



PROSPERITY



ΠΑΚΕΤΟ ΠΟΡΩΝ

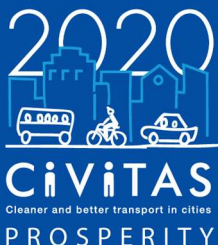
Επικοινωνία και Συμμετοχή Εμπλεκομένων στο νέο ΣΒΑΚ

Υπεύθυνος Συγγραφής: Fred DOTTER | Mobiel 21

Υπεύθυνος Σύνταξης: Patrick AUWERX | Mobiel 21

Ημερομηνία: 19.09.2017

Κατάσταση: Τελικό



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

Πίνακας Περιεχομένων

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
2	ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	4
3	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	6
4	ΑΝΑΦΟΡΕΣ	10
4.1	ΈΡΓΑ ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ	10
4.2	ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	12

1 Εισαγωγή

Αυτό το κεφάλαιο παρέχει μια σύντομη εισαγωγή στο θέμα της εκπαίδευσης, καθώς και σε αυτό το πακέτο πόρων.

Εκπαίδευση σχετικά με την επικοινωνία και τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων στο ΣΒΑΚ

Η καλή επικοινωνία είναι απαραίτητη για την επιτυχία των αποφάσεων σχεδιασμού, και τα θέματα των μεταφορών δεν αποτελούν εξαίρεση.

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και του κοινού αποτελεί μία από τις θεμελιώδεις απαιτήσεις του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Βασίζεται στην ιδέα ότι οι πολίτες και οι εμπλεκόμενοι μπορούν να εκφράσουν τις ιδέες και τις ανησυχίες τους και μπορούν να συνεισφέρουν προσφέροντας δημιουργικές και καινοτόμες λύσεις στα προβλήματα των μεταφορών. Επιπλέον, ενθαρρύνει τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς να αναλάβουν πρωτοβουλίες για βιώσιμες ιδέες, πολιτικές και έργα κινητικότητας στον τομέα των μεταφορών. Ταυτόχρονα, αποτελεί ευκαιρία για τις διοικήσεις των πόλεων να ενσωματώσουν την τοπική εμπειρογνομosύνη και την ανατροφοδότηση στα έργα τους, επιτυγχάνοντας έτσι το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα όσον αφορά την επίτευξη συναίνεσης. Η μη τήρηση των αρχών συμμετοχής στο σχεδιασμό της κινητικότητας σημαίνει, όχι μόνο ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας», αλλά και ότι χάνεται η ευκαιρία να ευαισθητοποιηθούν οι φορείς σχετικά με τις τοπικές προκλήσεις και λύσεις αστικής κινητικότητας, ώστε να επιτευχθούν πιο αποτελεσματικές και αποδοτικές επιλογές πολιτικής, περισσότερο διαφανείς διαδικασίες λήψης αποφάσεων, και μείωση του χάσματος μεταξύ πολιτών (ή εμπλεκόμενων φορέων) και πολιτικών. Οι πολίτες και οι οργανισμοί θα συμμετάσχουν έτσι στη χάραξη, εφαρμογή και αξιολόγηση πολιτικής, σε τοπικό επίπεδο. Η συνεργασία και η συμμετοχή θεσμικών οργάνων είναι συνεχείς δραστηριότητες που πρέπει να ξεκινούν νωρίς κατά τη διάρκεια της φάσης καθορισμού των διαδικασιών του ΣΒΑΚ.

Σχετικά με αυτό το πακέτο πόρων

Αυτή η εκπαίδευση παρέχει στους συμμετέχοντες **κατανόηση σε βάθος της επικοινωνίας και της συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων του νέου ΣΒΑΚ**. Θα εξετάσει τη διαδικασία επικοινωνίας και συμμετοχής από πολλές πτυχές, όπως επίσης και τις πιθανές προκλήσεις που εμφανίζονται κατά την εφαρμογή του. Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, οι συμμετέχοντες θα συμμετάσχουν σε ομαδικές συζητήσεις και συνεδρίες διαδραστικών ασκήσεων. Στόχος αυτής της εκπαίδευσης είναι η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και η παροχή στους συμμετέχοντες των απαραίτητων θεωριών και πραγματικών παραδειγμάτων, τα οποία θα βοηθήσουν στην αντιμετώπιση των γνωστικών ελλείψεων και θα ενισχύσουν τις σχετικές δεξιότητες.

Αυτό το πακέτο πόρων προσφέρει διάφορα γενικά άρθρα, τα οποία διαρθρώνονται σε 3 κύρια κεφάλαια: Ορισμός και επισκόπηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, Εργαλεία και εμπειρίες. Εκτός από τις δραστηριότητες εκπαίδευσης, ελπίζουμε ότι αυτά τα άρθρα και τα εργαλεία μπορούν να σας βοηθήσουν να εξετάσετε το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας για την υλοποίησή του στη δική σας πρακτική.

2 Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το παρόν κεφάλαιο παρέχει έναν ορισμό για τα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), την αντίστοιχη διαδικασία, πού μπορείτε να βρείτε περαιτέρω οδηγίες, ένα εργαλείο αυτοαξιολόγησης, καθώς και ένα γλωσσάρι ΣΒΑΚ.

Ορισμός

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αποτελεί ένα στρατηγικό σχέδιο το οποίο αποσκοπεί στην ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περίχωρά τους για την επίτευξη καλύτερης ποιότητας ζωής. Βασίζεται σε υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη τις αρχές της ολοκλήρωσης, συμμετοχής και αξιολόγησης.

Ο παραπάνω ορισμός προέρχεται από τις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής "Ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας". Όπως ορίζεται στο Πακέτο Μέτρων για την Αστική Κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προωθήσει ενεργά την έννοια του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας επί σειρά ετών και δεσμεύεται για την υποστήριξη των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών κατά τη διαδικασία ανάπτυξης και εφαρμογής των ΣΒΑΚ, μεταξύ άλλων μέσω χρηματοδοτικών μέσων.

