



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



*Εχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας –
Εχεδιάζοντας για τους Ανθρώπους*

www.mobilityplans.eu

ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΤΙ ΕΙΝΑΙ;

... ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τα περίχωρά τους.

ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥΣ;

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχουν στόχο να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών:

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας
- Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος



ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΕΔΙΟ;

Οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται σε κάθε ΣΒΑΚ πρέπει να απευθύνονται σε όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς σε ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών, επιβατικών και εμπορευματικών, μηχανοκίνητων και μη, καθώς και τη μετακίνηση και τη στάθμευση.



ΣΕ ΤΙ ΒΑΣΙΖΟΝΤΑΙ;

Οι δήμοι δεν πρέπει να το θεωρήσουν ως ένα ακόμη σχέδιο του προγράμματός τους. Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι κάθε ΣΒΑΚ επεκτείνει και διευρύνει τα υπάρχοντα σχέδια.

” Αν σχεδιάζετε πόλεις για αυτοκίνητα και κίνηση, θα έχετε αυτοκίνητα και κίνηση. Αν σχεδιάζετε για ανθρώπους και χώρους, θα έχετε ανθρώπους και χώρους.

Fred Kent



ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ;

Κάθε ΣΒΑΚ είναι ένας τρόπος για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση προβλημάτων μεταφορών σε αστικές περιοχές. Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα νομικά πλαίσια των κρατών-μελών, τα βασικά χαρακτηριστικά του είναι:

- Συμμετοχική προσέγγιση
- Δέσμευση για βιωσιμότητα
- Ενοποιημένη προσέγγιση
- Σαφές όραμα, σκοποί και μετρήσιμοι στόχοι
- Ανασκόπηση του κόστους και των οφελών μεταφοράς



Μια συμμετοχική προσέγγιση που περιλαμβάνει τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς από την έναρξη και καθ' όλη τη διαδικασία σχεδιασμού

Η συμμετοχή των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων είναι μια βασική αρχή που πρέπει να ακολουθηθεί. Είναι πολύ σημαντικό η συμμετοχή αυτή να είναι λεπτομερώς σχεδιασμένη. Αυτό απαιτεί συναίνεση όσον αφορά το ποιες ομάδες ενδιαφερομένων θα πρέπει να συμμετάσχουν και ποια θα μπορούσε να είναι η επιρροή τους. Μετά την αναγνώριση των ενδιαφερόμενων μερών, μια στρατηγική συντονισμού τους θα πρέπει να καθορίσει το πώς και πότε θα συμμετάσχουν. Μέσα από την κατάλληλη συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερόμενων, οι αποφάσεις υπέρ ή κατά συγκεκριμένων μέτρων αστικής κινητικότητας, καθώς και των ίδιων των ΣΒΑΚ αποκτούν ένα σημαντικό επίπεδο «δημόσιας νομιμότητας».



Μια δέσμευση ώστε η βιωσιμότητα να εξισορροπήσει την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ισότητα και την ποιότητα του περιβάλλοντος

Η δέσμευση στις αρχές της ενδιαφερομένων είναι απαραίτητη. Δεδομένου ότι η βιωσιμότητα αποτελεί σύνθετη έννοια, είναι σημαντικό να αναπτυχθεί μια κοινή αντίληψη του τι σημαίνει βιωσιμότητα και βιώσιμη κινητικότητα για μια πόλη και τα περίχωρά της. Κατά την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ, η έννοια αυτή θα πρέπει να διευρυνθεί πέρα από τις μεταφορές και την κινητικότητα και να συμπεριλάβει κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά και πολιτικά-θεσμικά κριτήρια.



