLENGE υπάρχει ειδική ενότητα για τους δείκτες. Εκεί να βρείτε προτάσεις, μεθοδολογίες και προσεγγίσεις για τον τρόπο επιλογής των κατάλληλων δεικτών.

Οι καταλληλότεροι δείκτες για την αξιολόγηση των μέτρων και των δράσεων σε αυτό το στάδιο είναι οι λεγόμενοι «δείκτες απόδοσης», καθώς αντικατοπτρίζουν την άμεση επίδραση των μέτρων (η έκβαση και οι επιπτώσεις αξιολογούνται πιο δύσκολα). Οι δείκτες μετράνε τον βαθμό υλοποίησης των εργαλείων των επιμέρους πολιτικών και τον βαθμό βελτίωσης των υπηρεσιών (π.χ. χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμου που έχουν κατασκευαστεί). Οι δείκτες απόδοσης και δραστηριότητας των μεταφορών χρειάζονται, επίσης, για να κατανοήσουμε γιατί κάποια από τα αποτελέσματα έχουν επιτευχθεί και τι άλλο μπορεί να γίνει εάν μια κατάσταση χρήζει βελτίωσης. Για πιο αναλυτικές πληροφορίες και παραδείγματα δεικτών, ανατρέξτε στο κεφάλαιο 3.2 του Κιτ Ελέγχου και Αξιολόγησης και στον πίνακα 3.

Έλεγχος και αξιολόγηση – αξιολόγηση του αντίκτυπου των μέτρων και των διαδικασιών σχεδιασμού κινητικότητας, www.sump-challenges.eu/kits (Μπορείτε να κατεβάσετε το PDF στα αγγλικά, ολλανδικά, τσεχικά, ουγγρικά, ρουμανικά, κροατικά, γαλλικά, γερμανικά και πολωνικά.)

Πρότυπο σχεδίου ελέγχου και αξιολόγησης, www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/03_ch4allenge_monitoring_and_evaluation_plan_template.docx.

Περίπτωση πόλης 9:

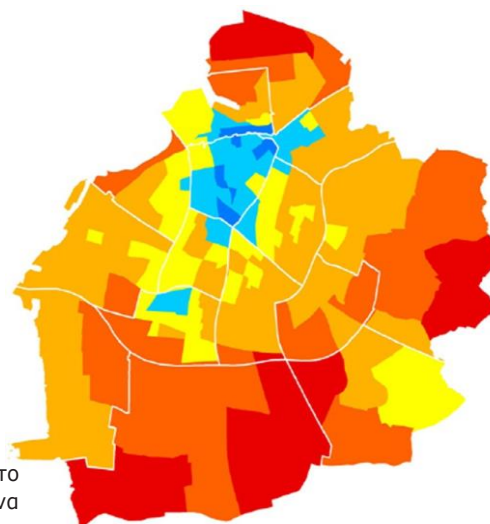
Δείκτης προσβασιμότητας – Μάλμε, Σουηδία

«Περισσότερο Μάλμε για περισσότερους ανθρώπους σημαίνει ένα πιο προσβάσιμο Μάλμε» - αυτή είναι υπόθεση βάσει της οποίας πορεύονται στην κατεύθυνση μιας πιο βιώσιμης πόλης και ενός πιο βιώσιμου συστήματος συγκοινωνιών. Ο παρακάτω δείκτης προσβασιμότητας περιγράφει συνοπτικά τη σημερινή προσβασιμότητα στο Μάλμε, με χάρτες και ποσοστά. Ο δείκτης προσβασιμότητας μπορεί να βοηθήσει στη λήψη αποφάσεων κατά τον σχεδιασμό και τη μελέτη επιμέρους επενδύσεων και δράσεων, καθώς επίσης στη σύγκριση μεταξύ διαφορετικών τομέων και πληθυσμιακών ομάδων. Ακόμη, ο δείκτης προσβασιμότητας μπορεί να βοηθήσει στην παρακολούθηση της προόδου της προσβασιμότητας στο σύστημα κινητικότητας με τον χρόνο, κι έτσι να αποτελέσει έναν από τους πολλούς δείκτες για τον βαθμό επίτευξης των στόχων του ΣΒΑΚ. Ο δείκτης προσβασιμότητας περιλαμβάνει τα παρακάτω οκτώ κριτήρια βιώσιμης προσβασιμότητας.

1. Χρόνος μετακίνησης με τα πόδια σε 10 προορισμούς
2. Χρόνος μετακίνησης με το ποδήλατο σε 10 προορισμούς
3. Λόγος του χρόνου μετακίνησης με ποδήλατο προς τον χρόνο μετακίνησης με αυτοκίνητο σε 10 προορισμούς
4. Λόγος του χρόνου μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία προς τον χρόνο μετακίνησης με αυτοκίνητο στο κέντρο της πόλης, το πλησιέστερο εμπορικό κέντρο και τον πλησιέστερο κόμβο δημόσιων συγκοινωνιών
5. Απόσταση έως την πλησιέστερη στάση λεωφορείων
6. Απόσταση έως τον πλησιέστερο κύριο κόμβο δημόσιων συγκοινωνιών
7. Απόσταση έως την πλησιέστερη εγκατάσταση διαμοιρασμού αυτοκινήτων (car sharing)
8. Εύρος επιλογών μετακίνησης, δηλ. πρόσβαση σε διαφορετικά βιώσιμα μέσα συγκοινωνίας με καλή προσβασιμότητα (ελευθερία επιλογής)

Για να αναλυθεί η σημερινή κατάσταση της προσβασιμότητας, το Μάλμε διαιρέθηκε σε 225 ζώνες και αναλύθηκαν γεωγραφικά δεδομένα από αυτές. Στον διπλανό χάρτη απεικονίζονται οι 15 υπο-περιοχές που συνθέτουν τις περιοχές του ΣΒΑΚ με τα συνολικά αποτελέσματα για το 2013. Σε γενικές γραμμές, οι μισές περιοχές έχουν αποδεκτή ή ακόμα καλύτερη προσβασιμότητα, και το 59% του πληθυσμού του Μάλμε ζει σε αυτές τις περιοχές. Πολλές από τις περιοχές με κακή προσβασιμότητα έχουν σχετικά λίγους κατοίκους και είναι αραιοκατοικημένες.

Πηγή: Sustainable Urban mobility plan – Creating a more accessible Malmö, http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf, υιοθετήθηκε πολιτικά τον Μάρτιο του 2016.



Δείκτης προσβασιμότητας
Συνολική βαθμολογία

5 - Good level	(4%)
4 -	(22%)
3 - Acceptable level	(33%)
2 -	(37%)
1 -	(3%)
0 - Poor level	(0%)

Πλαίσιο 3: Ενδεικτικά συστήματα δεικτών

EcoMobility SHIFT: Η μεθοδολογία SHIFT υποστηρίζει τις πόλεις στη δημιουργία και την ενίσχυση των σχεδίων κινητικότητας και στη διαμόρφωση σχεδίων δράσης με στόχο την ολοκληρωμένη αστική κινητικότητα. Η μεθοδολογία SHIFT περιλαμβάνει 20 δείκτες μέτρησης της απόδοσης της αστικής κινητικότητας σε διάφορες περιοχές.