Πηγή: Γλωσσάρι ΣΒΑΚ - <http://www.eltis.org/glossary>

Διαδικασία

Η προετοιμασία ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελεί μια πολύπλοκη διαδικασία. Οι κατευθυντήριες γραμμές που αναπτύχθηκαν με την υποστήριξη της Επιτροπής προσφέρουν συγκεκριμένες προτάσεις για τον τρόπο εφαρμογής της ιδέας των ΣΒΑΚ και προετοιμασίας μιας στρατηγικής για την αστική κινητικότητα που να βασίζεται σε σαφές όραμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής. Η διαδικασία της ανάπτυξης και εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ μπορεί να αναλυθεί σε 11 κύρια βήματα:

- Βήμα 1: Προσδιορίστε τις δυνατότητές σας για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ
- Βήμα 2: Καθορίστε τη διαδικασία ανάπτυξης και το πεδίο εφαρμογής του σχεδίου
- Βήμα 3: Αναλύστε την κατάσταση της κινητικότητας και αναπτύξτε σενάρια
- Βήμα 4: Αναπτύξτε ένα κοινό όραμα
- Βήμα 5: Καθορίστε προτεραιότητες και μετρήσιμους δείκτες
- Βήμα 6: Αναπτύξτε αποδοτικά πακέτα μέτρων
- Βήμα 7: Συμφωνείστε σε σαφείς ευθύνες και κατανείμετε τους προϋπολογισμούς
- Βήμα 8: Δημιουργείστε συστήματα για την παρακολούθηση και αξιολόγηση στο πλαίσιο του σχεδίου
- Βήμα 9: Υιοθετείστε το ΣΒΑΚ
- Βήμα 10: Εξασφαλίστε σωστή διαχείριση και επικοινωνία (κατά την εφαρμογή του σχεδίου)
- Βήμα 11: Αποκομίστε διδάγματα

Επιπλέον, ένα ΣΒΑΚ περιέχει σημαντικές πληροφορίες, όπως μια λίστα στοιχείων για τη σημασία της συμμετοχής των εμπλεκόμενων και των πολιτών, καθώς και πληροφορίες σχετικά με τα βήματα κατά τα οποία η συμμετοχή έχει (μέγιστη) σημασία.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τα ΣΒΑΚ - <http://eltis.org/content/sump-process>

Κατευθυντήριες Γραμμές

Οι κατευθυντήριες γραμμές απευθύνονται στις τοπικές αρχές, τους επαγγελματίες των αστικών μετακινήσεων και της κινητικότητας, καθώς και σε άλλους εμπλεκόμενους φορείς που συμμετέχουν στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ. Κάθε βήμα της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου απεικονίζεται με παραδείγματα καλών πρακτικών, εργαλεία και αναφορές σε περαιτέρω πληροφορίες.

Είναι διαθέσιμες σε διάφορες γλώσσες και διατίθεται επίσης μια ηλεκτρονική έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών (στα Αγγλικά), ώστε να παρέχει μια βολική και διαδραστική πηγή πληροφοριών για τους επαγγελματίες της κινητικότητας. Οι κατευθυντήριες γραμμές προέρχονται από την αναθεώρηση των υφιστάμενων εγγράφων και από μια διαδικασία διεξοδικής διαβούλευσης εμπειρογνομόνων σε όλη την Ευρώπη που διοργανώθηκε μεταξύ του 2010 και του 2013 στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υπηρεσιών προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τα ΣΒΑΚ - <http://eltis.org/content/sump-process>

Εργαλείο Αυτοαξιολόγησης

Το Εργαλείο Αυτοαξιολόγησης ΣΒΑΚ επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές σχεδιασμού να αξιολογήσουν τη συμμόρφωση του σχεδίου με την ιδέα και τις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τα ΣΒΑΚ, τόσο κατά την ανάπτυξη του σχεδίου όσο και μετά την ολοκλήρωσή του.

Η αυτοαξιολόγηση βασίζεται σε 100 σαφείς και διαφανείς ερωτήσεις που ακολουθούν τα βήματα του κύκλου σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Τα αποτελέσματα βοηθούν τις αρχές σχεδιασμού να κατανοήσουν τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της διαδικασίας σχεδιασμού. Το εργαλείο διατίθεται δωρεάν για μη εμπορική χρήση.

Πηγή: Ακαδημία Κινητικότητας - <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=15>

Γλωσσάρι

Το [Γλωσσάρι των ΣΒΑΚ](#) έχει ως στόχο να παρέχει μια μοναδική πηγή για τους επαγγελματίες, ώστε να μπορούν να βρίσκουν σύντομες επεξηγήσεις ειδικών όρων και συντομογραφιών που σχετίζονται με το θέμα του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Το Γλωσσάρι έχει προετοιμαστεί από ομάδα εμπειρογνομόνων αναθεωρώντας σχετικές εκθέσεις, έγγραφα καθοδήγησης και υπάρχοντα γλωσσάρια.

Πηγή: Γλωσσάρι ΣΒΑΚ - <http://www.eltis.org/glossary>

3 Συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων

Αυτό το κεφάλαιο παρέχει πληροφορίες σχετικά με το λόγο για τον οποίο η συμμετοχή είναι σημαντική στο σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας και παρέχει ορισμένες σκέψεις σχετικά με αυτό το θέμα.

Γιατί είναι σημαντική η συμμετοχή για το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας;

Η συμμετοχή του κοινού στα ζητήματα που διαμορφώνουν την πόλη δεν είναι από μόνη της μια νέα έννοια ή ευθύνη. Σε πολλά μέρη, ιδίως στις ευρωπαϊκές πόλεις των παλαιότερων κρατών μελών, υπάρχουν ήδη πολιτικές και υποχρεωτικές διαδικασίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο το κοινό πρέπει να συμμετέχει σε μεγάλα κατασκευαστικά έργα. Επίσης, υπάρχουν ποικίλα παραδείγματα για το πώς οι συμμετοχικές προσεγγίσεις αποτελούν ένα φόρουμ για τη συζήτηση θεμάτων των εμπλεκόμενων φορέων, όπου συχνά εκφράζονται αντιφατικές απόψεις, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε αλλαγές στα σχέδια και σε επιτυχημένα αποτελέσματα. Σημαντικά ερωτήματα είναι το πώς και σε ποιο βαθμό η συμμετοχή του κοινού έχει αυξηθεί συνολικά στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, η οποία απαιτεί μακροπρόθεσμη λήψη αποφάσεων από την αστική κοινωνία, στην οποία τα οικολογικά, οικονομικά και κοινωνικά θέματα και τα διαφορετικά συμφέροντα πρέπει να είναι ισορροπημένα. Μια σχετικά νέα διάσταση της συμμετοχής αφορά νέα μέσα, όπως τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και τα επαγγελματικά φόρουμ, που επιτρέπουν στους ανθρώπους να ενημερώνονται για ένα θέμα και να σχολιάζουν από οποιοδήποτε μέρος και ανά πάσα στιγμή. Παρ' όλα αυτά, δεν έχει υλοποιηθεί ακόμη μια ευρεία και συστηματική κουλτούρα συμμετοχής, η οποία να υποστηρίζεται πλήρως από τους εμπλεκόμενους φορείς και να χρησιμοποιείται ενεργά από το κοινό.