Μια ενοποιημένη προσέγγιση που λαμβάνει υπόψη τις τις πρακτικές και τις πολιτικές των διαφόρων τομέων πολιτικής, επιπέδων εξουσίας, και γειτονικών αρχών

Σε πολλές περιπτώσεις, το σχέδιο ανάπτυξης κατευθύνεται από το τμήμα κινητικότητας ή μεταφορών μιας πόλης. Ωστόσο, η σημασία της πολιτικής των ΣΒΑΚ δεν περιορίζεται στην κινητικότητα και τις μεταφορές, και ένα από τα χαρακτηριστικά τους είναι η συμμετοχή και άλλων δημοτικών και περιφερειακών υπηρεσιών (π.χ. χρήση γης, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική ένταξη, υγεία, ασφάλεια) στη διαδικασία σχεδιασμού. Η αντιμετώπιση της ανεπάρκειας ενοποίησης και συνεργασίας πρόκειται για μια σημαντική πρόκληση, αλλά είναι επίσης μια κύρια πηγή για καινοτομία και βελτίωση.



Ένα σαφές όραμα, επιδιώξεις και ιδιαίτερη έμφαση στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων που ενσωματώνονται σε μια συνολική στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης

Το σχέδιο πρέπει να βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την ανάπτυξη κινητικότητας σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα. Θα πρέπει να καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς: δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη, καθώς και τη μετακίνηση και τη στάθμευση. Ένα στρατηγικό όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού αστικού μέλλοντος και χρησιμεύει για να κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα πρέπει να καθορίζεται από συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι αλλαγές και οι επιπτώσεις πρέπει να είναι μετρήσιμες και απαιτούν μια καλά μελετημένη σειρά στόχων που εστιάζουν σε επιλεγμένους τομείς και δείκτες.



Μια ανασκόπηση του κόστους και των οφελών μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τις ευρύτερες κοινωνικές δαπάνες και οφέλη

Η επιλογή των μέτρων καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα, αλλά και από την οικονομική αποδοτικότητα. Ειδικά σε περιόδους περιορισμένων κονδυλίων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι σημαντικό οι πόροι που δαπανώνται να δημιουργούν την πιο δυνατή επίδραση. Αυτό απαιτεί μία βασική αξιολόγηση των επιλογών με γνώμονα τα κόστη και τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των οποίων δεν μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν, όπως εκείνα που σχετίζονται με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ή τις επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τονίζει στη Λευκή Βίβλο (2011) ότι είναι σημαντική η εσωτερική του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς με την εφαρμογή κοινών αρχών, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ιδιαιτερότητα του κάθε μέσου.

ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Στο **Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα** που δημοσιεύθηκε το 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε την επιτάχυνση της αφομοίωσης των ΣΒΑΚ στην Ευρώπη, παρέχοντας υλικό καθοδήγησης, προωθώντας την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, προσδιορίζοντας σημεία αναφοράς, και υποστηρίζοντας εκπαιδευτικές δραστηριότητες για τους ειδικούς αστικής κινητικότητας. Υπουργοί Μεταφορών της ΕΕ υποστηρίζουν την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ. Τα συμπεράσματα του **Σχεδίου Δράσης για την Αστική Κινητικότητα της 24ης Ιουνίου 2010** αναφέρει ότι το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης «υποστηρίζει την ανάπτυξη των ΣΒΑΚ για πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές [...] και ενθαρρύνει την ανάπτυξη κινήτρων, όπως ειδικής βοήθειας και ανταλλαγής πληροφοριών για τη δημιουργία αυτών των σχεδίων».

