



# PROSPERITY



## ΠΑΚΕΤΟ ΠΟΡΩΝ

Υιοθέτηση της προσέγγισης  
του ΣΒΑΚ για μικρές και  
μεσαίες πόλεις

Υπεύθυνος Συγγραφέας: Aljaž PLEVNIK | UIRS

Υπεύθυνος Συν-συγγραφέας: Mojca BALANT | UIRS

Ημερομηνία:

05.10.2017

Κατάσταση:

Τελικό



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



## Πίνακας Περιεχομένων

1	ΓΕΝΙΚΑ .....	3
2	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
3	ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ – ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ .....	4
4	ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ .....	6
5	ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ; .....	7
6	ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ .....	8
7	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ.....	10

# 1 Γενικά

Το κεφάλαιο αυτό παρέχει μια σύντομη εισαγωγή στο θέμα της εκπαίδευσης, καθώς επίσης και στο πακέτο πόρων.

## Σχετικά με την εκπαίδευση για την υιοθέτηση της προσέγγισης του ΣΒΑΚ για μικρές και μεσαίες πόλεις

Η εκπαίδευση αυτή εξετάζει διεξοδικότερα τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σε μικρές και μεσαίες πόλεις. Τα ΣΒΑΚ απευθύνονται παραδοσιακά σε μεγαλύτερες πόλεις, συνήθως άνω των 100.000 κατοίκων. Ωστόσο, οι μισοί Ευρωπαίοι πολίτες ζουν σε μικρότερες πόλεις και κωμοπόλεις, αντιμετωπίζοντας τις δικές τους συγκεκριμένες προκλήσεις όσον αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα και τον σχεδιασμό των μεταφορών. Ως εκ τούτου, η εκπαίδευση προσφέρει μια σειρά από διδάγματα και μελέτες περιπτώσεων πόλεων με λιγότερους από 100.000 κατοίκους και χρησιμοποιεί πρακτικές ασκήσεις για να δείξει τον τρόπο με τον οποίο η έννοια του ΣΒΑΚ μπορεί να προσαρμοστεί σε πόλεις και έργα όλων των μεγεθών.

Η εκπαίδευση απευθύνεται σε εκπροσώπους μικρότερων πόλεων που είναι υπεύθυνοι για ζητήματα μεταφορών και κινητικότητας, εθνικούς εκπροσώπους των χωρών που συμμετέχουν στην ανάπτυξη και το συντονισμό των εθνικών προγραμμάτων ΣΒΑΚ και στα Εθνικά Σημεία Επαφής, που είναι επίσης εταίροι στο πρόγραμμα CIVITAS PROSPERITY.

Επίσης, η εκπαίδευση παρέχει μια σειρά από στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η προσέγγιση του ΣΒΑΚ είναι σημαντική για πόλεις όλων των μεγεθών. Παρουσιάζονται διδάγματα και μελέτες περιπτώσεων σχετικά με την εμπειρία των μικρότερων πόλεων με τα ΣΒΑΚ και χρησιμοποιούνται πρακτικές ασκήσεις για να αποδείξουν τη χρησιμότητα της έννοιας του ΣΒΑΚ για διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού.

## Σχετικά με το πακέτο πόρων

Αυτό το πακέτο πόρων προσφέρει μια ευρύτερη εικόνα των δυνατοτήτων της χρήσης του ΣΒΑΚ σε διαφορετικά επίπεδα (τοπικά, περιφερειακά, εθνικά) και ενημερώνει τους συμμετέχοντες σχετικά με τα οφέλη, τις προκλήσεις και τις λύσεις. Η εκπαίδευση περιλαμβάνει τέσσερις βασικές ενότητες και δυο σύντομες ενότητες με την εισαγωγή και τα συμπεράσματα. Οι βασικές ενότητες βασίζονται σε πρακτικά παραδείγματα, συζήτηση και ομαδική εργασία για να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο συμμετοχής των εκπαιδευομένων και, επομένως, καλύτερη κατανόηση του θέματος. Το πακέτο πόρων παρέχει επίσης αρκετές συνδέσεις προς το υλικό που χρησιμοποιήθηκε για την προετοιμασία της εκπαίδευσης και άλλα σχετικά έγγραφα.