Υπάρχει τώρα μια δυναμική υποστήριξη για μια νέα προσέγγιση του στρατηγικού σχεδιασμού βιώσιμων μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρώπη που ενσωματώνει τη συμμετοχή του κοινού ως αναπόσπαστο στοιχείο. Συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός των μεταφορών και τα σχετικά μέτρα αποτελούν συχνά αντικείμενο αμφιλεγόμενων συζητήσεων εντός της αστικής κοινότητας. Η έννοια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η οποία προωθείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθιερώνει την αρχή ότι το κοινό πρέπει να συμμετέχει από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών και όχι μόνο όταν τα σχέδια έχουν ολοκληρωθεί σε μεγάλο βαθμό και μπορούν πια να γίνουν μόνο μικρές τροποποιήσεις. Για να γίνει αυτό είναι απαραίτητο οι δημόσιες αρχές να "ανοίξουν" ένα πολύ εξειδικευμένο και περίπλοκο θέμα συζήτησης και να προετοιμαστούν για συμμετοχή στο πλαίσιο της διαδικασίας σχεδιασμού. Η ιδέα είναι ενδιαφέρουσα επειδή οι πρακτικές συμμετοχής των εμπλεκόμενων σε ολόκληρη την Ευρώπη είναι πολύ διαφορετικές και σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδίως στα νέα κράτη μέλη, υπάρχει ελάχιστη εμπειρία όσον αφορά το τι πραγματικά σημαίνει να εμπλέκονται οι πολίτες στη λήψη αποφάσεων και όχι μόνο να ενημερώνονται για τα αποτελέσματα.

Σημαντικό λόγο για την ανάληψη συμμετοχής αποτελεί η απόκτηση γνώσης που μπορεί να ενημερώσει την προετοιμασία ενός σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας. Ένας μεγάλος όγκος της εργασίας αντιμετωπίζει τη συμμετοχή ως αναπτυσσόμενη γνώση, η οποία στηρίζει πολλές από τις συμμετοχικές προσεγγίσεις που αναπτύχθηκαν τα τελευταία 20 χρόνια

Σύμφωνα με τον Glass (1979), η συμμετοχή του κοινού έχει πέντε βασικούς στόχους: την ανταλλαγή πληροφοριών, την εκπαίδευση, τη στήριξη, τη συμπληρωματική λήψη αποφάσεων και

την αντιπροσωπευτικές εισροές. Ο Krause (2014) ορίζει τους στόχους και τα οφέλη της συμμετοχής στις διαδικασίες σχεδιασμού ως εξής:

- Κάνει πιο διαφανείς τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.
- Εντείνει την αμοιβαία κατανόηση μεταξύ πολιτών και διοίκησης.
- Εξετάζει ιδέες, ανησυχίες και γνώσεις.
- Βελτιώνει το γνωστικό υπόβαθρο.
- Έχει θετική επίδραση στις διαδικασίες σχεδιασμού καθώς αυξάνει την αποδοχή.

Η συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς θεωρείται γενικά συνήθης πρακτική - αλλά σε πολλές περιπτώσεις μόνο ορισμένοι εμπλεκόμενοι έχουν πράγματι λόγο στο σχεδιασμό. Η συμμετοχή όλων των διαφορετικών τύπων εμπλεκόμενων σε ολόκληρη τη διαδικασία σχεδιασμού, και η αντιμετώπιση των συγκεκριμένων αναγκών τους, είναι ζωτικής σημασίας. Αυτό αφορά ιδιαίτερα τις ομάδες με λιγότερη ικανότητα να εκφράζουν τις ανησυχίες ή τις απαιτήσεις τους και να επικρατούν, σε σύγκριση με άλλες ισχυρότερες ομάδες. Παραδείγματα ομάδων που είναι δύσκολο να προσεγγιστούν είναι οι εθνικές μειονότητες, τα άτομα με αναπηρίες, οι νέοι και οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με χαμηλό επίπεδο βασικών γνώσεων και οι απασχολημένοι ομάδες.

Η συμμετοχή στον σχεδιασμό των μεταφορών και της κινητικότητας έχει μελετηθεί λιγότερο από τη συμμετοχή σε άλλους τομείς δημόσιας πολιτικής και σχεδιασμού. Ωστόσο, τα τελευταία 20 χρόνια παρατηρείται σταδιακή αύξηση της εφαρμογής και της μελέτης της συμμετοχής στο σχεδιασμό της κινητικότητας. Όσον αφορά την κινητικότητα και τις μεταφορές, όπως και σε άλλους τομείς, υπάρχουν εμφανείς εντάσεις σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού και των εμπλεκόμενων φορέων στις διαδικασίες σχεδιασμού, οι οποίες συχνά περιλαμβάνουν πολύ τεχνικά ζητήματα. Αυτό τονίζει την αξία της παρουσίασης τεχνικών πληροφοριών σε όσο το δυνατόν πιο προσίτη μορφή. Ωστόσο, είναι εξίσου σημαντικό να εξεταστεί το κατά πόσο ο σχεδιασμός των μεταφορών και της κινητικότητας περιλαμβάνει και προκαλείται από κοινωνικά, πολιτικά, ηθικά και πολιτιστικά ζητήματα, τα οποία το κοινό είναι σε θέση να συζητήσει (Bickerstaff και Walker, 2005, Mullen, 2012).