Τον Μάρτιο του 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε την **Λευκή Βίβλο Μεταφορών** “Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών” (COM(2011)0144 τελικό). Η Λευκή Βίβλος Μεταφορών προτείνει την εξέταση της δυνατότητας θέσπισης των ΣΒΑΚ ως υποχρεωτική προσέγγιση για πόλεις ενός ορισμένου μεγέθους, σύμφωνα με εθνικά πρότυπα με βάση κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ. Προτείνει επίσης την διερεύνηση της σύνδεσης της περιφερειακής ανάπτυξης και του Ταμείου Συνοχής σε πόλεις και περιοχές που έχουν υποβάλει ένα τρέχον, ανεξάρτητα επικυρωθέν, πιστοποιητικό επιθεώρησης Απόδοσης και Βιώσιμότητας της Αστικής Κινητικότητας. Τέλος, η Λευκή Βίβλος Μεταφορών προτείνει την εξέταση της δυνατότητας ενός ευρωπαϊκού πλαισίου στήριξης για τη σταδιακή εφαρμογή των ΣΒΑΚ σε ευρωπαϊκές πόλεις.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ πρέπει να νοείται ως μια συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από έντεκα απαραίτητα βήματα. Η γραφική επισκόπηση της εν λόγω διαδικασίας παρουσιάζει τα βήματα αυτά σε μια λογική σειρά. Στην πράξη, αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν μερικώς παράλληλα ή να περιλαμβάνουν feedback loops.

Μια λεπτομερής περιγραφή όλων των βημάτων και των δραστηριοτήτων βρίσκονται στις κατευθυντήριες γραμμές “Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ». Οι κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάνουν παραδείγματα ορθής πρακτικής, χρήσιμα εργαλεία και αναφορές που καταδεικνύουν περαιτέρω ολοκληρωμένη τη διαδικασία δημιουργίας του σχεδίου. Οι κατευθυντήριες γραμμές μπορούν να βρεθούν στο www.mobilityplans.eu



ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ



ΤΑ ΣΒΑΚ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ



Κορβινίτσα, Κροατία – Ανάλυση της κατάστασης

Η Κορβινίτσα, μια πόλη 33.700 κατοίκων στη Βορειοδυτική Κροατία, προέβη σε λεπτομερή ανάλυση της αστικής κατάστασης της κινητικότητάς της. Αυτή βασίστηκε σε μια αυτο-αξιολόγηση από το Δήμο, μια αναλυτική διαδικασία διαβούλευσης με ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων και μια δημόσια έρευνα. Η αυτο-αξιολόγηση έδειξε ότι η πόλη έχει άριστες συνθήκες για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, και ήταν θεμελιώδους σημασίας στην επιλογή της κατάλληλης εστίασης για τη στρατηγική της κινητικότητας της πόλης. Ο αστικός ιστός είναι επίπεδος, συμπαγής και διαθέτει αρκετό χώρο για την εγκατάσταση ενός εκτεταμένου δικτύου ποδηλάτων. Ήδη, σήμερα, το 30% του πληθυσμού κινείται με τα πόδια ή με το ποδήλατο σε τακτική βάση. 70% των παιδιών σχολικής ηλικίας πηγαίνουν στο σχολείο με δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο ή περπατώντας. Κατά την περίοδο των καλοκαιρινών διακοπών, οι πεζοί και οι ποδηλάτες ξεπερνούν τα αυτοκίνητα. Όταν οι οδηγοί αυτοκινήτων ρωτήθηκαν στη δημόσια έρευνα σε περίπτωση που θα άλλαζαν τις συνήθειες κινητικότητάς τους, σε περίπτωση που η κατάλληλη υποδομή είχε θεσπιστεί, υπήρξε συντριπτική υποστήριξη.



Βουδαπέστη, Ουγγαρία – Ενοποίηση και συντονισμός της πολιτικής

Η Βουδαπέστη είναι ένα παράδειγμα ένταξης ενός σχεδίου κινητικότητας σε ένα συνολικό δημοτικό πλαίσιο πολιτικής. Το 2003, η πόλη ενέκρινε την Έννοια Αστικής Ανάπτυξης. Αυτή καθορίζει το όραμα και τις μακροπρόθεσμες προτεραιότητες για τη συνολική ανάπτυξη της πόλης. Με βάση αυτή την έννοια και εκτεταμένες διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους, η πόλη ανέπτυξε την στρατηγική αστικής ανάπτυξης της Βουδαπέστης – γνωστή ως σχέδιο Rodmaniczky. Αυτό το έγγραφο πολιτικής προσδιορίζει τις προτεραιότητες ανάπτυξης της πόλης για την περίοδο 2005 - 2013, συμπεριλαμβανομένων των κύριων μέτρων αστικής ανάπτυξης. Αυτή η στρατηγική αστικής ανάπτυξης συμπληρώνεται από την Καρδιά του Σχεδίου Κινητικότητας της Βουδαπέστης. Το σχέδιο αυτό δημιουργήθηκε το 2007 για να αναζωογονηθεί το κέντρο της πόλης μέσα από μεγάλης κλίμακας έργα για ήπια κυκλοφορία και υποδομές στον τομέα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Το πρόγραμμα δίνει προτεραιότητα σε μη μηχανοκίνητες τοπικές μεταφορές για την υποστήριξη των τοπικών επιχειρήσεων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.