<https://ecomobility.org/ecomobility-shift>

NOVELOG: Το πρόγραμμα NOVELOG εστιάζει στο να γνωρίσουμε και να κατανοήσουμε πιο εύκολα τις διαδρομές διανομής εμπορευμάτων και σέρβις, παρέχοντας καθοδήγηση στην εφαρμογή αποτελεσματικών και βιώσιμων πολιτικών και μέτρων. Το εργαλείο αξιολόγησης περιλαμβάνει 140 δείκτες που ομαδοποιούνται σε επτά τομείς επιρροής ενός κυκλικού πλαισίου βιωσιμότητας.

<http://novelog.eu>

Κιτ εργαλείων NISTO: Το κιτ εργαλείων αξιολόγησης NISTO μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση σχεδίων κινητικότητας μικρής κλίμακας όσον αφορά τη βιωσιμότητα, τις προτιμήσεις των ενδιαφερόμενων μερών και τον έλεγχο των στόχων των πολιτικών. Για παραδείγματα δεικτών, ανατρέξτε στα βασικά κριτήρια του NISTO.

www.nistotoolkit.eu

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει δημοσιεύσει μια έκθεση που παρέχει συνεπή καθοδήγηση στα ενδιαφερόμενα μέρη της τοπικής διοίκησης και στα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους καλύτερους διαθέσιμους δείκτες για βιώσιμες πόλεις, εστιάζοντας στην περιβαλλοντική συνιστώσα. Εδώ συνοψίζονται πολλά εργαλεία και παρατίθενται πολλοί σύνδεσμοι.

http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf

CIVITAS CAPITAL: Το πλαίσιο δεικτών που δημιουργήθηκε ως μέρος του προγράμματος CIVITAS CAPITAL προσφέρει ένα εύχρηστο σύνολο δεικτών που μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι πόλεις για τη μέτρηση της απόδοσης του συστήματος συγκοινωνιών και κινητικότητας. Κάθε δείκτης περιλαμβάνει μια σύντομη περιγραφή των σκοπών της αστικής κινητικότητας με τους οποίους συνδέεται, όπως επίσης πληροφορίες για το κόστος και τον τρόπο συγκέντρωσης των απαραίτητων δεδομένων.

<http://civitas.eu/document/civitas-capital-advisory-group-5-data-and-statistics-city-level-sustainable-mobility>

Το WBCSD είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται σε παγκόσμια κλίμακα για να βοηθήσει τις πόλεις που αναπτύσσουν ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας βάσει γεγονότων, και όλα αυτά με γνώμονα 19 δείκτες βιώσιμης κινητικότητας. Οι δείκτες χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της απόδοσης της πόλης σας, ώστε να επιλέξετε τους «δείκτες προτεραιότητας για την πόλη».

www.wbcsdsmp.org/user/login

Στον κατάλογο εργαλείων του CIVITAS μπορείτε να βρείτε περισσότερα εργαλεία που θα σας βοηθήσουν να επιλέξετε τους κατάλληλους δείκτες.

<http://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets!>

4.7 Πίνακας με τα χαρακτηριστικά των μέτρων

Σας προτείνουμε να παρουσιάσετε τα μέτρα του σχεδίου δράσης με τρόπο που να δίνει μια γενική εικόνα του χαρτοφυλακίου. Ο πίνακας 2 μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πρότυπο γι' αυτόν τον σκοπό, καθώς απεικονίζει μια περιγραφή των μέτρων και των πακέτων μέτρων. Στη συνέχεια ακολουθούν δύο περιπτώσεις πόλεων που παρουσιάζουν με διαφορετικό τρόπο τα μέτρα τους: το Όντενσε της Δανίας και το Τορίνο της Ιταλίας.

Πίνακας 2: Παράδειγμα περιγραφής μέτρων και πακέτων μέτρων σε σχέδιο δράσης ΣΒΑΚ

ΜΕΤΡΟ/ ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΥΘΥΝΗ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	ΧΡΟΝΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟ- ΤΗΣΗΣ	ΔΕΙΚΤΕΣ
Επισημασμέν ες ποδηλατικές υποδομές.	Επισημασμένοι ποδηλατόδρομοι σε μεγάλους αστικούς δρόμους. Απαγόρευση της αυτοκινούμενης κυκλοφορίας για μεγαλύτερη ασφάλεια των ποδηλατών.	Ιδιοκτήτες των δρόμων.	Διευρυμένη χρήση ποδηλάτων, μεγαλύτερη κυκλοφορία κ ή ασφάλεια.	Έτη 1-5	Δημοτική διοίκηση, χρηματοδότησ η εθνικής οδικής ασφάλειας.	Ποδηλατό- δρομοι που κατασκευά- στηκαν (σε χλμ).
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης κινητικότητας .	Σχέδιο για το «τι», το «πότε» και το «πώς» πρέπει να διαχειριστούμε την αστική κινητικότητα, υλοποίηση.	Δημοτική διοίκηση.	Διευρυμένη χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς.	Έτος 1: Απρ.-Οκτ.	Δημοτική διοίκηση.	Έγκριση του σχεδίου.
Βελτίωση των διαβάσεων πεζών σε διαδρομές προτεραιότητ ας.						
...						
...						

Περίπτωση πόλης 10:

**Παράδειγμα περιγραφής μέτρου –
Όντενσε, Δανία**

Για το σχέδιο κινητικότητας στο Όντενσε (2014-2016) αποφασίστηκαν 34 μέτρα. Καθένα από τα μέτρα περιγράφεται σε μία σελίδα μαζί με τον σκοπό για τον οποίο πρέπει να εφαρμοστεί, το τί πρέπει να γίνει, τη βασική ομάδα-στόχο, τα πλεονεκτήματα για την ομάδα-στόχο και για το Όντενσε, και τους δείκτες επιτυχίας. Στο κάτω μέρος κάθε σελίδας μια απλή «αξιολόγηση αποδοτικότητας» δείχνει πώς συμβάλλει το εκάστοτε μέτρο στους τέσσερις βασικούς άξονες που έχει θέσει η πόλη: το περιβάλλον, τη ζωή στην πόλη, την υγεία, τις επιχειρήσεις & την ανάπτυξη.

Πηγή: <http://subsites.odense.dk/subsites6/cyklisternesby/topmenu/om%20cyklisternes%20by/city-of-cyclists/mobility-projects>

Επίσης, μπορείτε να δείτε το νέο σχέδιο δράσης για την περίοδο 2017-2024 (στα δανέζικα): www.odense.dk/-/media/images/borger/trafik-og-veje/planer-for-trafik-og-veje/handlingsplan-for-mobilitet-og-byrum.pdf?la=da.

02 /

Information campaigns on shared cars

PURPOSE
More people should choose to share cars instead of purchasing a private car. This reduces their overall car driving. It also encourages them to walk, bike and use public transportation significantly more, than they would otherwise do.

WHAT?
Car sharing has operated in Denmark for over 15 years, but the possibility of sharing cars is not widely known. Many people will be able to achieve significant savings, and improve their health, without compromising their need of transportation. The main idea is that you only need a car occasionally. As another benefit, you avoid worrying about repairs,

vandalism, loss of value etc. Odense has one car sharing company, but other companies might arrive in the future. "MyCarYourCar" is a new alternative, which along with a similar one from GoMore, open up the possibility of private people sharing cars for a fee. Ordering online is possible and you do not have to worry about the insurance. The number of people sharing a car could increase by launching an information campaign.

ADVANTAGES FOR YOU AS A CAR OWNER

The individual users will automatically reduce their driving significantly, because they have to pay for each trip.

ADVANTAGES FOR ODENSE

Biking and the use of public transportation will increase.



EFFICIENCY ASSESSMENT

HEALTH	● ● ●
ENVIRONMENT	● ● ● ● ●
IMPROVED URBAN LIFE	● ● ● ● ●
BUSINESS & GROWTH	● ●

SUCCESS CRITERIA

The number of car sharing users must be doubled.

29
MOBILITY PLAN 2014-15 — INITIATIVES

Παράδειγμα μέτρου από το σχέδιο κινητικότητας του Όντενσε για το 2014-2016.

Περίπτωση πόλης 11:

Παράδειγμα περιγραφής μέτρου – Τορίνο, Ιταλία

Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Τορίνο είναι το εργαλείο σχεδιασμού της κινητικότητας για το διάστημα 2008-2018, με έναν ενδιάμεσο στόχο για το 2011. Περιλαμβάνει επτά βασικές αρχές, που υποδιαίρονται σε επιμέρους στόχους και μέτρα. Τα μέτρα περιγράφονται με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Σύνδεση με την οδήγία
- Σύνδεση με τον στόχο
- Τύπος βιωσιμότητας
- Γενική περιγραφή και σκοπός του μέτρου
- Αρμόδια μέρη
- Τρόπος υλοποίησης
- Στόχος του μέτρου και δείκτης
- Περίοδος υλοποίησης
- Απαραίτητοι οικονομικοί πόροι

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA	
Azione 3.a.2. Adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici	
Misura operativa 3.a.2.1. Adeguare i mezzi del TPL non ecologici con l'installazione dei filtri anti particolato	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
Riduzione delle emissioni di inquinanti dei mezzi pubblici attraverso l'installazione di filtri anti-particolato sul parco preesistente. È prevista l'installazione dei filtri su 396 veicoli di GTT. I filtri anti particolato consentono di ridurre di oltre il 95% le emissioni di particolato e del 50% di biossido d'azoto (NO ₂). Il sistema filtrante è costituito da 4 elementi principali: un filtro anti particolato in carburo di silicio costituito da una struttura a nido d'ape che trattiene il particolato, composto prevalentemente da particelle di carbone di varie dimensioni (il cosiddetto PM ₁₀); una marmitta dove viene alloggiato il filtro anti particolato; un additivo (ferrocene) che aggiunto al carburante consente la completa combustione al raggiungimento di una temperatura di circa 250/280°C e una centralina che sovrintende al corretto funzionamento del sistema.	N° di veicoli dotati di filtro anti-particolato Riduzione, nell'area Torinese, di 19 ton di polveri sottili/anno.
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione
GTT Ministero ambiente Regione Piemonte	Entro marzo 2010 si procederà all'installazione sui veicoli Euro2; in fasi successive si estenderà l'intervento ai veicoli Euro 3 ed eventualmente a quelli di classe Euro 1, se nel frattempo non sono stati sostituiti.
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie
Accordo di programma per la qualità dell'aria della Regione Piemonte.	Il progetto si inserisce nell'ambito del Programma Regionale per la qualità dell'aria.

Πηγή: PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE, www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms.

Azione – Misure operative sched

5. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΒΗΜΑΤΟΣ 6: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο, περιγράφονται περαιτέρω τα προτεινόμενα χαρακτηριστικά των μέτρων και των πακέτων μέτρων σε ένα σχέδιο υλοποίησης (βήμα 6 στη διαμόρφωση ενός σχεδίου δράσης). Παραδείγματα χαρακτηριστικών αναφέρονται στον πίνακα 3, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πρότυπο ενός σχεδίου υλοποίησης.

5.1 Δράσεις στο πλαίσιο ενός μέτρου

Για να υλοποιηθεί ένα μέτρο, συνήθως χρειάζεται να διαιρεθεί σε δύο ή περισσότερες δράσεις. Παραδείγματος χάριν, για την κατασκευή επισημασμένων ποδηλατοδρόμων και πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εκπόνηση μιας μελέτης για το σημείο κατασκευής του ποδηλατοδρόμου, ίσως ακόμη και η δημιουργία ενός ποδηλατικού δικτύου. Όλες οι δράσεις πρέπει να είναι πεπερασμένου χρόνου και να περιγράφονται με όσο το δυνατόν περισσότερα και πιο συγκεκριμένα χαρακτηριστικά.

5.2 Απαραίτητοι πόροι

Περιγράψτε τους πόρους που χρειάζονται για την εφαρμογή του μέτρου ή της δράσης. Οι απαραίτητοι πόροι ορίζονται ως προς το ανθρώπινο δυναμικό που χρειάζεται για την υλοποίηση της εκάστοτε δράσης, αλλά και ως προς τις εξειδικευμένες γνώσεις, τις δεξιότητες και τα εργαλεία που χρειάζονται.

5.3 Κόστος των μέτρων

Σε αυτό το στάδιο είναι απαραίτητο να γίνει μια εκτίμηση κόστους για το μέτρο ή, ακόμη καλύτερα, για κάθε δράση ξεχωριστά. Στο κόστος θα πρέπει να περιλαμβάνεται τόσο ο χρόνος που προβλέπεται να αφιερωθεί από εσωτερικούς πόρους ανθρώπινου δυναμικού όσο και το εξωτερικό κόστος κατασκευής, συμβουλευτικής, εκτυπώσεων κτλ.

5.4 Εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών

Σε ορισμένες περιπτώσεις χρειάζεται η εμπλοκή ενδιαφερόμενων μερών πέραν του δήμου για την εφαρμογή ενός μέτρου, π.χ. των περιφερειακών αρχών, των ιδιοκτητών εδαφικών εκτάσεων ή των φορέων δημόσιων συγκοινωνιών. Τα εξωτερικά ενδιαφερόμενα μέρη μπορεί να προσθέσουν αξία στο μέτρο ή να διευκολύνουν την εφαρμογή του. Τέτοια παραδείγματα είναι οι ενώσεις ποδηλασίας, οι επιχειρηματικές ενώσεις και οι γειτονικές πόλεις. Με την εμπλοκή εξωτερικών ενδιαφερόμενων μερών και της κοινωνίας των πολιτών, οι δήμοι μπορούν να αποκομίσουν νέες πληροφορίες ενώ παράλληλα οι εν λόγω ομάδες θα ενσωματώνονται στη διαδικασία σχεδιασμού, καθιστώντας ευρύτερα αποδεκτές τις προτεινόμενες αλλαγές.

Περίπτωση πόλης 12:

Εμπλοκή ενδιαφερόμενων μερών – Βουκουρέστι, Ρουμανία

Το Βουκουρέστι, μια πόλη με σημαντικές ανάγκες στον τομέα της κινητικότητας, εκπόνησε με επιτυχία το ΣΒΑΚ του χάρη στη συνεργασία των αρμόδιων σχεδιασμού με τις τοπικές αρχές και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη. Έτσι, εξασφαλίστηκε ένα ολοκληρωμένο και ωφέλιμο σχέδιο για τις τοπικές κοινότητες και επιχειρήσεις. Αυτή η ομάδα των ενδιαφερόμενων μερών συναντάται δύο φορές τον μήνα για να συζητήσει σημαντικά θέματα για το σύστημα κινητικότητας του Βουκουρεστίου και για την εδαφική σχέση του με την εξέλιξη της μητροπολιτικής περιοχής, των κοινοτήτων και των επιχειρήσεων. Χάρη στις συζητήσεις και τα ευρήματα, το Βουκουρέστι έχει καταφέρει να ιεραρχήσει τις πολιτικές που θα πρέπει να προωθηθούν στη συνέχεια του σχεδίου.

Πηγή: www.eltis.org/discover/case-studies/bucharests-involvement-stakeholders-informed-sump-process-romania

Περίπτωση πόλης 13:

Παράδειγμα περιγραφής μέτρου – Λιουτομέρ, Σλοβενία

Το Λιουτομέρ είναι μια μικρή πόλη 3.300 κατοίκων στη Σλοβενία, η οποία από το 2012 έχει υιοθετήσει ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα θετικά αποτελέσματα από την υλοποίηση του προγράμματος και μια εθνική προσφορά χρηματοδότησης της διαδικασίας προετοιμασίας του ΣΒΑΚ ενθάρρυναν την εκπόνηση του ΣΒΑΚ δεύτερης γενιάς το 2017 (με ορίζοντα έως το 2022). Το ΣΒΑΚ βασίζεται σε ένα σαφές όραμα που έχουν τα κύρια ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο του δήμου. Στο πρώτο μέρος παρουσιάζονται οι στρατηγικοί σκοποί, τα μεγαλύτερα επιτεύγματα του πρώτου ΣΒΑΚ, οι σημαντικότερες προκλήσεις και οι ευκαιρίες περαιτέρω βελτίωσης των συνθηκών κινητικότητας στον δήμο. Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει πέντε θεματικούς άξονες που καλύπτουν τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό για την κινητικότητα, τους πεζούς, τους ποδηλάτες, τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις αυτοκινούμενες μετακινήσεις. Για κάθε άξονα αναφέρονται και περιγράφονται ειδικοί στόχοι και συγκεκριμένα μέτρα. Στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης παρουσιάζονται αναλυτικές πληροφορίες για την εφαρμογή των μέτρων, όπου κάθε μέτρο συνοδεύεται από τις εξής πληροφορίες:

- Σύντομη περιγραφή
- Κόστος υλοποίησης
- Πολυπλοκότητα υλοποίησης
- Ευθύνη υλοποίησης
- Προθεσμία υλοποίησης
- Λοιπές παρατηρήσεις

Σκοπός του σχεδίου δράσης είναι να γίνει όσο το δυνατόν πιο εύκολη και ξεκάθαρη για τον δήμο η εφαρμογή και η παρακολούθηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και της επίτευξης των στόχων του ΣΒΑΚ. Στο παρακάτω παράδειγμα παρουσιάζεται ένα μέρος του σχεδίου δράσης για τον πρώτο άξονα «Ολοκληρωμένος σχεδιασμός κινητικότητας».

STEBER 01: CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

CILJI

1. V letu 2017 vzpostaviti sistem zagotavljanja aktualnosti strategije – posodobitev na dve in prenova na pet let.
2. Doseči, da bo vsak proračun občine od leta 2018 kazal na uravnotežena vlaganja v vse potovalne načine.
3. Do leta 2018 narediti načrt okrepite kapacitet občinske uprave na področju trajnostne mobilnosti.
4. V letu 2017 vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja stanja mobilnosti.
5. V letu 2017 sprejeti Načrt promocije dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti.
6. Do leta 2018 narediti evidenco najmanj peth inovativnih rešitev za izzive trajnostne mobilnosti (opredeljene v CPS).

UKREPI ZA ZAGOTAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Sveženj 1: Izvajanje in prenova CPS					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.01 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	brez*	majhna	OL in ZI	redna aktivnost od 2017	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.02 Priprava uravnoteženega proračuna	brez	srednja	OL in OS	od 2018	
1.03 Posodobitev CPS	10.000 €	srednja	OL in ZI	2019	
1.04 Prenova CPS	50.000 €*	srednja	OL, OS in ZI	2022	*prilagojeno sofinanciranje MzI

Sveženj 2: Spremljanje in vrednotenje CPS					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.05 Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI*	1.000 € letno**	majhna	OL in ZI	letno 2017-2022	*zahtevano po pogodbi z MzI **vključuje stroške ob posodobitvi in prenovi CPS, vključen v Sveženj 1

Πηγή: *Celostna prometna strategija Občine Ljutomer, 2017-2022*, www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer και www.obcinaljutomer.si/sites/default/files/datoteke/dokumenti/Celostna%20prometna%20strategija%20Ob%20C4%8Dine%20Ljutomer%202017-2022.pdf

Πίνακας 3: Παράδειγμα περιγραφής των μέτρων και των πακέτων μέτρων σε ένα σχέδιο δράσης

ΜΕΤΡΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΥΘΥΝΗ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΝΟΣ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ Ι ΠΟΡΟΙ	ΚΟΣΤΟΣ	ΕΜΠΛΟΚΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ
Επισημασμένες ποδηλατικές υποδομές.	Επισημασμένοι ποδηλατοδρόμοι σε μεγάλους αστικούς δρόμους.	Ιδιοκτήτες των δρόμων.	Ανάλυση των ποδηλατοδρόμων που χρειάζονται.	Έτος 1: Ιαν.-Μάι.	2 υπεύθυνοι για την αστική κινητικότητα και την κυκλοφορία στις πόλεις.	30.000 € + 20% πλήρους απασχόλησης από υπεύθυνο σχεδιασμού συγκοινωνιών	Ποδηλατικές ενώσεις.
			Ανάπτυξη σχεδίου ποδηλατικού δικτύου.	Έτος 1: Μάι.-Δεκ.	4 υπεύθυνοι για την αστική κινητικότητα και την κυκλοφορία στις πόλεις.	40.000 €	Ποδηλατικές ενώσεις, γειτονικές πόλεις.
			Σχεδιασμός και κατασκευή ποδηλατοδρόμων.	Έτη 2-5	Επιστημονικό προσωπικό και υπεύθυνοι ανάπτυξης.	500 €/μ	Κατασκευαστικές εταιρείες.
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης κινητικότητας.	Σχέδιο για το «τι», το «πότε» και το «πώς» πρέπει να διαχειριστούμε την αστική κινητικότητα.	Δημοτική διοίκηση.	Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης κινητικότητας.	Έτος 1: Απρ.-Οκτ.	Ειδικό στην αλλαγή συμπεριφοράς, υπεύθυνος σχεδιασμού συγκοινωνιών.	30.000 €	-
Βελτίωση των διαβάσεων πεζών σε διαδρομές προτεραιότητας.							
...							
...							

6. ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΟΛΕΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΟ SUMPS-UP

Μέσα από τις συνεντεύξεις με τις πόλεις, δόθηκαν πολλές συμβουλές για την εκπόνηση των σχεδίων δράσης στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ. Κάποιες από αυτές αναφέρονται παρακάτω:

Περιγράψτε τα μέτρα σε γενικό επίπεδο. Αφού εξασφαλίσετε τη χρηματοδότηση, συγκεκριμενοποιήστε και εφαρμόστε τα μέτρα.

Στον σχεδιασμό των μελετών σκοπιμότητας, μην ξεχνάτε τη χρηματοδότηση και το κόστος.

Να έχετε ευελιξία και ανοιχτό μυαλό απέναντι σε νέες λύσεις, ιδίως για τα μακροπρόθεσμα μέτρα. Όμως, μη χάνετε τον στόχο σας!

Το χρονοδιάγραμμα του σχεδίου δράσης δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την 5ετία. Επανεξετάζετε τα μέτρα ανά 2ετία..

Μη διακόπτετε την εφαρμογή κατά τη διάρκεια των επανελέγχων ή την ανάπτυξη νέων σχεδίων. Είναι σημαντικό τα μέτρα να υλοποιούνται με σταθερό ρυθμό.

Ορίστε έναν συντονιστή/διευθυντή προγράμματος για το σχέδιο δράσης.

Αποφασίστε ποιος είναι υπεύθυνος για κάθε μέτρο, τον χρόνο υλοποίησης και την πηγή χρηματοδότησης.

Δημιουργήστε ένα σύστημα δεικτών για έλεγχο και αξιολόγηση.

Αξιολογήστε τα μέτρα και προβείτε σε μια ανάλυση επιπτώσεων για την περίπτωση που δεν κάνετε τίποτα.

Κάντε έναν χάρτη για τη υλοποίηση – πώς συνδέονται τα μέτρα μεταξύ τους, π.χ. ο χρόνος με τη χρηματοδότηση.

Εφαρμόστε «προκαταρκτικά προγράμματα» που μπορούν να ανοίξουν τον δρόμο για άλλα μέτρα.

Μην αμελήσετε να συμπεριλάβετε τα ενδιαφερόμενα μέρη στη διαδικασία.

Κατά την ανάπτυξη και υλοποίηση του σχεδίου δράσης, λάβετε υπόψη τους γειτονικούς δήμους και τις περιφερειακές αρχές.

Μάθετε από τους άλλους, συμμετέχετε σε δίκτυα και δημιουργήστε συμμαχίες για να βελτιώσετε τις προϋποθέσεις εφαρμογής ενός μέτρου.

7. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ

ΜΕΤΡΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΥΘΥΝΗ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΒΑΚ	ΧΡΟΝΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΔΕΙΚΤΕΣ
Επισημασμένες ποδηλατικές υποδομές.	Επισημασμένοι ποδηλατόδρομοι σε μεγάλους αστικούς δρόμους. Απαγόρευση της αυτοκινούμενης κυκλοφορίας για μεγαλύτερη ασφάλεια των ποδηλατών.	Ιδιοκτήτες των δρόμων.	Διευρυμένη χρήση ποδηλάτων, μεγαλύτερη κυκλοφορική ασφάλεια.	Έτος 1-5	Δημοτική διοίκηση, χρηματοδότηση εθνικής οδικής ασφάλειας.	Ανάπτυξη σχεδίου ποδηλατικού δικτύου, ποδηλατόδρομοι που κατασκευάστηκαν (σε χλμ).
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης κινητικότητας.	Σχέδιο για το «τι», το «πότε» και το «πώς» πρέπει να διαχειριστούμε την αστική κινητικότητα.	Δημοτική διοίκηση.	Διευρυμένη χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς.	Έτος 1: Απρ.-Οκτ.	Δημοτική διοίκηση.	Έγκριση του σχεδίου.
Βελτίωση των διαβάσεων πεζών σε διαδρομές προτεραιότητας.						
...						
...						

8. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΕΔΙΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

ΜΕΤΡΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΥΘΥΝΗ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΝΟΣ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΙ ΠΟΡΟΙ	ΚΟΣΤΟΣ	ΕΜΠΛΟΚΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ
Επισημασμένες ποδηλατικές υποδομές.	Επισημασμένοι ποδηλατοδρόμοι σε μεγάλους αστικούς δρόμους.	Ιδιοκτήτες των δρόμων.	Ανάλυση των ποδηλατοδρόμων που χρειάζονται.	Έτος 1: Ιαν.-Μάι.	2 υπεύθυνοι για την αστική κινητικότητα και την κυκλοφορία στις πόλεις.	30.000 € + 20% πλήρους απασχόλησης από υπεύθυνο σχεδιασμού συγκοινωνιών.	Ποδηλατικές ενώσεις.
			Ανάπτυξη σχεδίου ποδηλατικού δικτύου.	Έτος 1: Μάι.-Δεκ.	4 υπεύθυνοι για την αστική κινητικότητα και την κυκλοφορία στις πόλεις.	40.000 €	Ποδηλατικές ενώσεις, γειτονικές πόλεις.
			Σχεδιασμός και κατασκευή ποδηλατοδρόμων.	Έτη 2-5	Επιστημονικό προσωπικό και υπεύθυνοι ανάπτυξης.	500 €/μ	Κατασκευαστικές εταιρείες.
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης κινητικότητας.	Σχέδιο για το «τι», το «πότε» και το «πώς» πρέπει να διαχειριστούμε την αστική κινητικότητα.	Δημοτική διοίκηση.	Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης κινητικότητας.	Έτος 1: Απρ.-Οκτ.	Ειδικός στην αλλαγή συμπεριφοράς, υπεύθυνος σχεδιασμού συγκοινωνιών.	30.000 €	-
Βελτίωση των διαβάσεων πεζών σε διαδρομές προτεραιότητας.							
...							
...							

9. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΟ SUMPS-UP

Σχέδιο Μπαλάζ Μορ – το σχέδιο κινητικότητας της Βουδαπέστης

Η Βουδαπέστη είναι η πρωτεύουσα της Ουγγαρίας, και έχει πληθυσμοί 1.774 κατοίκων. Λόγω της γεωλογίας της Βουδαπέστης, η πόλη έχει αναδειχτεί σε έναν από τους δημοφιλέστερους προορισμούς για σπα στην Ευρώπη. Με θερμές πηγές να αναβλύζουν από τα ασβεστολιθικά όρη, η πόλη τροφοδοτείται με νερό σε θερμοκρασία 35-76 οC.

Το σχέδιο Μπαλάζ Μορ είναι η πρώτη έκδοση και βασίζεται στην ιδέα ενός σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας, που λαμβάνει υπόψη την εμπειρία ανάπτυξης μεταφορών των τελευταίων ετών, τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές και τα βασικά προβλήματα των μεταφορών στη Βουδαπέστη.

Στη βάση του, το σχέδιο Μπαλάζ Μορ μπορεί να συνοψιστεί με τρεις όρους: ολοκλήρωση, αποτελεσματικότητα και συνολική ποιότητα. Βάσει αυτών των αρχών, σκοπός του σχεδίου κινητικότητας είναι να συμβάλλει στο δραστήριο και βιώσιμο μέλλον της Βουδαπέστης.

Ο γενικός στόχος έχει ως εξής:

«Το σύστημα κινητικότητας της Βουδαπέστης θα πρέπει να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της Βουδαπέστης και της ευρύτερης περιοχής, συμβάλλοντας σε ένα βιώσιμο, ελκυστικό και υγιές αστικό περιβάλλον».

Το σχέδιο Μπαλάζ Μορ λαμβάνει υπόψη τρεις συγκεκριμένους σκοπούς αναφορικά με τις μεταφορές: ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον, ασφαλείς και αξιόπιστες υπηρεσίες συγκοινωνιών και περιφερειακές συνδέσεις που βασίζονται στη συνεργασία, ενώ παράλληλα εστιάζει σε τέσσερις παραμέτρους των μεταφορών:

- Περισσότερες συνδέσεις
- Ελκυστικά οχήματα
- Καλύτερες υπηρεσίες
- Αποτελεσματικοί θεσμοί

Οι τέσσερις παράμετροι περιλαμβάνουν κατά προσέγγιση εξήντα μέτρα, όπως τα εξής: συνεχές κεντρικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων, ανάπτυξη ζωνών ήπιας κυκλοφορίας και κυκλοφοριακών περιορισμών, εκσυγχρονισμός του στόλου των οχημάτων των δημόσιων συγκοινωνιών και της ικανότητας συντήρησης αυτών, διαμοιρασμός αυτοκινήτων (car sharing) και ρύθμιση της στάθμευσης. Κάποια από τα μέτρα περιγράφονται με γενικό τρόπο, ενώ κάποια άλλα πιο αναλυτικά και μάλιστα περιλαμβάνουν συγκεκριμένες προτάσεις για τον τρόπο επίτευξής τους.

Το σχέδιο Μπαλάζ Μορ θέτει τη στρατηγική για τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών στη Βουδαπέστη για την περίοδο 2014-2030. Επίσης, ανά 5 χρόνια προτείνεται η αναθεώρηση των μέτρων που συνδέονται με το ΣΒΑΚ, ώστε να μην εφαρμόζονται παρωχημένα μέτρα και να προετοιμάζεται η πόλη για τις νέες συνθήκες που προκύπτουν.

Trafik- och Mobilitetsplan - το σχέδιο για την κινητικότητα και την κυκλοφορία στο Μάλμε

Το Μάλμε είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Σουηδίας, με πληθυσμό 328.500 κατοίκων. Αποτελεί έναν φυσικό κόμβο για ανθρώπους και πολιτισμούς από όλο τον κόσμο. Οι κάτοικοι της πόλης προέρχονται από 170 χώρες και μιλούν 150 διαφορετικές γλώσσες. Αυτή η πολυπολιτισμικότητα είναι ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα του Μάλμε, και δημιουργεί τη βάση για μια πλούσια πολιτισμική ζωή.

Το σχέδιο για την κινητικότητα και την κυκλοφορία στο Μάλμε είναι η πρώτη έκδοση, και περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο μια ολιστική προσέγγιση σχεδιασμού μπορεί να προσφέρει καλύτερη ποιότητα ζωής στους κατοίκους του Μάλμε, στους επισκέπτες και στα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη. Ο γενικότερος στόχος του σχεδίου κινητικότητας είναι να γίνει το Μάλμε πιο προσβάσιμο κι ελκυστικό για περισσότερους ανθρώπους.

Το όραμα της πόλης περιγράφεται παρακάτω:

«Το περπάτημα, το ποδήλατο και οι δημόσιες συγκοινωνίες να αποτελούν την πρώτη επιλογή για όλους όσοι εργάζονται, ζουν ή επισκέπτονται το Μάλμε. Αυτές οι επιλογές μετακίνησης, σε συνδυασμό με αποδοτική και φιλική προς το περιβάλλον μεταφορά εμπορευμάτων και κυκλοφορία αυτοκινήτων, συνιστούν τη βάση του συστήματος κινητικότητας στην πυκνοκατοικημένη και βιώσιμη πόλη μας – ενός συστήματος κινητικότητας ειδικά σχεδιασμένο για την πόλη και για τους ανθρώπους της».

Κατά τη διαμόρφωση του σχεδίου κινητικότητας, η πόλη έκανε μια αυτοαξιολόγηση χαρτογραφώντας τα τρέχοντα στρατηγικά έγγραφα της πόλης και τον τρόπο που αυτά επηρεάζουν τον πολεοδομικό σχεδιασμό γενικότερα, ιδίως τον σχεδιασμό της κυκλοφορίας. Στο σχέδιο επισημαίνονται περίπου 20 δράσεις και τώρα πια το Μάλμε εργάζεται προς την κατεύθυνση της υλοποίησής τους. Στο σχέδιο προσδιορίζονται με σαφή τρόπο οι εργασίες που βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη, καθώς και τα επόμενα βήματα για όλα τα μέτρα.. Για παράδειγμα, ένα μέτρο είναι η κυκλοφορία των πεζών ανάλογα με τον ρυθμό κίνησής τους. Στη συνέχεια, δίπλα από το βήμα διευκρινίζονται οι εργασίες που βρίσκονται σε εξέλιξη και το επόμενο βήμα. Στην προκειμένη περίπτωση, οι εργασίες σε εξέλιξη είναι η εφαρμογή ενός προγράμματος για την κυκλοφορία των πεζών και η υλοποίηση των δράσεων που περιγράφονται στο σχέδιο για τις λωρίδες πεζοδρόμησης. Ένα άλλο μέτρο είναι οι βιώσιμες καθημερινές μετακινήσεις από και προς τη δουλειά: η εργασία που βρίσκεται σε εξέλιξη είναι η προώθηση λύσεων διαμοιρασμού αυτοκινήτων (car sharing) με κατασκευαστές και φορείς ανάπτυξης στο πλαίσιο της εκ νέου αξιοποίησης των οικιών και των επαγγελματικών χώρων, ενώ το επόμενο βήμα είναι η διεύρυνση των πόρων και η ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας διαχείρισης κινητικότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας αξιοποίησης.

Birmingham Connected – το σχέδιο δράσης για την κινητικότητα στο Μπέρμιγχαμ

Το Μπέρμιγχαμ είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στο Ηνωμένο Βασίλειο, με πληθυσμό 1,1 εκατομμυρίου. Με τη βοήθεια του σχεδίου δράσης για την κινητικότητα στο Μπέρμιγχαμ (BMAP), η πόλη έχει θέσει στόχο της τη δημιουργία ενός συστήματος κινητικότητας που «σε πηγαίνει όπου θέλεις», και το οποίο θα δώσει τη δυνατότητα στους ανθρώπους να μετακινούνται εύκολα και γρήγορα μέσα και έξω από την πόλη. Το σχέδιο κινητικότητας έχει ορίζοντα 20ετίας:

«Με το σχέδιο δράσης για την κινητικότητα στο Μπέρμιγχαμ, θα αναδιαμορφωθεί το σύστημα κινητικότητας της πόλης ώστε να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες και μελλοντικές ανάγκες κινητικότητας, συμβάλλοντας έτσι σε μια ισχυρή και βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Το σχέδιο αναμένεται να αλλάξει τον τρόπο που οι άνθρωποι και οι επιχειρήσεις αντιλαμβάνονται τις μετακινήσεις μέσα και γύρω από την πόλη. Επηρεάζοντας τη συμπεριφορά ως προς τον τρόπο μετακίνησης και υποδεχόμενοι τις τεχνολογικές αλλαγές, θα μειώσουμε τις εκπομπές CO₂, θα προσφέρουμε μεγαλύτερη ασφάλεια και θα βελτιώσουμε τις ζωές των ανθρώπων».

Το BMAP περιγράφει το όραμά του για το μέλλον του σχεδιασμού των μεταφορών στο Μπέρμιγχαμ βάσει τριών αξόνων:

- Βελτίωση της στρατηγικής συνδεσιμότητας – στο πλαίσιο της πόλης και της ευρύτερης περιοχής
- Καλύτερη συνδεσιμότητα και μεγαλύτερη ασφάλεια για τις τοπικές κοινότητες
- Βελτίωση της συνδεσιμότητας προς και εντός του κέντρου της πόλης

Στο πλαίσιο αυτών των θεματικών, παρουσιάζονται επιμέρους μέτρα. Παραδείγματα ορισμένων μέτρων είναι τα εξής: η αξιοποίηση των δρόμων προς όφελος των ανθρώπων (όχι των αυτοκινήτων), οι υποδομές που ενθαρρύνουν το περπάτημα και την ποδηλασία για πάσης φύσεως μετακινήσεις και η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής οδικής ασφάλειας.

Το ΣΒΑΚ για την μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης

Η Θεσσαλονίκη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στην Ελλάδα, με πληθυσμό κοντά στο ένα εκατομμύριο κατοίκους. Η πόλη συνδυάζει ιστορία άνω των 2.300 ετών με όλα όσα έχουν να προσφέρουν οι σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις. Στη Θεσσαλονίκη υπάρχουν βυζαντινές εκκλησίες, ρωμαϊκά και μουσουλμανικά κτίρια, σύγχρονη αρχιτεκτονική, νυχτερινή ζωή και υπέροχες παραλίες.

Το σχέδιο κινητικότητας είναι η πρώτη εκδοχή και περιλαμβάνει ένα επενδυτικό σχέδιο δράσης 12 μέτρων (πακέτων). Κάθε μέτρο συνοδεύεται από την αντίστοιχη περιγραφή, τα πλεονεκτήματα και σχετικές διεθνείς εμπειρίες. Στο σχέδιο δράσης διευκρινίζεται ρητά η αρμόδια αρχή για κάθε μέτρο, αλλά και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Ένα από τα 12 μέτρα είναι η εφαρμογή ενός προγράμματος διαμοιρασμού ποδηλάτων (bike sharing). Το μέτρο περιγράφεται και αναφέρονται τα πλεονεκτήματά του, όπως η βελτίωση της δημόσιας υγείας και η αναβάθμιση των δημόσιων χώρων. Επίσης, περιγράφονται λοιπές διεθνείς εμπειρίες, καθώς διάφορα συστήματα διαμοιρασμού ποδηλάτων σε μητροπολιτικές περιοχές εφαρμόζονται σήμερα με επιτυχία σε μεγάλες πόλεις της Ευρώπης (π.χ. Παρίσι, Βαρκελώνη, Λυών και Λονδίνο).

Τα μέτρα που παρουσιάζονται είναι επιτεύξιμα από οικονομικής σκοπιάς και αποσκοπούν στη βελτίωση της κοινωνικής συνοχής και στη μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων Ι.Χ.

Τορίνο

Η πόλη του Τορίνο είναι μια τοπική δημοτική αρχή της βορειοδυτικής Ιταλίας (περιοχή Piedmont), η οποία εκτείνεται σε μια περιοχή 130 km² περίπου, έχει πληθυσμό 900.000 κατοίκων και σύντομα πρόκειται να αναδειχτεί σε πρωτεύουσα της νεοσυσταθείσας μητροπολιτικής περιοχής του Τορίνο (Ν. 56, της 7ης Απριλίου 2014). Στην πόλη κατοικούν 6.950 άτομα/km² και είναι η τρίτη πιο πυκνοκατοικημένη πόλη της Ιταλίας, μετά τη Νάπολη και το Μιλάνο (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, ISTAT, 2014). Λόγω της έκτασής της και του ΑΕΠ που ανέρχεται σε 55.000 εκατομμύρια ευρώ, το Τορίνο είναι μια από τις σημαντικότερες πόλεις της Ιταλίας. Η γενική κατάσταση της κινητικότητας στην πόλη χαρακτηρίζεται από τα εξής:

- 1.400.000 αυτοκινούμενες μετακινήσεις ημερησίως, 60% με Ι.Χ. και 40% με δημόσια συγκοινωνία
- Μείωση της αστικής κυκλοφορίας κατά 10% την τελευταία 4ετία, αύξηση των χρηστών δημόσιων συγκοινωνιών κατά 15% σε σχέση με το 2009
- 600.000 έξυπνες κάρτες δημόσιας συγκοινωνίας (BIP) παραδίδονται στο Τορίνο και την ενδοχώρα του
- Κατανομή των μέσων συγκοινωνίας στην πόλη: πεζοί 29%, Ι.Χ. 43%, δημόσια συγκοινωνία 23%, ποδήλατα 3,14%, άλλο 1,86%

Το Τορίνο φιλοδοξεί να αναδειχτεί σε κέντρο υπεριοχής όσον αφορά τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στην Ιταλία και την Ευρώπη, αλλά και σε μια έξυπνη πόλη όπου η βιώσιμη, έξυπνη και ασφαλής κινητικότητα θα συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Για την επίτευξη του βασικού στόχου της μείωσης των εκπομπών CO₂, στόχος του Τορίνο είναι:

- Να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών εμπορευμάτων εφαρμόζοντας ένα νέο «οικοσύστημα» για την προμήθεια/διανομή προϊόντων στον τοπικό βρόγχο
- Να μειωθεί η κυκλοφορία των Ι.Χ. από τη μητροπολιτική περιοχή προς το κέντρο της πόλης και έως το 2020 ο λόγος δημόσιας συγκοινωνίας/Ι.Χ. να έχει φτάσει σε 50%/50% με την εφαρμογή μιας δυναμικής οδικής λύσης
- Να ενισχυθεί η μετάβαση σε πιο περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους (π.χ. δημόσιες συγκοινωνίες, συλλογικές μεταφορές με Ι.Χ.) παρέχοντας προσωποποιημένη πληροφόρηση στους επιβάτες για το πραγματικό κόστος και τις περιβαλλοντικές συνέπειες των Ι.Χ. αυτοκινήτων, βελτιώνοντας την αντίληψη των πολιτών για το οικονομικό όφελος από τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών
- Να γίνει πιο ελκυστική η χρήση των ποδηλάτων και να βελτιωθεί συνολικά η διατροφικότητα, αντιμετωπίζοντας τις βασικές αδυναμίες και τους κινδύνους της χρήσης ποδηλάτων
- Να αλλάξει η συμπεριφορά των πολιτών, ώστε να υιοθετήσουν διατροφικούς και πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, εφαρμόζοντας μια υπηρεσία διατροφικής κινητικότητας για τη βελτίωση της ικανοποίησης των πολιτών, οι οποίοι πλέον θα προτιμούν λύσεις που θα συνδυάζουν τη μετακίνηση με αυτοκίνητο και ποδήλατο

Το ΣΒΑΚ δεν είναι υποχρεωτικό στην Ιταλία. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 32 του Ν. 340 του 2000 (Ν. 340/2000, άρθρο 22), πρέπει να αναπτυχθούν μακροπρόθεσμα (σε βάθος 10ετίας), συστηματικά και ολοκληρωμένα εργαλεία σχεδιασμού για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας. Το ΣΒΑΚ θεωρείται ένα βασικό εργαλείο σχεδιασμού για όλους τους δήμους και τα αστικά συγκροτήματα με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων.

Το ΣΒΑΚ του Τορίνο, παράλληλα με τον περιφερειακό σχεδιασμό, έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο μιας μεσοπρόθεσμης στρατηγικής (10-15 ετών), καθορίζοντας κατευθυντήριες οδηγίες, στόχους και λειτουργικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO₂ κατά περισσότερο από 20% έως 2020:

1) βελτίωση της απόδοσης του συστήματος και της οικονομίας, 2) μεγαλύτερη ασφάλεια και καλύτερη ποιότητα περιβάλλοντος, 3) αξιοποίηση των υποδομών, διατηρώντας παράλληλα την αστική δομή. Το ΣΒΑΚ του Τορίνο διαμορφώθηκε αρχικά το 2008 και τώρα αναμένεται να ανανεωθεί, τόσο ως προς το περιεχόμενο όσο και ως προς τη μεθοδολογία του σχεδίου, κεφαλαιοποιώντας τις βέλτιστες πρακτικές των ευρωπαϊκών πόλεων που υπερέρχουν και λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες αρχές σχεδιασμού αστικής κινητικότητας, όπως περιγράφονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Κατευθυντήριες οδηγίες – Ανάπτυξη και υλοποίηση σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας) και τους ειδικούς στον τομέα της αστικής κινητικότητας. Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του ΣΒΑΚ, ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην ενσωμάτωση μιας δυναμικής διαδικασίας «ελέγχου και αξιολόγησης», ανανεώνοντας και ενισχύοντας τις διαδικασίες που προβλέπονται ήδη στην πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ.

Για το Τορίνο, επιτυχής υλοποίηση σημαίνει τα εξής:

- Έξυπνα συστήματα κινητικότητας (ITS) (έλεγχος αστικής κυκλοφορίας, συστήματα επιβολής, προηγμένα και ολοκληρωμένα τηλεματικά, σύστημα διαχείρισης κινητικότητας, logistics)
- Έξυπνα εισιτήρια (περιφερειακό και ολοκληρωμένο σύστημα εισιτηρίων με έξυπνες ηλεκτρονικές κάρτες)
- Infomobility (πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο εντός της μητροπολιτικής περιοχής για το σύστημα στάθμευσης, τις δημόσιες συγκοινωνίες και την κίνηση)

Κινητικότητα στη Ντονόστια 2008-2024, Σαν Σεμπασιάν

Το Σαν-Σεμπασιάν-Ντονόστια βρίσκεται στη Χώρα των Βάσκων, στη βόρεια Ισπανία. Συχνά αναφέρεται ως ένα από τα καλύτερα μέρη του κόσμου για φαγητό, χάρη στα υψηλής ποιότητας εστιατόρια και τα pintxo bars που διαθέτει.

Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας «τρέχει» εκεί από το 2008 έως το 2024, με αρχικό στόχο να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες ανάγκες κινητικότητας και να ενοποιήσει τα επιμέρους προγράμματα, οι προτάσεις των οποίων ενίοτε ήταν αντικρουόμενες.

Το σχέδιο συνίσταται σε ένα όραμα με τέσσερις άξονες, το οποίο αναλύεται σε πέντε πολιτικές και 13 σχέδια δράσης. Κάθε σχέδιο δράσης περιλαμβάνει επιμέρους μέτρα. Για παράδειγμα, η κινητικότητα των πεζών περιλαμβάνει τα εξής μέτρα: Donostia Camina Plus (διαμόρφωση δικτύου πεζών), κάθετες δημόσιες συγκοινωνίες και κατάργηση των εμποδίων για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Σε γενικές γραμμές, τα μέτρα περιγράφονται βάσει του σκοπού και της γεωγραφικής έκτασής τους. Όποτε κρίνεται σκόπιμο, αναφέρονται και οι σχέσεις τους με άλλα σχέδια δράσης.

Έχουν μελετηθεί δύο σενάρια για τον υπολογισμό του μεσοπρόθεσμου αντίκτυπου του ΣΒΑΚ στην κινητικότητα. Το πρώτο σενάριο που μελετήθηκε είναι τι θα μπορούσε να συμβεί εάν συνεχιζόταν η τρέχουσα τάση στον τομέα της κινητικότητας, και το δεύτερο σενάριο που μελετήθηκε είναι τι θα μπορούσε να συμβεί με την εφαρμογή του ΣΒΑΚ και των αντίστοιχων μέτρων.

Οι πολιτικές ποσοτικοποιούνται σε μετρήσιμους στόχους. Για παράδειγμα, αναφέρεται πως το πλήθος των μετακινήσεων με τα πόδια και με το ποδήλατο πρέπει να αυξηθεί κατά 5% έως το 2013, κατά 15% έως το 2016 και κατά 20% έως το 2024.

Σχέδιο δράσης της Σόφια

Η Σόφια είναι η πρωτεύουσα της Βουλγαρίας και η μεγαλύτερη πόλη της χώρας. Πρόκειται για το διοικητικό, βιομηχανικό, μεταφορικό, πολιτισμικό, κυβερνητικό και ακαδημαϊκό κέντρο της χώρας. Η Σόφια είναι μια δυναμική πόλη που γνωρίζει σταθερή αύξηση ως προς τον πληθυσμό και τον αστικό ιστό της κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Η Σόφια έχει αναπτύξει ένα καλό σύστημα κινητικότητας, το οποίο καλύπτει ένα σημαντικό μέρος του εθνικού συστήματος μεταφορών. Είναι η μόνη πόλη της Βουλγαρίας με τέσσερα είδη δημόσιων συγκοινωνιών: λεωφορεία, τραμ, τρόλεϊ και μετρό. Με την υποστήριξη των ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές επενδύσεις για την κατασκευή μετρό και για την ανανέωση του στόλου των δημόσιων συγκοινωνιών.

Σήμερα διαμορφώνεται το νέο (δεύτερο) ΣΒΑΚ της Σόφια. Καλύπτει έναν χρονικό ορίζοντα έως το 2035 και προβλέπεται να αναπτύσσεται για 3 χρόνια, έως το 2020.

Το σχέδιο δράσης θα περιλαμβάνει τα εξής:

- Μια στρατηγική για την υλοποίηση βήμα προς βήμα του προτεινόμενου πακέτου μέτρων, πολιτικών και πρωτοβουλιών, αξιολογώντας την σκοπιμότητά τους και τις ευκαιρίες χρηματοδότησης
- Το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής αυτών βάσει του σχεδίου δράσης
- Τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους παράγοντες που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη ενός ρεαλιστικού και υλοποιήσιμου σχεδίου δράσης

Το σχέδιο δράσης θα περιλαμβάνει μελέτες σκοπιμότητας για τουλάχιστον τρεις πρωτοβουλίες χρηματοδότησης που περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης.

Η στρατηγική για την υλοποίηση του σχεδίου βήμα προς βήμα συνδέεται άμεσα με το πώς ορίζεται η χρηματοδότηση στο πλαίσιο του σχεδίου, τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους και τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης των επιμέρους επενδυτικών προτάσεων.



Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ CIVITAS
ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΙΤΑΙ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΝΩΣΗ

www.sumps-up.eu