Προβληματισμός σχετικά με τον συμμετοχικό σχεδιασμό της κινητικότητας

Η αναδυόμενη τάση των πόλεων να μεταβαίνουν από τις "από πάνω προς τα κάτω" προσεγγίσεις σχεδιασμού στον συνεργατικό σχεδιασμό των μεταφορών, συζητείται τόσο στα πλαίσια της ακαδημαϊκής έρευνας όσο και των πρακτικών σχεδιασμού. Λόγω της πληθώρας διαδικασιών συμμετοχής μεγάλης κλίμακας, που πραγματοποιούν σήμερα οι πόλεις, ορισμένοι εμπειρογνώμονες ήδη μιλούν για το φαινόμενο της «ψυχαγωγικής επικοινωνίας» - "participation" (π.χ. Selle, 2013). Ωστόσο, οι γενικές δυσκολίες στη διεξαγωγή αποτελεσματικής συμμετοχής στο πλαίσιο του σχεδιασμού των μεταφορών και η αποτυχία των μεθόδων συμμετοχής στο παρελθόν, σημαίνουν ότι το νέο πρότυπο συμμετοχής τίθεται επίσης υπό αμφισβήτηση. Αυτό συνδέεται, αφενός, με βασικά ερωτήματα σχετικά με το συμμετοχικό σχεδιασμό, όπως:

- Ερωτήματα δημοκρατίας: Πληροί όντως η συμμετοχή τις δημοκρατικές απαιτήσεις, δεδομένου ότι συχνά εμπλέκονται μόνο μικρά τμήματα του κοινού ή των εμπλεκόμενων φορέων (Booth και Richardson 2001); Πρόκειται για μια αντιπροσωπευτική διαδικασία λήψης αποφάσεων, αν μόνο εκείνοι που επηρεάζονται άμεσα και όσοι συμμετέχουν τακτικά στις διαβουλεύσεις, εμπλέκονται ενεργά σε μια διαδικασία συμμετοχής - οι οποίοι αντιπροσωπεύουν μόνο το 1% των κατοίκων μιας πόλης (σε πόλεις με > 50.000 κατοίκους, βλ. Selle, 2013)
- Ερωτήματα αποδοχής: Η συμμετοχή εξασφαλίζει πραγματικά αποδοχή; Η διεξαγωγή μιας σύνθετης και δαπανηρής διαδικασίας συμμετοχής δεν εγγυάται ούτε την αποδοχή ενός Σχεδίου

Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ούτε την αποδοχή μιας ειδικής πολιτικής ή μέτρου στον τομέα των μεταφορών.

- Ερωτήματα ποιότητας: Ορισμένοι ερευνητές υποστηρίζουν ότι η ποιότητα των αποφάσεων δεν βελτιώνεται απαραίτητα κατά τη διαβούλευση με το κοινό και σε ορισμένες περιπτώσεις φθίνει, εξαιτίας, μεταξύ άλλων, περισσότερων και λιγότερο σημαντικών συμφερόντων και έλλειψης εμπειρογνωμοσύνης.

Από την άλλη πλευρά, εξακολουθούν να υπάρχουν πρακτικά ερωτήματα που αντιμετωπίζουν οι τοπικές αρχές κατά τη διεξαγωγή των διαδικασιών συμμετοχής:

- Πώς να προχωρήσετε μετά από τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και του κοινού σε σεμινάρια, ηλεκτρονικές διαβουλεύσεις και εκδηλώσεις οραματισμού στον τομέα των μεταφορών; Πώς να ενσωματώσετε τα αποτελέσματα στη διαδικασία λήψης αποφάσεων;
- Πώς να λάβετε υπόψη τα αποτελέσματα στην τρέχουσα διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών;
- Και πώς θα καταλήξετε σε μια κοινή αποδεκτή απόφαση, εάν οι απαιτήσεις και οι προτάσεις του κοινού είναι μη ρεαλιστικές, ανέφικτες και - μία από τις μεγαλύτερες ανησυχίες - οικονομικά μη βιώσιμες;

Υπάρχουν, ορισμένα ζητήματα του συμμετοχικού σχεδιασμού, τα οποία δεν έχουν ακόμη επιλυθεί πλήρως. Ωστόσο, η επιστροφή στην κατάσταση μη συμμετοχής δεν αποτελεί επιλογή. Τα τρέχοντα παραδείγματα σχεδιασμού στην Ευρώπη, όπως η Στουτγκάρδη ή το Βουκουρέστι, όπου αμφιλεγόμενα έργα αστικής ανάπτυξης οδήγησαν σε μαζικές διαμαρτυρίες, δείχνουν ότι οι διαδικασίες σχεδιασμού χωρίς δημόσια αποδοχή μπορούν να παρεμποδιστούν και, στην χειρότερη περίπτωση, να απαγορευτούν. Πολλές άλλες ευρωπαϊκές πόλεις αντιμετωπίζουν παρόμοιες καταστάσεις και υπάρχει μια αυξανόμενη τάση των ανθρώπων να συνειδητοποιούν και να δείχνουν ότι ο σχεδιασμός των μεταφορών στην πράξη δε συμφωνεί με τις ιδέες και τις προσδοκίες τους. Όχι μόνο οι πολίτες, αλλά και οι ερευνητές και οι πολιτικοί ζητούν την αύξηση των άμεσων δημοκρατικών μεθόδων και της συμμετοχής των πολιτών στο σχεδιασμό ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των απόψεων των πολιτικών και του ιδιωτικού τομέα με τις απόψεις του «κοινού» πολίτη.

Οι τοπικές αρχές πρέπει να ανταποκριθούν στην παρούσα πρόκληση που προέκυψε κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, ώστε να ακουστούν οι πολίτες και οι εμπλεκόμενοι φορείς, οι οποίοι αποτελούν ομάδες-στόχο της αστικής κινητικότητας, και να ληφθούν υπόψη οι ιδέες και οι απόψεις τους. Ταυτόχρονα, οι συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού μπορούν να εκπαιδεύσουν τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους για το πώς μπορούν να προσφέρουν τις γνώσεις και τις εμπειρίες τους στο σχεδιασμό της κινητικότητας και γενικότερα πώς μπορούν να συμβάλουν με επιτυχία στη δημοκρατική λήψη αποφάσεων. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός εξακολουθεί να είναι μια νέα προσέγγιση που απαιτεί μια διαδικασία εκμάθησης και από τις δύο πλευρές.