Οδενσε, Δανία – Επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενους φορείς και τους πολίτες

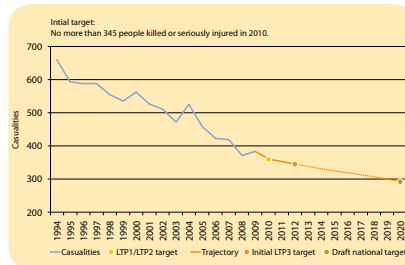
Χάρη στη μεγάλη προσπάθεια να κοινοποιηθεί το σχέδιο κυκλοφορίας και κινητικότητας για τους πολίτες της, η πόλη Οδενσε τελικά κατάφερε να κλείσει δύο μεγάλους οδικούς άξονες – κάτι που είχε διακοπεί στο παρελθόν λόγω της δημόσιας ανησυχίας για την εκτόπιση της κυκλοφορίας. Το 2007, η πόλη συμπεριέλαβε ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων φορέων (όχι μόνο κατοίκους της περιοχής, αλλά πολλές διαφορετικές ομάδες από όλη την πόλη), και ανέπτυξε ένα ειδικό «Toolbox» για να εξηγήσει το σχεδιασμό της κυκλοφορίας με απλούς όρους. Επιπλέον, το σχέδιο άλλαξε σταδιακά από ένα έγγραφο για αυτοκίνητα και κίνηση σε ένα για ανθρώπους και χώρους, και προωθούταν συνεχώς στην δική του ιστοσελίδα, σε αφίσες, στον τοπικό τύπο και σε ειδικές εκδηλώσεις. Όλες αυτές οι ενέργειες τελικά απέδωσαν και το σχέδιο εγκρίθηκε ομόφωνα από το Δημοτικό Συμβούλιο.



Lille, Γαλλία

– Δημιουργία οράματος

Στη Lille, η διαδικασία ανάπτυξης των ΣΒΑΚ ξεκίνησε μετά το μεγάλο κίνημα αστικής ανάπτυξης της δεκαετίας του 1990. Ο νέος τερματικός σταθμός TGV δημιούργησε την ευκαιρία για την ίδρυση της εξ ολοκλήρου νέας συνοικίας Euraille που χρησιμεύει επίσης ως ένας διεθνής, εθνικός, περιφερειακός και τοπικός δημόσιος συγκοινωνιακός κόμβος. Οι πολεοδόμοι έχουν το όραμα μιας οικονομικά ισχυρής πόλης, με διεθνές προφίλ. Η ανάπτυξη των δημόσιων χώρων, οι οποίοι σήμερα κυριαρχούνται από κίνηση, παίζει σημαντικό ρόλο στη δημιουργία μιας ελκυστικής πόλης. Ένα από τα στρατηγικά ζητήματα που ανέκυψαν ήταν η επιλογή μεταξύ της περαιτέρω ανάπτυξης του συστήματος μετρό και των επίγειων συγκοινωνιών (λεωφορεία και τραμ). Η πόλη επέλεξε την ανάπτυξη των επίγειων μεταφορών ως μέσο για την αναδιάρθρωση, τον επανασχεδιασμό και τον επαναπροσδιορισμό των δημόσιων χώρων.