# 2 Εισαγωγή

Το κεφάλαιο αυτό παρουσιάζει και μελετά τη σχετική εμπειρία και τα διδάγματα που αποκομίσθηκαν από τη Σλοβενία και τα δύο ευρωπαϊκά έργα, σχετικά με την προετοιμασία των ΣΒΑΚ σε μικρές και μεσαίες πόλεις, συμπεριλαμβανομένων των αποδείξεων ότι το ΣΒΑΚ λειτουργεί σε διαφορετικές κλίμακες και των συνηθισμένων πλεονεκτημάτων και προκλήσεων κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας του ΣΒΑΚ.

## Υπάρχουσα εμπειρία

Υπάρχουν ήδη αρκετά παραδείγματα και μεθοδολογίες διαθέσιμα από την εμπειρία με τα ΣΒΑΚ σε μικρές και μεσαίες πόλεις. Η εμπειρία της Σλοβενίας καλύπτει τρία ΣΒΑΚ - ένα για μια μεσαίου μεγέθους πόλη (Λιουμπλιάννα, 280.000 κάτοικοι), ένα για μια μικρή πόλη (Λιουτομέρ, 10.000 κάτοικοι) και ένα για μια ευρύτερη περιοχή (Νόβα Γκορίτσα / Γκορίτσια, 100.000 κάτοικοι). Όλες οι περιπτώσεις που παρουσιάστηκαν αντιμετώπισαν ορισμένες κοινές προκλήσεις που περιλάμβαναν την καθιέρωση συστήματος και επίσημου πλαισίου για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της βιώσιμης κινητικότητας, την εξισορρόπηση της χρήσης των μεταφορικών μέσων, το μετασχηματισμό του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών, την αξιοποίηση των δυνατοτήτων της ποδηλασίας και του περπατήματος και τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων και εμπορευμάτων. Για να οριστεί το πλαίσιο σχεδιασμού, παρατίθενται για καθένα από τα τρία ΣΒΑΚ οι κινητήριες δυνάμεις που βοήθησαν τη διαδικασία, τα εμπόδια που αντιμετωπίστηκαν και, το πιο σημαντικό, τα διδάγματα που αποκομίστηκαν. Το βασικό και θετικό μήνυμα είναι ότι και οι τρεις πόλεις / περιοχές έχουν επωφεληθεί από τη διαδικασία.

Επιπλέον, παρουσιάζονται δύο ευρωπαϊκά έργα που ασχολούνται με τα ΣΒΑΚ για μικρότερες πόλεις και τα σημαντικότερα αποτελέσματά τους. Το ένα έργο είναι το BUMP, που στοχεύει στην ενίσχυση των δυνατοτήτων για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ σε πόλεις με 40.000 - 350.000 κατοίκους. Οι κύριες δραστηριότητες του BUMP περιλάμβαναν εκπαίδευση, καθοδήγηση, ανταλλαγή και ανάπτυξη ικανοτήτων. Το άλλο έργο είναι το Poly-SUMP, το οποίο ανέπτυξε μια μεθοδολογία σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας για τις πολυκεντρικές περιοχές. Η μεθοδολογία βασίζεται στις Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα ΣΒΑΚ και αναπτύχθηκε με τη συνεργασία 6 περιφερειών που συμμετέχουν στο έργο.

Τα διδάγματα που αποκομίστηκαν από όλα τα παραδείγματα παρουσιάζονται στο τέλος του εγγράφου. Ορισμένα από αυτά ενδέχεται να συνδέονται με όλα τα επίπεδα σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ενώ άλλα συνδέονται στενότερα με τις πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους. Πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι, ανεξάρτητα από το μέγεθος της πόλης, η εθνική στήριξη για τα ΣΒΑΚ και το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι καθοριστικής σημασίας.

## 3 Τα βήματα του ΣΒΑΚ – Σημασία και προκλήσεις για μικρότερες πόλεις

Αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζει τα βασικά χαρακτηριστικά της έννοιας του ΣΒΑΚ και, ως εκ τούτου, αποτελεί το σημείο εκκίνησης για συζήτηση σχετικά με τη συνάφεια και τις προκλήσεις κάθε βήματος καθώς και με τη σειρά των δραστηριοτήτων για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ για μικρότερες πόλεις.

### Το ΣΒΑΚ ως μια νέα έννοια σχεδιασμού

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προώθησε ευρέως το ΣΒΑΚ ως μια νέα έννοια σχεδιασμού, ικανή να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις και τα προβλήματα των αστικών περιοχών που σχετίζονται με τις μεταφορές με πιο βιώσιμο και ολοκληρωμένο τρόπο, καθώς και να προσφέρει ένα ευρύ φάσμα ωφελειών στην κοινότητα. Δεδομένου ότι οι αρνητικές επιπτώσεις των μεταφορών επηρεάζουν πόλεις όλων των μεγεθών, όλες μπορούν να κερδίσουν από αυτή την προσέγγιση. Οι κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ (2011, 2014) δημιουργήθηκαν για να βοηθήσουν τις πόλεις στην προετοιμασία των ΣΒΑΚ, αλλά συνεπάγονται μια ευρύτατη διαδικασία σχεδιασμού που θα μπορούσε ενδεχομένως ασκήσει υπερβολικές πιέσεις στις μικρότερες πόλεις και στις πόλεις με

λιγότερους πόρους. Οι μεθοδολογικές προκλήσεις της διαδικασίας προετοιμασίας του ΣΒΑΚ για τις μικρότερες πόλεις και οι τρόποι αντιμετώπισής τους βρίσκονται στο επίκεντρο αυτής της εκπαίδευσης.

## Βασικά στοιχεία της έννοιας του ΣΒΑΚ

Για την επιτυχημένη βελτιστοποίηση της διαδικασίας προετοιμασίας του ΣΒΑΚ, οι πόλεις πρέπει να κατανοήσουν ποια είναι τα βασικά στοιχεία της έννοιας των ΣΒΑΚ, όπως ορίζονται στο Πακέτο Αστικής Κινητικότητας (2013). Έχουν καθοριστική σημασία για να επιφέρουν αλλαγή στο σχεδιασμό των μεταφορών και είναι τα εξής:

- 1. Στόχοι και σκοποί**

Κάθε ΣΒΑΚ βασίζεται σε ένα σύνολο σαφών και καλά διαρθρωμένων σκοπών και στόχων, οι οποίοι στοχεύουν στη βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και στην παροχή ποιοτικής και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών προς, μέσω και εντός της περιοχής σχεδιασμού.
- 2. Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής**

Το όραμα του ΣΒΑΚ ενσωματώνει την ιδανική κατάσταση των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας, στο μακροπρόθεσμο μέλλον. Το σχέδιο εφαρμογής, από την άλλη, καλύπτει τη βραχυπρόθεσμη εφαρμογή της στρατηγικής, προσδιορίζοντας το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των μέτρων, την κατανομή των αρμοδιοτήτων και τους απαιτούμενους πόρους και χρηματοδότηση.
- 3. Αξιολόγηση της τρέχουσας και μελλοντικής απόδοσης**

Η σημερινή κατάσταση του συστήματος μεταφορών πρέπει να αξιολογηθεί σύμφωνα με το όραμα και τους σκοπούς, αλλά και να βελτιστοποιηθεί ώστε να μην εξαντλούνται οι πόροι της πόλης. Πρέπει να καθιερωθεί μια γραμμή βάσης, με την οποία να μπορούν να μετρηθούν η μελλοντική πρόοδος και οι επιδόσεις, και να καθορισθούν οι στόχοι SMART που θα κατευθύνουν την υλοποίηση του σχεδίου.
- 4. Ισορροπημένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μεταφορικών μέσων**

Το ΣΒΑΚ συμβάλλει στην ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μεταφορικών μέσων, ενθαρρύνοντας ταυτόχρονα τη στροφή προς βιώσιμότερους τρόπους μεταφοράς. Το σχέδιο παρουσιάζει ένα ολοκληρωμένο σύνολο τεχνικών, υποδομών, πολιτικών και μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεων και της σχέσης κόστους - οφέλους, σε σχέση με τον σκοπό και τους συγκεκριμένους στόχους.
- 5. Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση**

Το υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού, διαβούλευσης και δημιουργίας ικανοτήτων μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και των αρμόδιων αρχών πρέπει να αποτελεί μέρος της ανάπτυξης και της εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ.
- 6. Συμμετοχική προσέγγιση**

Η διαφανής και συμμετοχική προσέγγιση αποτελεί τον πυρήνα της ιδέας του ΣΒΑΚ. Όλοι οι σχετικοί παράγοντες - οι πολίτες και οι ενδιαφερόμενοι φορείς - θα πρέπει να συμμετέχουν καθ' όλη τη διάρκεια της ανάπτυξης και της εφαρμογής του σχεδίου, ώστε να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο κατανόησης, αποδοχής και υποστήριξης.
- 7. Παρακολούθηση, επανεξέταση, αναφορά**

Η πρόοδος προς την επίτευξη των συγκεκριμένων σκοπών και στόχων του ΣΒΑΚ, θα πρέπει

να αξιολογείται τακτικά με βάση τους επιλεγμένους δείκτες. Θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλιστεί η έγκαιρη πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και οι εκθέσεις αξιολόγησης πρέπει να κοινοποιούνται στους πολίτες και να αποτελούν τη βάση για την επανεξέταση της εφαρμογής.

#### 8. Διασφάλιση ποιότητας

Οι εθνικές αρχές και οι δήμοι πρέπει να διαθέτουν μηχανισμούς και επαρκείς γνώσεις για να εξασφαλίζουν την ποιότητα και τη συμμόρφωση του ΣΒΑΚ με τις απαιτήσεις της γενικότερης έννοιας των ΣΒΑΚ.

Τα βασικά στοιχεία της έννοιας των ΣΒΑΚ εντάσσονται ή συνδέονται στενά με τις δραστηριότητες του κύκλου σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Έτσι, ο δεύτερος στόχος είναι να συζητηθεί η συνάφεια αυτών των δραστηριοτήτων με τις μικρότερες πόλεις και η σειρά τους στη διαδικασία. Οι πόλεις που έχουν προετοιμάσει τα δικά τους ΣΒΑΚ έχουν ήδη παρατηρήσει ότι δε χρειάζεται να γίνονται όλα με την ίδια σειρά όπως στον κύκλο. Για παράδειγμα, ενώ ο προϋπολογισμός και η χρηματοδότηση αποτελούν το βασικό μέρος των ΣΒΑΚ σε πολλές πόλεις, μπορεί επίσης το ίδιο το ΣΒΑΚ να λειτουργήσει ως μηχανισμός χρηματοδότησης μελλοντικά, σε άλλες πόλεις. Επίσης, το ορόσημο "Εγκεκριμένο έγγραφο ΣΒΑΚ" μπορεί να είναι παραπλανητικό. Η πολιτική δέσμευση στο σχέδιο πρέπει να δημιουργηθεί στην αρχή της διαδικασίας και στη συνέχεια να ενισχύεται συνεχώς, όχι μόνο μέχρι την έγκριση του σχεδίου αλλά και στη συνέχεια, ώστε να εξασφαλιστεί η πολιτική στήριξη στη φάση υλοποίησης. Ως εκ τούτου, οι συμμετέχοντες καθοδηγούνται μέσω του κύκλου του ΣΒΑΚ για να τον αξιοποιήσουν, όπως επίσης και να προσδιορίσουν και να συζητήσουν τη συνάφεια και τις προκλήσεις κάθε βήματος, καθώς και τη σειρά δραστηριοτήτων για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ για μικρότερες πόλεις.

## 4 Μελέτες Περιπτώσεων

Αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζει παραδείγματα ανάπτυξης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ σε μικρότερες πόλεις (εδώ το Λιουτομέρ μπορεί να αντικατασταθεί από ένα άλλο τοπικό ή ξένο παράδειγμα). Επίσης, αναφέρονται παραδείγματα χαρακτηριστικών προκλήσεων των μικρών και μεσαίων πόλεων και τυπικά μέτρα που χρησιμοποιήθηκαν για την αντιμετώπισή τους.

### Μια μικρή πόλη με επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δεδομένου ότι ο καλύτερος και αποτελεσματικότερος τρόπος για τη διάδοση της νέας προσέγγισης σχεδιασμού είναι από την εμπειρία μιας παρόμοιας πόλης ή αρχής, συζητούνται παραδείγματα των ΣΒΑΚ μικρότερων πόλεων. Παρουσιάζονται αποδεδειγμένες μέθοδοι και προσεγγίσεις και περιγράφονται οι χαρακτηριστικές προκλήσεις των μικρών και μεσαίων πόλεων με τα τυπικά μέτρα που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπισή τους.

Η σλοβενική εμβληματική ανάπτυξη του ΣΒΑΚ για μια μικρή πόλη έγινε στο Λιουτομέρ, που έχει 3.300 κατοίκους στην πόλη και 12.000 σε ολόκληρο το δήμο. Το πρώτο ΣΒΑΚ του Λιουτομέρ προετοιμάστηκε ως εθνικός οδηγός για μικρές πόλεις το 2012. Η πόλη υπέβαλε αίτηση για το βραβείο ΣΒΑΚ 2012 και κατέληξε ως μια από τις τρεις φιναλίστ. Η επιτυχία του πρώτου ΣΒΑΚ ήταν ένας από τους βασικούς λόγους για την περαιτέρω εφαρμογή των μέτρων και την έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα και οδήγησε στην ανανέωση του ΣΒΑΚ το 2017 στο πλαίσιο εθνικής προσφοράς. Σήμερα, το Λιουτομέρ παραμένει ο κορυφαίος σλοβενικός δήμος του μεγέθους του στον τομέα του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

## Συνηθισμένες προκλήσεις

Όπως αποδεικνύεται στην περίπτωση του Λιουτομέρ και από άλλα παραδείγματα από μικρότερες πόλεις σε όλη την Ευρώπη, αυτή η ομάδα πόλεων αντιμετωπίζει μερικές κοινές προκλήσεις. Συχνά αναφέρονται περιορισμένοι πόροι, κοινότητες προσανατολισμένες προς το αυτοκίνητο και δημόσιες συγκοινωνίες.

Οι περιορισμένοι πόροι εκδηλώνονται σε διάφορα επίπεδα. Οι μικρότερες πόλεις έχουν μικρότερους προϋπολογισμούς, υπάρχουν λιγότεροι άνθρωποι διαθέσιμοι για να εργαστούν στο ΣΒΑΚ και το προσωπικό είναι γενικά λιγότερο εξειδικευμένο αφού ένα άτομο πρέπει συνήθως να καλύπτει αρκετούς τομείς σχεδιασμού και διαχείρισης. Η πρόκληση καλύπτεται κατά το μέγιστο με τη συμμετοχή σε κοινοτικά και εθνικά συστήματα χρηματοδότησης, την πρόσληψη εξωτερικών συμβούλων και τη συμμετοχή σε σχέδια της ΕΕ που προσφέρουν κατάρτιση, ανάπτυξη ικανοτήτων και ανταλλαγή εμπειριών.

Οι μικρότερες πόλεις, δυστυχώς, συχνά έχουν κοινότητες προσανατολισμένες προς το αυτοκίνητο, παρά τις μικρότερες αποστάσεις των μετακινήσεων. Αυτό οφείλεται συχνά στην έλλειψη υποδομών για βιώσιμους τρόπους μεταφορών (πεζοπορία και ποδηλασία) και στην αντίληψη των αποστάσεων και επιπλέον επηρεάζει αρνητικά τη δημόσια υγεία. Οι λύσεις, συχνότερα, περιλαμβάνουν "ήπια μέτρα" όπως εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης και εκστρατείες για την ενθάρρυνση του περπατήματος και της ποδηλασίας και προώθηση των θετικών τους επιπτώσεων. Ωστόσο, ορισμένες πόλεις έχουν ήδη εφαρμόσει "σκληρά μέτρα" και έχουν καθορίσει προτεραιότητες για βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, κοινόχρηστους χώρους και διαφορετικούς τύπους επανασχεδιασμού των δρόμων.

Οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν την τρίτη πιο κοινή πρόκληση των μικρότερων πόλεων. Σε πολλές περιπτώσεις, είναι πολύ δαπανηρό για αυτές να παρέχουν τακτικές δημόσιες συγκοινωνίες, λόγω του μικρού αριθμού δυνητικών χρηστών και των συχνά μεγάλων εκτάσεων περιοχών που πρέπει να καλυφθούν. Από την άλλη πλευρά, οι πόλεις αυτές αντιμετωπίζουν τις ίδιες δημογραφικές αλλαγές με άλλες μεγαλύτερες πόλεις, από τις οποίες ο αυξανόμενος αριθμός ηλικιωμένων πολιτών συνδέεται στενότερα με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Παρά τη δύσκολη κατάσταση, έχουν ήδη εντοπισθεί πολλές καλές και επιτυχημένες πρακτικές. Περιλαμβάνουν λύσεις όπως οι μεταφορές κατόπιν αιτήματος, οι υπηρεσίες που παρέχονται από την κοινότητα ή τους εθελοντές, η ενοποίηση με τα σχολικά λεωφορεία και η σύσταση ενός αποκεντρωμένου οργανισμού.

## 5 Λειτουργεί η προσέγγιση του ΣΒΑΚ σε επίπεδο γειτονιάς;

Αυτό το κεφάλαιο εξηγεί σύντομα το σκοπό της ομαδικής άσκησης και περιλαμβάνει υλικό για τους συμμετέχοντες και υποστήριξη για τον εκπαιδευτή.

### Ομαδική Άσκηση

Σκοπός αυτής της ομαδικής άσκησης είναι η καθοδήγηση των συμμετεχόντων για μια διαδικασία σχεδιασμού ενός έργου σε επίπεδο γειτονιάς, χρησιμοποιώντας τα βασικά στοιχεία της έννοιας των ΣΒΑΚ. Οι συμμετέχοντες πρέπει να εκπονήσουν ένα σχέδιο βελτίωσης των μεταφορών και της κινητικότητας βήμα προς βήμα, γύρω από ένα συγκεκριμένο σχολείο. Σκοπός της άσκησης είναι

να δείξει τη χρησιμότητα της προσέγγισης του ΣΒΑΚ σε διαφορετικές κλίμακες - για έναν δρόμο, ένα σχολείο, μια γειτονιά, μια πόλη και μια περιοχή.

Οι συμμετέχοντες πρέπει να χωριστούν σε ομάδες των 3-4 ατόμων. Το έτοιμο προς χρήση υλικό για την υλοποίηση της ομαδικής εργασίας μπορεί να βρεθεί στο έγγραφο «Έννοια Εκπαίδευσης»

## 6 Μάθετε περισσότερα

Το κεφάλαιο αυτό παρέχει αρκετούς συνδέσμους προς το υλικό που χρησιμοποιήθηκε για την προετοιμασία αυτής της εκπαίδευσης και άλλα σχετικά έγγραφα.

### **BUMP (2016): Ανάπτυξη ΣΒΑΚ σε μικρές και μεσαίες πόλεις**

Έκθεση έργου BUMP σχετικά με τα διδάγματα που αποκομίσθηκαν κατά τη διάρκεια της καθοδήγησης των πόλεων στο πλαίσιο του έργου. Η έκθεση περιέχει χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την εμπειρία του έργου BUMP από τα ΣΒΑΚ πόλεων μεσαίου μεγέθους (40.000 και 350.000 κάτοικοι).

Πηγή: <http://www.bump-mobility.eu/Download.ashx?url=/media/93314/lessons-learnt-while-coaching-cities.pdf>

### **ENDURANCE (2016): Βιώσιμη κινητικότητα σε μικρές πόλεις και αγροτικές περιοχές**

Η ηλεκτρονική ενημέρωση του ENDURANCE σχετικά με τη συνάφεια της μεθοδολογίας των ΣΒΑΚ για μικρότερες πόλεις αποτελεί μια εξαιρετική περίληψη του εκπαιδευτικού θέματος με συνδέσμους προς περισσότερες πληροφορίες.

Πηγή: [http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/0216/doc/eupdate\\_en.pdf](http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/0216/doc/eupdate_en.pdf) ή <http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0216&lan=en>

### **EPTA (2014): Δημόσιες συγκοινωνίες σε μικρές και μεσαίες πόλεις**

Το Έγγραφο Θέσης του Έργου EPTA έχει σχεδιαστεί για να βοηθήσει τις αγροτικές περιοχές και τις μικρές έως μεσαίες πόλεις που επιθυμούν να βελτιώσουν τις δημόσιες συγκοινωνίες τους.

Πηγή: <http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/position-paper-en.pdf>

### **PLEVNIK A. (2015): Αντιμετώπιση της πρόκλησης**

Το άρθρο για το περιοδικό "Thinking Cities" παρουσιάζει μια εικόνα της προόδου που έχουν σημειώσει οι πόλεις και οι περιφέρειες της Σλοβενίας όσον αφορά τα ΣΒΑΚ. Περιγράφει την εξέλιξη των ΣΒΑΚ στη Σλοβενία και τις δοκιμές τους σε μικρότερη κλίμακα.

Πηγή: <http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/thinking-cities---spring-2015---web.pdf>

### **PLEVNIK A., DEMŠAR - MITROVIČ P. (2015): Δράσεις στήριξης του ΣΒΑΚ που αναλήφθηκαν από την εθνική κυβέρνηση της Σλοβενίας**

Η παρουσίαση περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ στη Σλοβενία. Παρουσιάστηκε στο 2ο Ευρωπαϊκό Συνέδριο για τα ΣΒΑΚ στο Βουκουρέστι.



Πηγή: [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/17-06-2015\\_plevnik-sump\\_slovenian\\_national\\_support.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/17-06-2015_plevnik-sump_slovenian_national_support.pdf)

## **Poly-SUMP (2014): Η μεθοδολογία Poly-SUMP - Πώς να αναπτύξετε ένα ΣΒΑΚ για μια πολυκεντρική περιοχή**

Οι κατευθυντήριες γραμμές εισάγουν τη μεθοδολογία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτυχθεί ένα ΣΒΑΚ για μια πολυκεντρική περιοχή υπερβαίνοντας τα διοικητικά όρια. Η μεθοδολογία μπορεί να είναι χρήσιμη για μικρές πόλεις σε πολυκεντρικές περιοχές.

Πηγή: <http://www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP-SUMP-guidelines-FINAL.pdf>

## 7 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ



**Aljaž PLEVNIK**

E-Mail: [aljzpz@uirs.si](mailto:aljzpz@uirs.si)

Skype: Aljaz Plevnik



**Mojca BALANT**

E-mail: [mojcab@uirs.si](mailto:mojcab@uirs.si)

Skype: Mojca Balant



UIRS | CIVITAS PROSPERITY

Trnovski pristan 2

1000 Ljubljana | SLOVENIA

[www1.uirs.si/en-gb/Home](http://www1.uirs.si/en-gb/Home)