Οι τοπικές αρχές μπορούν να αναπτύξουν αποτελεσματικότερα και αποδοτικότερα (από άποψη κόστους) σχέδια και προγράμματα κινητικότητας με τη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων από τα αρχικά έως τα τελικά στάδια σχεδιασμού και με τον εντοπισμό αμφιλεγόμενων ζητημάτων πριν από τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης. Η συμμετοχή μπορεί να αποτρέψει τις αντιρρήσεις και την αποτυχία ενός σχεδίου, συγκεντρώνοντας τους τοπικούς φορείς και συμφωνώντας για τον τρόπο με τον οποίο θα επέλθει πρόοδος. Έτσι, οι καθυστερήσεις και τα κόστη μπορούν να μειωθούν τόσο στη φάση σχεδιασμού όσο και στη φάση υλοποίησης. Τέλος, η συμμετοχή συχνά συμβάλλει στην οικειοποίηση των αποφάσεων και των μέτρων και δημιουργεί μεγαλύτερο αίσθημα ευθύνης μεταξύ των πολιτικών, των υπεύθυνων σχεδιασμού, των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

Πηγή: Mobil. TUM 2014 “Βιώσιμη Κινητικότητα σε Μητροπολιτικές Περιοχές”, Μάιος 19-20, 2014.
“Συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων: Προϋπόθεση για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα”.
Miriam Lindenau, Susanne Böhler-Baedeker | Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH,
Clever Str. 13-15, 50688 Cologne, Germany;

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146514003093>

4 Αναφορές

Το παρόν κεφάλαιο παρέχει μια πλήρη επισκόπηση παραδειγμάτων και εμπειριών από έργα και πρωτοβουλίες του παρελθόντος και του παρόντος, καθώς και από διάφορα εργαλεία και κατευθυντήριες γραμμές.

4.1 Έργα και Πρωτοβουλίες

Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας | www.eltis.org/mobility-plans

Η Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υποστηρίζει τη μετάβαση προς ανταγωνιστικά και αποδοτικά από πλευράς πόρων, συστήματα κινητικότητας στις Ευρωπαϊκές πόλεις:

- Υποστηρίζοντας την περαιτέρω ανάπτυξη [της ιδέας των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας \(ΣΒΑΚ\)](#) και των εργαλείων που απαιτούνται για την επιτυχημένη εφαρμογή τους από τις τοπικές αρχές σχεδιασμού
- Παρέχοντας αυτή την [Πύλη Σχεδίων Κινητικότητας](#) με στόχο τη διάδοση σχετικών πληροφοριών, δημοσιεύσεων και εργαλείων
- Διευκολύνοντας το συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων δράσεων που υποστηρίζονται από την ΕΕ μέσω μιας [Συντονιστικής Ομάδας](#)
- Προσφέροντας ευκαιρίες για ανταλλαγή γνώσεων, εμπειριών και επαφών μέσω ενός [Ετήσιου Συνεδρίου για τα ΣΒΑΚ, εκδηλώσεων](#), εκπαιδευτικών μαθημάτων και μέσων κοινωνικής δικτύωσης.

CIVITAS PROSPERITY | www.sump-network.eu

Υπάρχει ένα κενό μεταξύ των αναγκών και των απαιτήσεων των πόλεων που πρέπει να αναπτύξουν και να υλοποιήσουν ΣΒΑΚ, και των ανώτερων διοικητικών ιδρυμάτων τα οποία θα πρέπει να προετοιμάσουν το έδαφος και να παράσχουν (εθνικά) προγράμματα υποστήριξης ώστε να ενθαρρύνουν τις πόλεις να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν ΣΒΑΚ. Το CIVITAS PROSPERITY συμβάλλει στην κάλυψη αυτού του κενού, προσφέροντας μια μοναδική προσέγγιση συμμετοχής και ενεργοποίησης. Αυτό συμβαίνει με δύο τρόπους. Αφενός, το έργο προσφέρει τακτική ανταλλαγή μεταξύ ομότιμων των εθνικών αρχών διαφόρων χωρών. Αφετέρου, παρέχει τακτική εθνική αναπτυξιακή διαδικασία σε κάθε χώρα, της οποίας οι εθνικές αρχές αλληλεπιδρούν με τις πόλεις. Ο στόχος του CIVITAS PROSPERITY είναι να προωθήσει και να υποστηρίξει την ευρεία υιοθέτηση των ΣΒΑΚ, ειδικά σε περιφέρειες και πόλεις όπου ο βαθμός υιοθέτησης είναι πολύ χαμηλός.

CIVITAS SUITS | www.suits-project.eu

Το έργο SUITS ξεκίνησε την 1η Δεκεμβρίου 2016 και θα διαρκέσει τέσσερα χρόνια. Θα αυξήσει ουσιαστικά την ικανότητα των μικρών και μεσαίων τοπικών αρχών να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν βιώσιμες, ολοκληρωμένες και προσιτές στρατηγικές, πολιτικές, τεχνολογίες, πρακτικές, διαδικασίες, εργαλεία, μέτρα και έξυπνα συστήματα μεταφορών που θα αναγνωρίζουν πλήρως τις ταξιδιωτικές εμπειρίες όλων των χρηστών και των εμπορευμάτων.

CIVITAS SUMPs-Up | www.sumps-up.eu

Το CIVITAS SUMPs-Up είναι ένα έργο χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ, το οποίο συσπειρώνει ευρωπαϊκές πόλεις, ερευνητές, πανεπιστήμια, περιβαλλοντικές οργανώσεις, κλιματολογικά ινστιτούτα, συμβούλους μεταφορών και εμπειρογνώμονες της κινητικότητας σε μια μοναδική πρωτοβουλία, η οποία βοηθά τις πόλεις να εισάγουν πιο καθαρές και βιώσιμες λύσεις κινητικότητας. Στόχος της είναι να βοηθήσει τις πόλεις που έρχονται αντιμέτωπες με τις αρνητικές επιπτώσεις των μεταφορών, να αναπτύξουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) - στρατηγικά έγγραφα μακροπρόθεσμου σχεδιασμού που ενσωματώνουν όλα τα μέσα μεταφοράς και συμβάλλουν στην ισορροπημένη περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική αστική ανάπτυξη.

ADVANCE | www.eu-advance.eu

Το ADVANCE στοχεύει στη βελτίωση των συστημάτων αστικών μεταφορών των Ευρωπαϊκών πόλεων. Υποστηρίζει τις πόλεις και τους δήμους προς την κατεύθυνση μιας βιωσιμότερης αστικής κινητικότητας, βοηθώντας τους να δημιουργήσουν και να βελτιώσουν την ποιότητα των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και των πολιτικών τους.