Cambridgeshire, Ηνωμένο Βασίλειο

– Στόχοι και πορείες

Το τρίτο Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών του Cambridgeshire (LTP) 2011 – 2026 καθορίζει τους δείκτες που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των σκοπών του σχεδίου. Οι επιλεγμένοι δείκτες αντικατοπτρίζουν τα σημαντικότερα θέματα για το Cambridgeshire, ενώ την ίδια στιγμή επιτρέπουν συγκρίσεις με άλλες τοπικές αρχές της χώρας. Το LTP περιλαμβάνει απεικονίσεις για τη αποσαφήνιση των σχέσεων μεταξύ των στόχων, των σκοπών, και των μακροπρόθεσμων πορειών της πόλης. Οι εθνικοί στόχοι του 2009 για την οδική ασφάλεια επιδίωκαν την κατά 33% μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών έως το 2020 στην οδική κυκλοφορία. Το LTP θέτει αρχικούς στόχους για τον εν λόγω δείκτη για την περίοδο έως το 2012. Το παραπάνω σχήμα δείχνει την απόδοση του Cambridgeshire έναντι αυτού του δείκτη από το 1994 καθώς και τους στόχους του LTP για το 2012.



Gent, Βέλγιο

– Ενημέρωση του κοινού

Το 2007, η πόλη Gent και πέντε άλλοι εταίροι ξεκίνησαν ένα πρόγραμμα για την μετατροπή του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού, Gent Sint-Pieters, και του γύρω χώρου σε ένα τεράστιο έργο μικτής χρήσης με καλές συνδέσεις διατροπικών μεταφορών, μέχρι το 2020. Ένα έργο τέτοιου μεγέθους χρειαζόταν μια συντονισμένη στρατηγική ενημέρωσης και διαβούλευσης για την εξασφάλιση και τη διατήρηση της δημόσιας αποδοχής των έργων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ένα μόνιμο σημείο πληροφόρησης με χάρτες, βίντεο, ένα μοντέλο 3D, τακτικά ενημερωτικά δελτία για τους κατοίκους της περιοχής, εκδηλώσεις σε σχολεία και «cafes διαλόγου» για να δοθεί στους πολίτες η ευκαιρία να εκφέρουν την άποψή τους για το έργο. Δύο φορές το χρόνο, το κοινό καλείται να επισκεφθεί το εργοτάξιο. Στις περιπτώσεις εκείνες, 400 με 800 άτομα καλούνται σε μικρές ομάδες να δουν το έργο από κοντά και να λάβουν περισσότερες διευκρινίσεις από τους εταίρους και τους μηχανικούς.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ



Βελτιωμένη εικόνα της πόλης

Μια πόλη που ασχολείται με το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας προβάλλει την εικόνα μιας πόλης καινοτόμας, με όραμα για το μέλλον.



Καλύτερη ποιότητα ζωής

Τα ΣΒΑΚ είναι σχέδια για τους ανθρώπους και όχι για τα αυτοκίνητα και την κίνηση. Μεταφέρουν ένα συναισθηματικό μήνυμα που εκφράζεται, για παράδειγμα, ως ο στόχος για την καλύτερη ποιότητα των δημοσίων χώρων ή την αύξηση της ασφάλειας των παιδιών.



Βελτιωμένη κινητικότητα και προσβασιμότητα

Τα σχέδια αστικής κινητικότητας με επίκεντρο τους πολίτες θα έχουν ως τελικό αποτέλεσμα τη βελτίωση της κατάστασης της κινητικότητας των πολιτών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε αστικές περιοχές και τις υπηρεσίες τους.



Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία

Οι προσπάθειες για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση του θορύβου και την άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής οδηγούν σε θετικά αποτελέσματα για την υγεία και σημαντική εξοικονόμηση πόρων στον τομέα της υγείας.



Προοπτική προσέγγισης περισσότερων ατόμων

Τα ΣΒΑΚ προσφέρουν δυνατότητες για την προσέγγιση περισσότερων ατόμων και την καλύτερη ανταπόκριση στις ανάγκες των διαφόρων ομάδων χρηστών.