Το ADVANCE ανέπτυξε, δοκίμασε και εφάρμοσε ένα σύστημα ελέγχου ώστε να βελτιώσει την ποιότητα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

CH4LLENGE | www.sump-challenges.eu

Στο CH4LLENGE, εννέα Ευρωπαϊκές πόλεις και οκτώ υποστηρικτικές οργανώσεις συνεργάστηκαν για να ξεπεράσουν τις τέσσερις πιεστικότερες προκλήσεις του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας:

- Συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.
- Θεσμική συνεργασία μεταξύ τομέων και επιστημονικών κλάδων.
- Εντοπισμός των πλέον αποτελεσματικών μέτρων πολιτικής.
- Παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

ENDURANCE | www.epomm.eu/endurance

Σκοπός του ENDURANCE ήταν να βοηθήσει τις πόλεις και τις περιφέρειες να αναπτύξουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) διευκολύνοντας τη δικτύωση, την αμοιβαία μάθηση και την ανταλλαγή εμπειριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των χωρών. Οι στόχοι του ENDURANCE ήταν οι παρακάτω:

- Η δημιουργία 25 σταθερών εθνικών δικτύων ΣΒΑΚ (συμμετοχή στο EPOMM)
- Η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου ΣΒΑΚ με κεντρικό συντονισμό των εκπαιδεύσεων, εκπαιδευτών, ελέγχων, βάσεων δεδομένων ελέγχων, βάσεων δεδομένων πόλεων και σημάτων ποιότητας
- Να εμπλέξει πάνω από 250 πόλεις στο σχεδιασμό και την εφαρμογή βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

EVIDENCE | www.evidence-project.eu

Αποστολή του EVIDENCE ήταν να εξασφαλίσει ότι τα οικονομικά οφέλη των βιώσιμων μεταφορών κατανοούνται καλύτερα και να διευκολύνει έτσι τη λήψη πιο ενημερωμένων αποφάσεων σχετικά με τις επενδυτικές προτεραιότητες.

Poly-SUMP | www.poly-sump.eu

Το Poly-SUMP, Πολυκεντρικά Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στόχευε στην ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας σε πολυκεντρικές περιοχές - περιοχές που χαρακτηρίζονται από διάφορα κέντρα, όπου οι υπηρεσίες και τα αγαθά και συνεπώς οι ανάγκες μεταφορών είναι διάσπαρτα σε διαφορετικές πόλεις.

Urban Transport Roadmaps | www.urban-transport-roadmaps.eu

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη αποτελεσματικών στρατηγικών βιώσιμων μεταφορών διαδραματίζει η διαθεσιμότητα εργαλείων και εγγράφων καθοδήγησης, που βοηθούν τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής να κατανοήσουν το φάσμα των πιθανών δράσεων και τα βήματα για την επιτυχή εφαρμογή τους. Η Ευρωπαϊκή μελέτη Urban Transport Roadmaps για τις αστικές μεταφορές, υποστηριζόμενη από το DG Move, παρέχει ένα διαδικτυακό εργαλείο υποστήριξης πολιτικών, ώστε να βοηθήσει τις πόλεις της Ευρώπης να διερευνήσουν επιλογές πολιτικής για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

4.2 Εργαλεία και Κατευθυντήριες Γραμμές

Σετ Συμμετοχής για τα ΣΒΑΚ

Το Σετ Συμμετοχής είναι αφιερωμένο στην παροχή πρακτικών συμβουλών, βασισμένων σε παραδείγματα πόλεων, για τη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων στην διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης της συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών και την προετοιμασία, τη διαχείριση και την αξιολόγηση των δραστηριοτήτων συμμετοχής.

Πηγή: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf

Πρωώθηση βιώσιμης κινητικότητας

Τα επιτυχή μέτρα βιώσιμης κινητικότητας μπορούν να επιτευχθούν μόνο μέσω της προσέγγισης των ατόμων για τα οποία έχουν σχεδιαστεί. Η άμεση και έμμεση επικοινωνία με τους χρήστες συμβάλλει επίσης στην απόδειξη της διαφάνειας και της προθυμίας συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων σε ένα διάλογο σχετικά με τις υπηρεσίες που είναι σημαντικές γι' αυτούς. Η πρωτοβουλία CIVITAS δημιούργησε ένα σετ εργαλείων, σχεδιασμένο για να βοηθήσει τις τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές με αυτό το ζήτημα. Περιέχει υλικό για την ανάπτυξη ενός στρατηγικού σχεδίου επικοινωνίας, τη διοργάνωση εκδηλώσεων και την ανάπτυξη και διάδοση έντυπου και ηλεκτρονικού ενημερωτικού υλικού. Παρέχει, επίσης, συμβουλές σχετικά με την προσέγγιση των καταναλωτών μέσω επώνυμων και προωθητικών προϊόντων.

Πηγή:

http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/civitas_toolkit_on_marketing_communications.pdf

Διαδικτυακό μάθημα του CIVITAS – Δημόσια Συμμετοχή

Όσον αφορά την αξιολόγηση της ποιότητας των αποφάσεων για την αστική κινητικότητα, οι περισσότερες πόλεις CIVITAS εμπλέκουν ένα ευρύ φάσμα φορέων στη διαδικασία ανάπτυξης μέτρων. Μέσω διαβουλεύσεων, οι τοπικές κοινότητες ενδυναμώνονται και έχουν αίσθημα οικειοποίησης των αποτελεσμάτων. Ταυτόχρονα, αυξάνεται σημαντικά το επίπεδο αλληλεπίδρασης μεταξύ των υπευθύνων λήψης αποφάσεων και του στόχου των αποφάσεών τους, ενισχύοντας έτσι την πληρότητα των μέτρων, προσφέροντας στους εμπλεκόμενους καλύτερη κατανόηση των μέτρων κινητικότητας που έχουν σχεδιαστεί και περιορίζοντας επερχόμενες αντιδράσεις στην αστική κινητικότητα. Η συμμετοχή του κοινού έχει προστιθέμενη αξία, αλλά από πού πρέπει να ξεκινήσετε; Σε αυτό το διαδικτυακό μάθημα εξηγούμε τι είναι η συμμετοχή του κοινού και γιατί θα πρέπει να εμπλέξετε το κοινό και τους ενδιαφερόμενους φορείς. Παρουσιάζουμε μια προσέγγιση βήμα-βήμα για τη συμμετοχή του κοινού, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης.

Πηγή: <http://civitaslearningcenter.talentlms.com/catalog/info/id:124>

Διαδικτυακό μάθημα του CIVITAS – Βασικά στοιχεία ΣΒΑΚ

Αυτό το μάθημα δίνει μια γενική εικόνα της ιδέας και των ωφελειών των ΣΒΑΚ, περιγράφει τη συνεχώς αυξανόμενη σημασία τους στην Ευρώπη και εξετάζει πιο προσεκτικά την αναπτυξιακή διαδικασία του ΣΒΑΚ καθώς και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν συχνά οι πόλεις κατά την ανάπτυξη και την εφαρμογή του. Το μάθημα αυτό υποστηρίζεται από το έργο CHALLENGE.

Πηγή: <http://civitaslearningcenter.talentlms.com/catalog/info/id:129>

Διαδικτυακό μάθημα της Ακαδημίας Κινητικότητας – Βασικά στοιχεία ΣΒΑΚ – Εισαγωγή στο Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι ένας πιο στρατηγικός τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων που σχετίζονται με τις μεταφορές στις πόλεις. Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποσκοπεί στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών, στη βελτίωση της προσβασιμότητας και στην παροχή ποιοτικών, πολυτροπικών και ολοκληρωμένων μεταφορών και κινητικότητας. Το μάθημα αυτό παρέχει μια γενική εικόνα της έννοιας του ΣΒΑΚ και των πλεονεκτημάτων του, περιγράφει τη συνεχώς αυξανόμενη σημασία των ΣΒΑΚ στην Ευρώπη, εξετάζει τα διαδικαστικά στοιχεία του κύκλου του ΣΒΑΚ και εντοπίζει τις βασικές προκλήσεις που προκύπτουν από το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Πηγή: <https://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=52>

Διαδικτυακό μάθημα της Ακαδημίας Κινητικότητας - Συμμετοχή στο Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων και του κοινού αποτελεί προϋπόθεση για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και υποστηρίζει την ανάπτυξη ενός πιο αποτελεσματικού, αποδοτικού και αποδεκτού σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το μάθημα αυτό δίνει μια γενική εικόνα της συνάφειας της συμμετοχής στην προετοιμασία του ΣΒΑΚ και παρέχει πληροφορίες για τη διαχείριση του συμμετοχικού σχεδιασμού μεταφορών, τον εντοπισμό των ενδιαφερομένων και τη συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς, το κοινό και τα μέσα ενημέρωσης. Διερευνά τον τρόπο επιλογής κατάλληλων μορφών συμμετοχής και εξετάζει το πρακτικό έργο της διεξαγωγής μιας διαδικασίας συμμετοχής. Στο τέλος αυτού του μαθήματος, θα έχετε αποκτήσει ολοκληρωμένες γνώσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι πολίτες και οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να εμπλακούν με επιτυχία στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Πηγή: <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4>

Διαδικτυακό μάθημα της Ακαδημίας Κινητικότητας - Συνεργασία στο Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Η θεσμική συνεργασία περιλαμβάνει τη σύμπραξη και την από κοινού εργασία εντός και μεταξύ των οργανισμών προκειμένου να αναπτυχθεί και να εφαρμοστεί ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Οι θεσμικές σχέσεις είναι ποικίλες και συνεπώς η συνεργασία πρέπει να νοηθεί ως υπάρχουσα μέσα σε δίκτυα οργανισμών. Μια τέτοια συνεργασία μπορεί να απαιτεί την ανταλλαγή σκοπών, γνώσεων, πόρων, εξουσιών ή συναίνεσης μεταξύ διαφόρων φορέων. Αυτό το μάθημα σκοπεύει να εξηγήσει πώς μπορούμε να χτίσουμε μια ρεαλιστική συνεργασία με τους φορείς και πώς να προσδιορίσουμε ιδέες, αρχές και πολιτικές που θα βοηθήσουν στην επίτευξη ενός ΣΒΑΚ, αποδεκτού και αποτελεσματικού από πρακτική και οικονομική άποψη.

Πηγή: <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4>

Εκπαίδευση CIVITAS – Πώς να εμπλέξετε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες στην αστική κινητικότητα

Κατά τη διάρκεια αυτής της σύντομης αλλά ισχυρής εκπαιδευτικής συνεδρίας, οι συμμετέχοντες αποκόμισαν γνώσεις και δεξιότητες σχετικά με τον τρόπο συμμετοχής ομάδων ειδικών συμφερόντων στο σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Οι ομάδες - στόχοι αυτής της διαδραστικής εκπαίδευσης ήταν επαγγελματίες από τις Αρχές Δημόσιων Μεταφορών, επαγγελματίες που ασχολούνται με τα ΣΒΑΚ, την κυκλοφορία και τις μεταφορές και όλοι οι φορείς που ασχολούνται με τη συμμετοχή του κοινού.

Πηγή: <http://civitas.eu/content/civitas-training-how-engage-different-social-groups-urban-mobility>

Εκπαιδευτικό πρόγραμμα BUMP σχετικά με τα ΣΒΑΚ

Η έννοια του εκπαιδευτικού προγράμματος BUMP παρέχει μια γενική δομή για τα εκπαιδευτικά προγράμματα σχετικά με τα ΣΒΑΚ, τα οποία πρέπει να αναληφθούν από προσωπικό των τοπικών αρχών.

Πηγή:

http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/8_training_course_concept_on_sustainable_urban_mobility_plans_bump_0.pdf

Τέταρτο Ευρωπαϊκό Συνέδριο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στις 29 και 30 Μαρτίου 2017, περίπου 400 συμμετέχοντες από το χώρο του σχεδιασμού και της ανάπτυξης των μεταφορών, της έρευνας και της πολιτικής συγκεντρώθηκαν στο Ντουμπρόβνικ για το 4^ο Ευρωπαϊκό Συνέδριο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ώστε να συζητήσουν νέες προσεγγίσεις και στρατηγικές σχεδιασμού και να μοιραστούν ιδέες και επιτεύγματα. Το συνέδριο πραγματοποιήθηκε στις 29-30 Μαρτίου 2017 στο Ντουμπρόβνικ της Κροατίας με θέμα «Ευφυής Σχεδιασμός Βιώσιμης Κινητικότητας».

Πηγή: <http://www.eltis.org/resources/promotional-materials/4th-sump-conference-presentations>

CIVITAS Insight 16 – Συμμετοχή των πολιτών του σήμερα, για τη δημιουργία βιώσιμων πόλεων του αύριο

Σήμερα, δεν μπορούμε να αποφύγουμε την ευρεία υιοθέτηση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Παρόμοια με την άνοδο του προσωπικού υπολογιστή, των κινητών τηλεφώνων και του Διαδικτύου, η ανάδυση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης είναι ιστορική και ασκεί επιρροή στον τρόπο που οι άνθρωποι σκέπτονται, συμπεριφέρονται και επικοινωνούν.

Πηγή: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-16-engaging-citizens-today-build-sustainable-cities-tomorrow>

CIVITAS Insight 17 – Σχεδιασμός για βιώσιμες μετακινήσεις

Πραγματοποιείται μια γενική στροφή προς βιώσιμους τρόπους μετακίνησης. Τα παιδιά χρησιμοποιούν πιο βιώσιμα μέσα για να πάνε στο σχολείο και οι εργαζόμενοι χρησιμοποιούν λιγότερο τα αυτοκίνητα. Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ταξιδιωτικού σχεδίου μπορεί να μειώσει την ανάγκη κάποιων ανθρώπων να μετακινούνται προς και από μια τοποθεσία και να ενθαρρύνουν άλλους να ταξιδεύουν με πιο βιώσιμα μέσα.

Πηγή: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-17-planning-sustainable-travel>

CIVITAS Insight 19 – Ηλεκτρονική Κινητικότητα: Υλοποιείστε τη μέσω του ΣΒΑΚ!

Οι πόλεις διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην προώθηση των ηλεκτρικών οχημάτων. Ιδανικά, πρέπει να συνδυάζουν μια δομημένη και αποτελεσματική στρατηγική ηλεκτρονικής κινητικότητας με ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, συμβάλλοντας στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση του θορύβου και της υπερβολικής χρήσης της ενέργειας και των αυτοκινήτων.

Πηγή: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-19-e-mobility-make-it-happen-through-sumps>

Ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξετάζει ένα Ευρωπαϊκό πλαίσιο στήριξης για την εφαρμογή Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα Κράτη Μέλη της ΕΕ. Αυτό είναι σύμφωνο με την πρόταση της Λευκής Βιβλίου του 2011 για την αύξηση του συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων αρχών μεταφορών και των υπεύθυνων χάραξης πολιτικής. Κατά συνέπεια, το ενδιαφέρον για το πώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά αστικά μέτρα προκειμένου να καταστούν οι μεταφορικές δραστηριότητες πιο βιώσιμες, έδωσε τη θέση του στην έρευνα σχετικά με τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις που ενδέχεται να έχουν τα πολιτικά μέτρα στα κοινωνικοοικολογικά συστήματα. Οι μελέτες αυτές βασίζονται κυρίως στις γνώμες των ειδικών και στις εμπειρίες του παρελθόντος προκειμένου να αναπτυχθεί μια κοινή βάση επιδόσεων σχετικά με το πώς ένα σύστημα μεταφορών θα μπορούσε να αντιδράσει σε διαφορετικά μέτρα. Αυτό το τεχνικό σημείωμα χρησιμοποιεί τις πληροφορίες βαθμολόγησης των εμπειρογνομώνων που είναι διαθέσιμες στην τρέχουσα επιστημονική βιβλιογραφία, προκειμένου να διερευνηθούν τα αποτελέσματα και οι επιπτώσεις που μπορεί να έχουν τα διάφορα αστικά μέτρα στο σχεδιασμό για τη βιωσιμότητα σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Πηγή:

http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/quantifying_the_effects_of_sustainable_urban_mobility_plans.pdf

Βάση Δεδομένων Πόλεων

Πολλές πόλεις της Ευρώπης συμμετέχουν ήδη σε δραστηριότητες της ΕΕ για την προώθηση και εφαρμογή της [έννοιας του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας \(εξωτερικός σύνδεσμος\)](#). Αυτή η βάση δεδομένων περιέχει τα ονόματα των πόλεων που συμμετέχουν σε τρέχοντα και ολοκληρωμένα έργα και πρωτοβουλίες ΣΒΑΚ που υποστηρίζονται από την ΕΕ. Σε πολλές περιπτώσεις παρέχει επίσης συνδέσμους προς τα σχέδια αστικής κινητικότητας και τα σχέδια μεταφορών τους. Ο διαχειριστής του ιστοτόπου έχει λάβει βασικές προφυλάξεις για τον έλεγχο της ακρίβειας των πληροφοριών που παρέχονται από τις πηγές, αλλά δεν μπορεί να αναλάβει ευθύνη για τυχόν σφάλματα ή παραλείψεις.

Πηγή: <http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>

Μεθοδολογία και μέθοδος υπολογισμού δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Αυτή η έκθεση, η οποία καταρτίστηκε από το Παγκόσμιο Επιχειρηματικό Συμβούλιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (WBCSD) στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας 2.0, παρουσιάζει τα αποτελέσματα των εργασιών για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συνόλου δεικτών βιώσιμης κινητικότητας για τις πόλεις. Βασίζεται σε μια συνεργασία έξι πιλοτικών πόλεων: Μπανγκόκ (Ταϊλάνδη), Καμπίνας (Βραζιλία), Τσενγκντού (Κίνα), Αμβούργο (Γερμανία), Ινδór (Ινδία) και Λισαβόνα (Πορτογαλία). Οι δείκτες περιγράφονται με SMART μεθοδολογίες (συγκεκριμένες, μετρήσιμες, εφικτές, σχετικές, χρονικά οριοθετημένες), οι οποίες θα επιτρέψουν στις πόλεις να εκτελούν μια τυποποιημένη αξιολόγηση του συστήματος κινητικότητας τους. Θα τους επιτρέψουν επίσης να κατανοήσουν την εξέλιξη του συστήματος με την πάροδο του χρόνου και να μετρήσουν τις βελτιώσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή νέων πρακτικών ή πολιτικών για την κινητικότητα. Εάν επαναληφθεί αυτό το εγχείρημα, σε βάθος χρόνου θα αποκαλυφθούν τα μέτρα που επηρεάζουν πιο αποτελεσματικά συγκεκριμένους δείκτες και έτσι θα επιτραπεί σε άλλες πόλεις να επιλέξουν τα καλύτερα μέτρα στο πλαίσιο μιας στοχευμένης δράσης.

Πηγή: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/smp2.0_sustainable-mobility-indicators_2ndedition.pdf

Έργο SOLUTIONS: Λύσεις αστικής κινητικότητας

Αυτό το εκπαιδευτικό υλικό επικεντρώνεται σε έξι θέματα λύσεων αστικών μεταφορών: δημόσιες μεταφορές, υποδομές μεταφορών, εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης, ολοκληρωμένος σχεδιασμός, διαχείριση δικτύων και κινητικότητας και «καθαρά» οχήματα. Για κάθε θέμα διατίθεται ένα φυλλάδιο με γενικές πληροφορίες, ένα σετ ανταλλαγής γνώσεων και ένα εκπαιδευτικό σετ.

Πηγή: <http://www.eltis.org/resources/training/solutions-project-urban-mobility-solutions>