Αποφάσεις υποστηριγμένες από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς

Ο σχεδιασμός για τους ανθρώπους προϋποθέτει σχεδιασμό με τους ανθρώπους. Μέσω των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, οι αποφάσεις υπέρ ή κατά των μέτρων αστικής κινητικότητας μπορούν να αποκτήσουν ένα σημαντικό επίπεδο “δημόσιας νομιμότητας”.



Αποτελεσματική εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων

Τα ΣΒΑΚ προσφέρουν έναν αποτελεσματικό τρόπο για την αντιμετώπιση και την εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων, όπως η οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ποιότητα του αέρα ή εθνικοί κανονισμοί για την πλοήγηση.



Πιο ανταγωνιστικές πόλεις και πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις

Τα ΣΒΑΚ μπορούν να παρέχουν πρόσβαση σε χρηματοδότηση που διατίθεται για καινοτόμες λύσεις – ενδεχομένως προσφέροντας ένα καθοριστικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες πόλεις, όταν ανταγωνίζονται για δημόσια χρηματοδότηση.



Νέο πολιτικό όραμα, προοπτική ενοποίησης

Τα ΣΒΑΚ προσφέρουν ένα μακροπρόθεσμο και στρατηγικό όραμα. Ενθαρρύνουν μία αποτελεσματική νοοτροπία σχεδιασμού που στοχεύει στην ενσωμάτωση τομέων πολιτικής, θεμάτων, πόλεων και περιχώρων.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκει την επιτάχυνση της ευρείας κλίμακας υιοθέτησης των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας από τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές στην Ευρώπη, ενημερώνοντας εκτενώς σχετικά με το πεδίο εφαρμογής, το περιεχόμενο και τα οφέλη των σχεδίων αυτών.

ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ

Το έγγραφο καθοδήγησης “Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας” του 2011, εισάγει την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και καθορίζει τα βήματα που εμπλέκονται στην προετοιμασία τους. Το έγγραφο έχει ως στόχο ειδικούς σε θέματα αστικών μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς που θα πρέπει να συμμετέχουν στην προετοιμασία και την υλοποίηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ

Το 2011 και το 2012, μια ομάδα εμπειρογνομόνων, ορισμένων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υλοποιεί 35 σεμινάρια και εκδηλώσεις ανταλλαγής εμπειριών σχετικά με τα ΣΒΑΚ σε εθνικές γλώσσες σε όλη την Ευρώπη. Επικοινωνήστε μαζί μας για να ενημερωθείτε σχετικά με ένα εργαστήριο κατάρτισης κοντά σας.

Περισσότερες πληροφορίες:

www.mobilityplans.eu



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Εχεδιάζοντας για τους Ανθρώπους

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Tel.: +49.221.60 60 55 - 13

www.mobilityplans.eu

Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

c/o Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH

Clever Strasse 13 – 15

50668 Cologne

Germany

Όροι Χρήσης: Το "Σχεδιάζοντας για τους Ανθρώπους" είναι ένα καταχωρημένο εμπορικό σήμα της κοινότητας. Η αποκλειστική ευθύνη για το περιεχόμενο αυτής της δημοσίευσης ανήκει στους συντάκτες. Δεν εκφράζει απαραίτητα την άποψη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ούτε ο EACI ούτε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε πιθανή χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτήν.

Φωτογραφίες: András Ekés (Εξώφυλλο; Σελίδες 4, 5), Πόλη Koprnivna photo gallery (Σελίδα 8), Municipality of Budapest V. District (Σελίδα 8), Πόλη Odense (Σελίδα 8), Max Lerouge (Σελίδα 9), Infopunt Project Gent Sint-Pieters (Σελίδα 9), www.eltis.org (Σελίδες 2, 3, 10), Harry Schiffer (Σελίδα 11), FGM-AMOR (Σελίδες 10, 11), Rupprecht Consult (Σελίδες 3, 4, 5)

www.mobilityplans.eu

Supported by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE 