



Πρότυπο πλαίσιο επιθεώρησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στράτος Παπαδημητρίου
Εργαστήριο Συστημάτων Μεταφορών
Σεμινάριο ΣΒΑΚ Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
Αθήνα, 7/12/2016



Agenda

- ✓ Γενικά για τον Σχεδιασμό
- ✓ Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- ✓ Το Πλαίσιο Επιθεώρησης ΣΒΑΚ "ADVANCE"
- ✓ Περισσότερες πληροφορίες

Agenda

- ✓ Γενικά για τον Σχεδιασμό
- ✓ Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- ✓ Το Πλαίσιο Επιθεώρησης ΣΒΑΚ "ADVANCE"
- ✓ Περισσότερες πληροφορίες

ADVANCE – βελτίωση σχεδιασμού, βελτίωση των πόλεων

Συγκοινωνιακές μελέτες

Ανεξάρτητος Κριτής / Σύμβουλος

Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας

Εξασφάλιση πρόσβασης σε όλους

Euchology...

Διαδικασία Πιστοποίησης

Διαχείριση Ποιότητας

Βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών

Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης

Συμβολή στη δημιουργία ενός καλύτερου αστικού περιβάλλοντος

Οικονομική (και λογική) αποδοτικότητα έργων

Εργαλεία

Μέχρι σήμερα όμως έχουμε δει

- Οι Συγκοινωνιακές μελέτες από μόνες τους δεν είναι μελέτες κινητικότητας
- Στα Σχέδια Βιώσιμης Κινητικότητας λείπει το στοιχείο της ανάδρασης
- Μελέτες χωρίς επιθυμητό μακροχρόνιο σχεδιασμό

Agenda

- ✓ Γενικά για τον Σχεδιασμό
- ✓ Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- ✓ Το Πλαίσιο Επιθεώρησης ΣΒΑΚ "ADVANCE"
- ✓ Περισσότερες πληροφορίες

Ο κύκλος προόδου ΣΒΑΚ



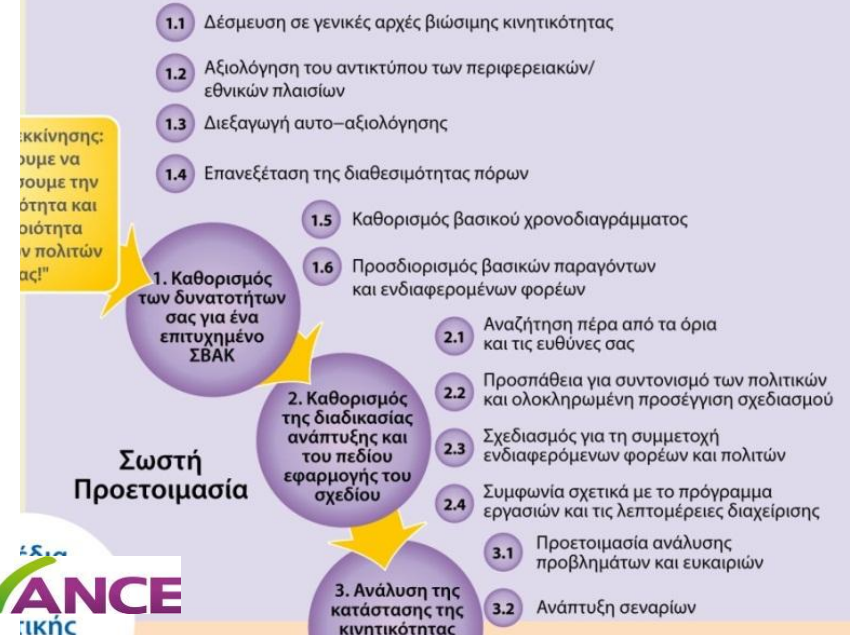
Πηγή: Rupprecht Consult
Απόδοση στα ελληνικά:
Παπαδημητρίου Σ., Κολιούσης Ι.

Καλή προετοιμασία

Στοιχείο 1: Καθορίστε τις δυνατότητες σας για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ!

- 1.1 Δεσμευτείτε για όλες τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας
- 1.2 Αξιολογήστε το αποτέλεσμα του περιφερειακού/εθνικού πλαισίου
- 1.3 Διεξάγετε αυτό-αξιολόγηση
- 1.4 Ελέγξτε την διαθεσιμότητα των πηγών
- 1.5 Ορίστε το βασικό χρονοδιάγραμμα
- 1.6 Αναγνωρίστε τους βασικούς φορείς, ενδιαφερόμενα μέρη

Προϋποθέσεις



Καλή προετοιμασία

Στοιχείο 2: Ορίστε την διαδικασία ανάπτυξης και το αντικείμενο του σχεδίου

- 2.1 Κοιτάξτε πέρα από τα δικά σας όρια και ευθύνες
- 2.2 Προσπαθείστε για τον συντονισμό των πολιτικών και για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού
- 2.3 Σχεδιάστε την συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών και των πολιτών
- 2.4 Συμφωνείτε σε ένα πλάνο εργασίας και τις ρυθμίσεις διαχείρισης

Στοιχείο 3: Αναλύστε την κατάσταση κινητικότητας και αναπτύξτε σενάρια

- 3.1 Ετοιμάστε μια ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών
- 3.2 Αναπτύξτε σενάρια

Προϋποθέσεις

- 1.1 Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας
- 1.2 Αξιολόγηση του αντικτύπου των περιφερειακών/εθνικών πλαισίων
- 1.3 Διεξαγωγή αυτο-αξιολόγησης
- 1.4 Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

1.5 Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

1.6 Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

2.1 Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας

2.2 Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

2.3 Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

2.4 Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης

3.1 Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

3.2 Ανάπτυξη σεναρίων

Εκκίνηση: Συμμετέχετε να έχουμε την όλη διαδικασία και οι πολιτών μας!

1. Καθορισμός των δυνατοτήτων σας για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

2. Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

3. Ανάλυση της κατάστασης της κινητικότητας

Σωστή Προετοιμασία

έδια σιμής πικής

Λογική και διαφανής θέσπιση στόχων

Στοιχείο 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

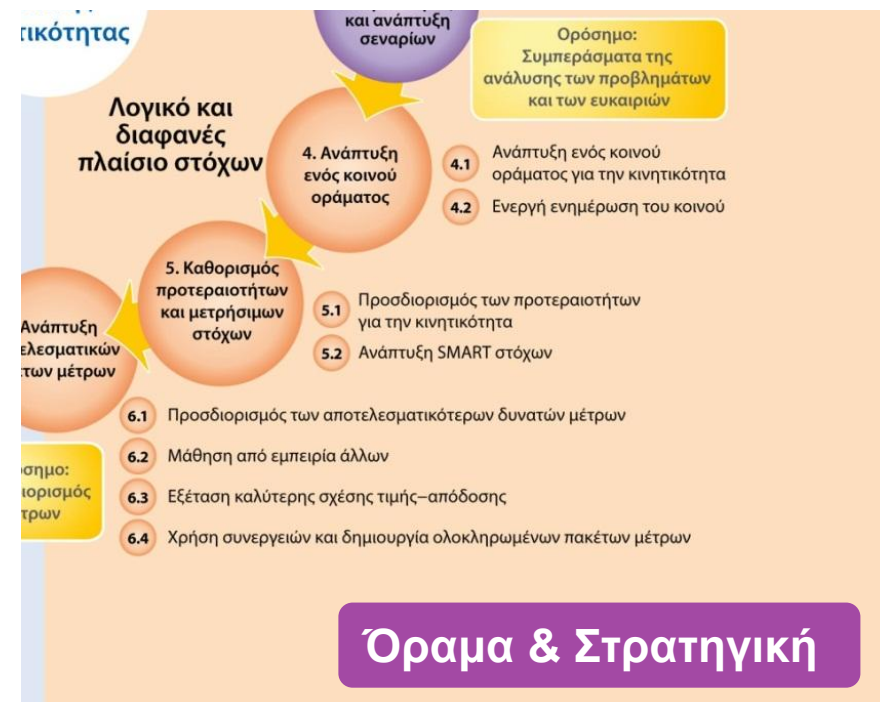
4.1 Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα και περαιτέρω

4.2 Δραστική ενημέρωση του κοινού

Στοιχείο 5: Θέσπιση προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

5.1 Καθορισμός των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

5.2 Ανάπτυξη Έξυπνων στόχων



Λογική και διαφανής θέσπιση στόχων

Στοιχείο 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

- 6.1 Αναγνώριση των πιο αποτελεσματικών μέτρων
- 6.2 Μάθετε από τις εμπειρίες των άλλων
- 6.3 Υπολογίστε την καλύτερη αξία για τα χρήματα
- 6.4 Χρησιμοποιήστε συνεργίες και δημιουργήστε ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων



Εκπόνηση Σχεδίου

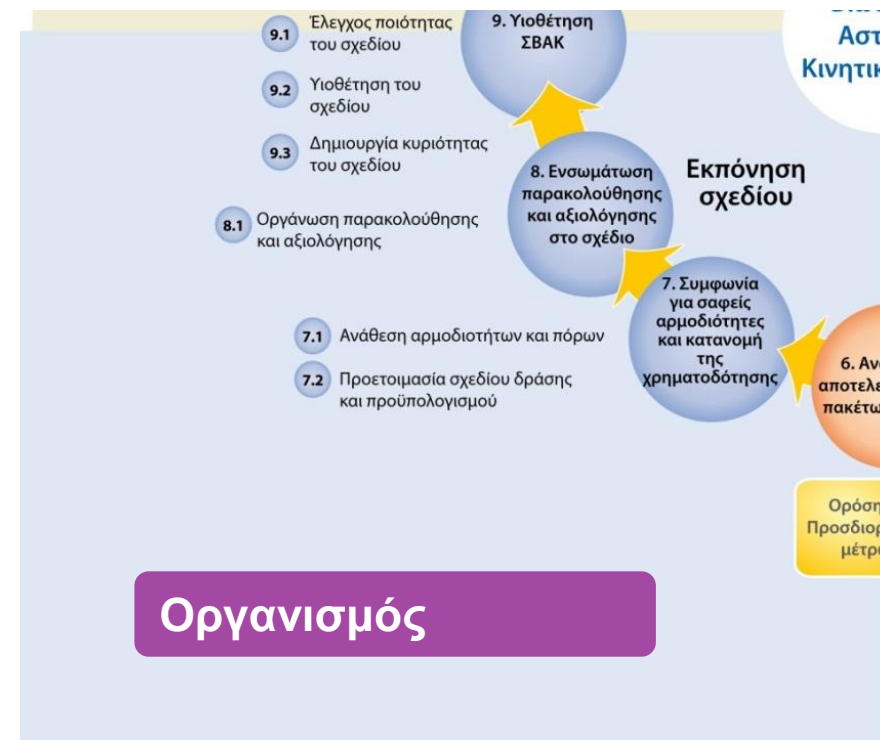
Στοιχείο 7: Συμφωνείτε για σαφείς αρμοδιότητες και στην κατανομή της χρηματοδότησης

7.1 Αναθέστε τις ευθύνες και τους πόρους

7.2 Ετοιμάστε ένα σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού

Στοιχείο 8: Κατασκευάστε την επίβλεψη και την αξιολόγηση μέσα στο σχέδιο

8.1 Μεριμνάτε για την επίβλεψη και την αξιολόγηση



Ανάλυση του σχεδίου

Στοιχείο 9: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

- 9.1 Ελέγξτε την ποιότητα του σχεδίου
- 9.2 Υιοθετήστε το σχέδιο
- 9.3 Δημιουργήστε την ιδιοκτησία του σχεδίου



Εφαρμογή του σχεδίου

Στοιχείο 10: Διασφάλιση κατάλληλης διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την ολοκλήρωση του σχεδίου)

10.1 Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

10.2 Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

10.3 Έλεγχος της προόδου κατά την επίτευξη των στόχων

Στοιχείο 11: Μάθετε τα μαθήματα

11.1 Ενημερώστε το τρέχον σχέδιο κανονικά

11.2 Ελέγξτε τα επιτεύγματα – καταλάβετε τις επιτυχίες και τις αποτυχίες

11.3 Αναγνωρίστε νέες προκλήσεις για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ



Agenda

- ✓ Γενικά για τον Σχεδιασμό
- ✓ Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- ✓ Το Πλαίσιο Επιθεώρησης ΣΒΑΚ "ADVANCE"
- ✓ Περισσότερες πληροφορίες

Η διαδικασία ΣΒΑΚ σε σχέση με τα πεδία σκοπού και δράσης



Το ADVANCE παρέχει πρακτικά εργαλεία που μπορεί να εφαρμόσει μια πόλη για ένα ΣΒΑΚ

- Μια **μεθοδολογία** που υποστηρίζει την πόλη να αναρωτηθεί ποιες δράσεις είναι υλοποιήσιμες αλλά και παράλληλα και βιώσιμες ώστε να βελτιώσει την κυκλοφοριακή / συγκοινωνιακή πολιτική της
- Τον τρόπο δημιουργίας μιας «**εσωτερικής πλατφόρμας**» σε έναν δήμο ώστε να συζητήσουν και να αναδείξουν τις πραγματικές ανάγκες προσβασιμότητας / κινητικότητας
- **Πρακτικές οδηγίες** για την δημιουργία τοπικών και δημοτικών ΣΒΑΚ
- Πληροφορίες για την ανάδειξη των αδύνατων σημείων και επίδειξη των δυνατών

Σκοπός του ADVANCE είναι να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και εφαρμογή ενός (ποιοτικού) ΣΒΑΚ

Έλεγχος ADVANCE

Σύμφωνα με τις αρχές της Ολικής Διαχείρισης Ποιότητας, άριστη ποιότητα είναι το αποτέλεσμα συνεχών βελτιώσεων που επιτυγχάνονται εφαρμόζοντας τον επαναληπτικό κύκλο της επιτυχίας με βλέψη την ικανοποίηση των αναγκών της πόλης. Με βάση αυτό, η ADVANCE θεωρεί τον σχεδιασμό βιώσιμης κινητικότητας σαν μία δυναμική διαδικασία η οποία μπορεί να απεικονιστεί μέσω του Συστήματος Ελέγχου ADVANCE.

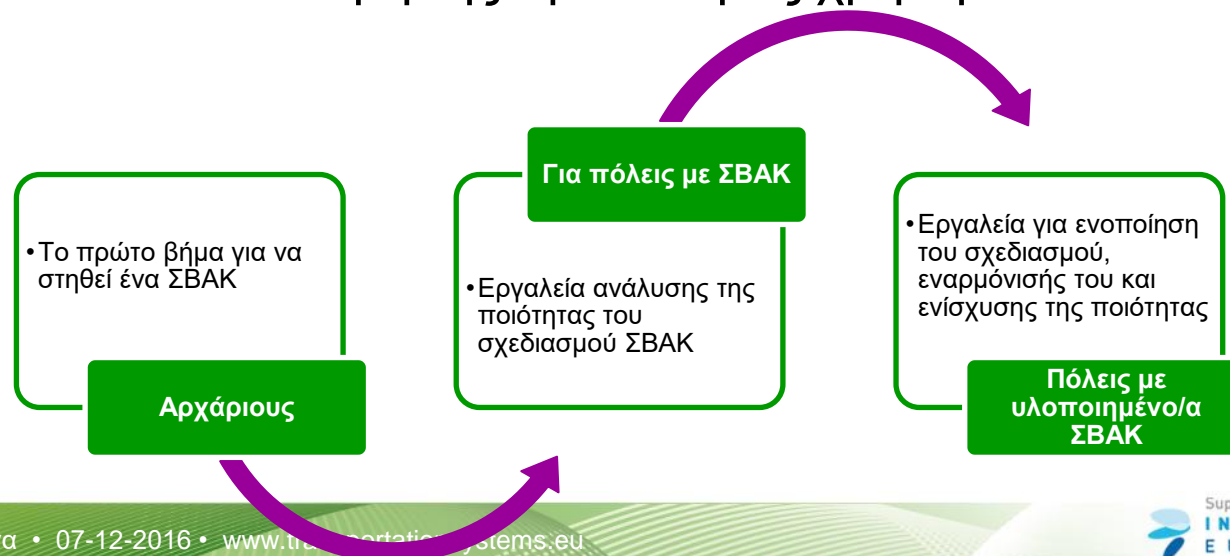


Για την παραγωγή βέλτιστου αστικού σχεδιασμού κινητικότητας το ADVANCE παρέχει

- **Πλαίσιο επιθεώρησης:** μια εσωτερική και μια ανεξάρτητη επιθεώρηση αναδεικνύουν τις αδυναμίες (σχεδιαστικές ή/και εφαρμογής)
- **Πιστοποίηση** σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο: «ο Δήμος μου έχει δημιουργήσει τις διαδικασίες για να προωθεί την βιώσιμη μετακίνηση
- Επιμέρους **εργαλεία** για τις πόλεις

...και πιο συγκεκριμένα το ADVANCE δίνει:

- Ερωτηματολόγια,
- Τεχνικές συλλογής στοιχείων
- Μια πλατφόρμα για την ανταλλαγή γνώσης και εμπειρίας
- Ένα «καλάθι» μεθοδολογιών για να χρησιμοποιήσουν οι πόλεις ώστε να στήσουν ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ ή να βελτιώσουν ένα υφιστάμενο.
- Εργαλεία XLS Επιθεώρησης άμεσα προς χρήση

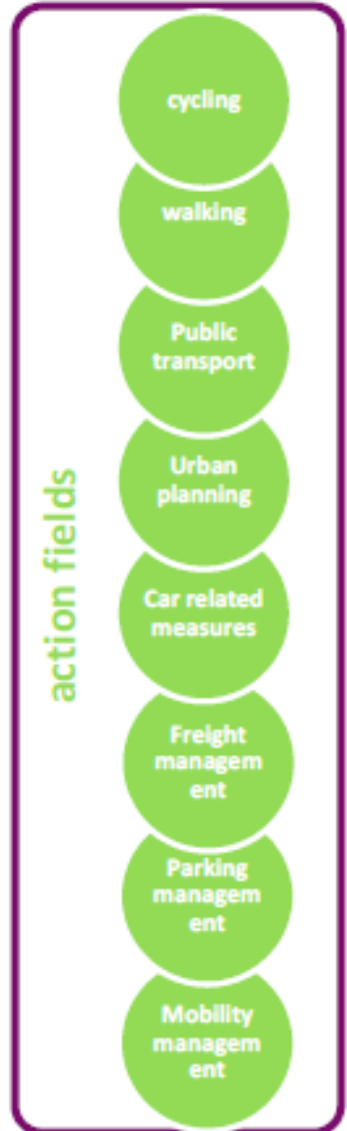
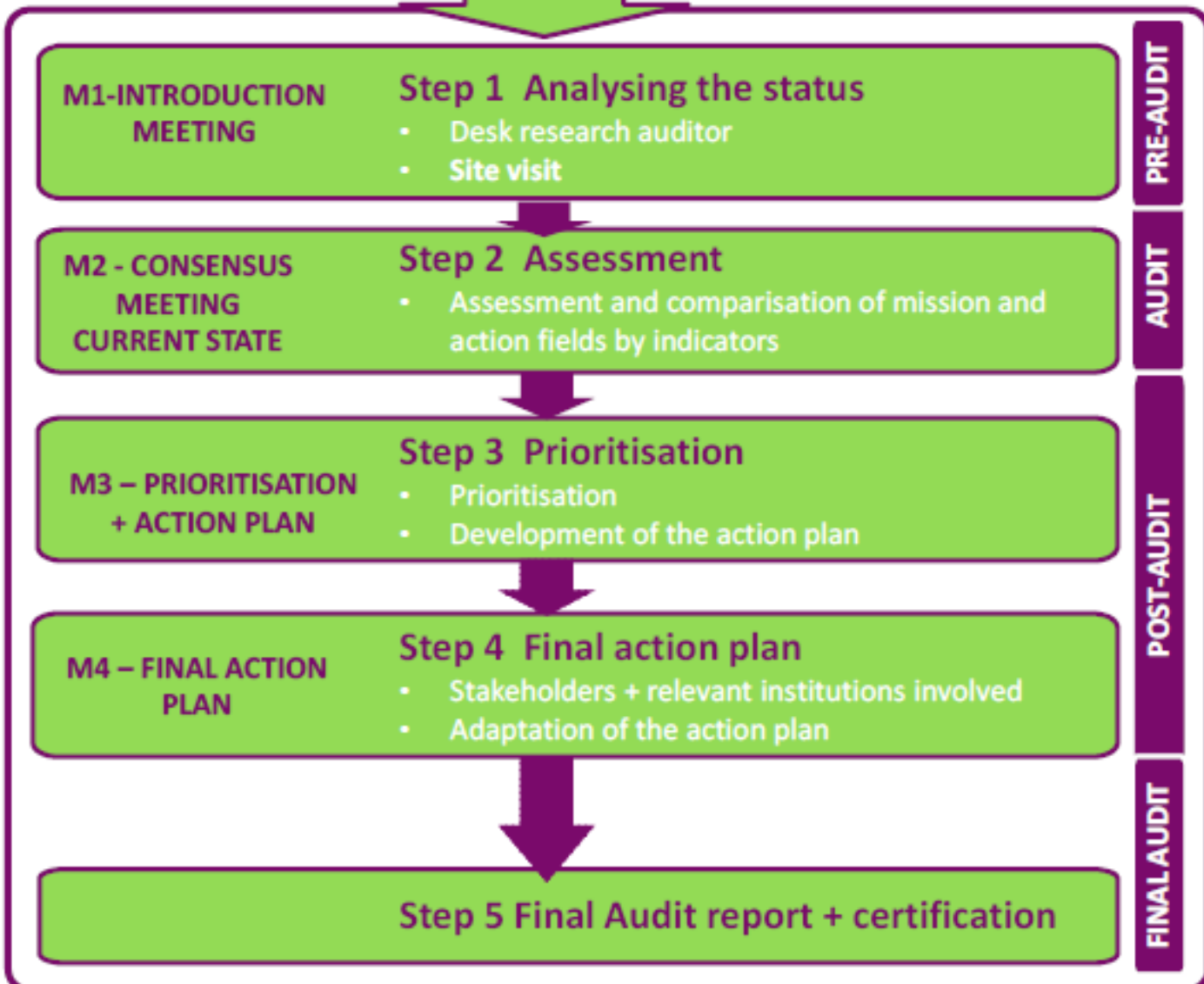
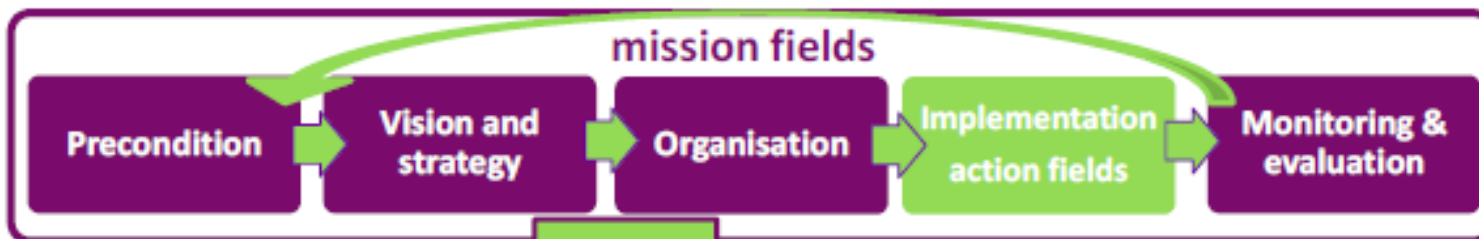




Πλαίσιο Επιθεώρησης για την ποιότητα των ΣΒΑΚ

Η Μεθοδολογία του ADVANCE είναι απλή και εύχρηστη: στόχος η άμεση υλοποίηση

- Το ADVANCE συγκρίνει την υφιστάμενη διαδικασία σχεδιασμού με την ιδεατή διαδικασία
 - Αναγνώριση χασμάτων
 - Προτάσεις βελτίωσης
 - Συγκεκριμένες δράσεις εφαρμογής
- Σκοποί και Δράσεις: η βάση του πλαισίου ADVANCE
 - 8 πεδία **δράσης**: σχετικά με την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ
 - Δημόσιες Συγκοινωνίες
 - Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές
 - Διαχείριση Κινητικότητας, κλπ.
 - 5 πεδία **Σκοπού**: σχετικά με τις διαδικασίες ενός ΣΒΑΚ
 - Όραμα και Στρατηγική
 - Παρακολούθηση και αξιολόγηση κλπ.



Η διαδικασία ελέγχου σε πέντε βήματα

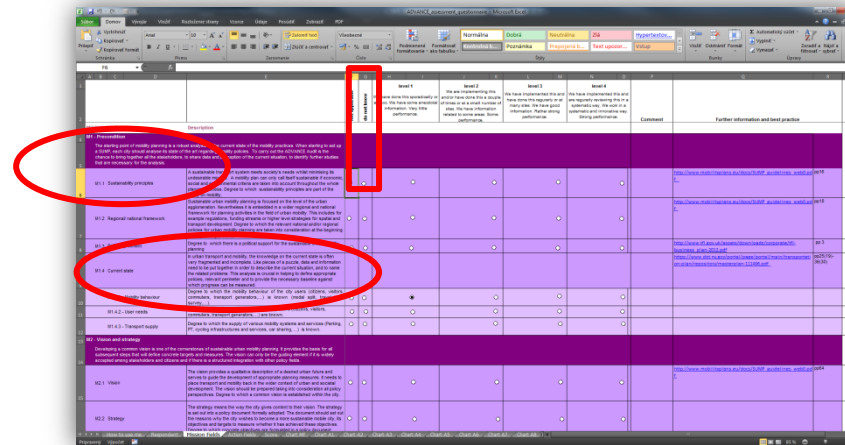
Το σχέδιο ελέγχου ADVANCE καθοδηγεί τις πόλεις με 5 βήματα κατά τον έλεγχο με μέγιστη διάρκεια 6 μήνες



Πεδία Σκοπού

- Πεδία Σκοπού**
- 1 – Προϋπόθεση
 - 2 – Όραμα και στρατηγική
 - 3 – Οργάνωση
 - 4 – Εφαρμογή
 - 5 – Επίβλεψη και αξιολόγηση

		level 1 We have done this sporadically or ad-hoc. We have some anecdotal information. Very little performance. The principle we take action if necessary, as long as necessary and only when necessary.	level 2 We are implementing this and/or have done this a couple of times or at a small number of sites. We have information related to some areas. Some performance.	level 3 We have implemented this and have done this regularly or at many sites. We have good information. Rather strong performance. There are indeed structural initiatives, but there is still room for improvement.
MISSION FIELD	Description			
M1 - Precondition	The starting point of mobility planning is a robust analysis of the current state of the mobility practices. When starting to set up a SUMP, each city should analyse its state of the air regarding mobility policies. To carry out the ADVANCE Audit is the chance to bring together all the stakeholders, to share data and perception of the current situation, to identify further studies that are necessary for the analysis.			
M1.1 Sustainability principles	A sustainable transport system meets society's needs whilst minimising its undesirable impacts. A mobility plan can only call itself sustainable if economic, social and environmental criteria are taken into account throughout the whole planning process. Degree to which sustainability principles are part of the policy on mobility.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M1.2 Regional/ national framework	Sustainable urban mobility planning is focused on the level of the urban agglomeration. Nevertheless it is embedded in a wider regional and national framework for planning activities in the field of urban mobility. This includes for example regulations, funding streams or higher level strategies for spatial and transport development. Degree to which the relevant national and/or regional policies for urban mobility planning are taken into consideration at the beginning of the planning process.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Πεδία Δράσης

Πεδία Δράσης

- 1 – Διαχείριση στάθμευσης
- 2 – Σχεδιασμός δρόμων, περιβάλλοντος και κυκλοφοριακής ρύθμισης
- 3 – Περπάτημα
- 4 – Ποδηλασία
- 5 – Δημόσιες μεταφορές
- 6 – Μέτρα για αυτοκίνητα
- 7 – Διαχείριση κινητικότητας
- 8 – Διαχείριση φορτίου

ACTION FIELDS	Description		
A1 - Parking management			
Parking management refers to various policies and programs that result in more efficient use of parking resources. Parking management is a powerful mechanism to influence how people travel to the city and within the city. Parking management is an ambivalent instrument: it serves both the car and traffic regulation.			
A1.1 On-street parking	Price differentiation to on-street parking is applied.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1.2 Differentiation for target groups	Preferential treatment for different target groups (i.e. residents, commuters, carpoolers, people with disabilities, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1.3 Differentiation according to emissions	Parking fees in car parkings are differentiated according to emissions.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1.4 Move to off-street parking	The number of on-street parking spaces are reduced and possibly replaced with off-street places (underground parking facilities).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1.5 Reduction of parking	The total number of car spaces (both on-street and underground parking facilities) are reduced in the city center.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1.6 Park + Ride	Providing Park + Ride facilities	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1.7 Park + Bike	Providing Park + Bike facilities	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1.8 Parking guiding system	A parking guiding system around the city centre exists.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A2 - Street design, street scape and traffic calming			
Street design can influence our behaviour and our decisions in the street by favouring or inviting the use of a certain mode of transport. But design alone cannot determine people's ways of travelling. The other action fields also need to be considered. Traffic calming should be understood as a more comprehensive concept encompassing all kinds of initiatives intended to manage the street space for the benefit of non-motorised users.			

not applicable

level 1
We have done this sporadically or ad-hoc. We have some anecdotal information. Very little performance. Fire principle: we take action if necessary, as long as necessary and only when necessary.

Παράδειγμα Ερωτηματολογίου ADVANCE I/II

M5 - Monitoring and evaluation		
M5.1 Monitoring	1	Degree to which the city monitors and evaluates the measures (Action Fields) implemented in order to steer anew the mobility policy.
M5.2 Evaluation	2	Does the evaluation of the SUMP's implementation include the following:
		a. key indicators to the main objectives
		b. SMART indicators for the monitoring of the implementation of the actions (output indicators)
		c. indicators for the assessment of the impacts of the SUMP (outcome indicators)

Παράδειγμα Ερωτηματολογίου ADVANCE II/II

A1 - Mobility management

A1.1 Information on sustainable mobility

A1.1	Does the city provide information and advice about travel options to travellers through a range of different media?	
A1.2	Does the city integrate mobility management into education in schools?	
A1.3	Does the city integrate mobility management into training of staff (in the city administration)?	
A1.4	Does the city within the city administration adopt measures to reduce the need of travel by substituting telecommunications for travel or reorganizing working practices?	
A1.5	Does the city has a mobility centre or a mobility point?	✓
A1.6	Other (explain by giving a short description of the measures)?	

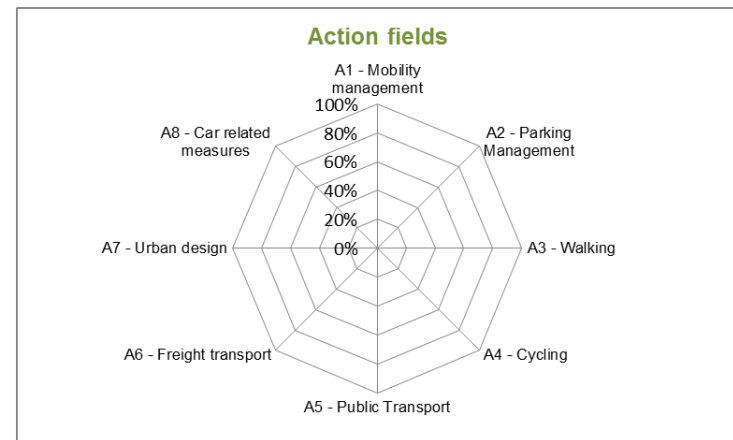
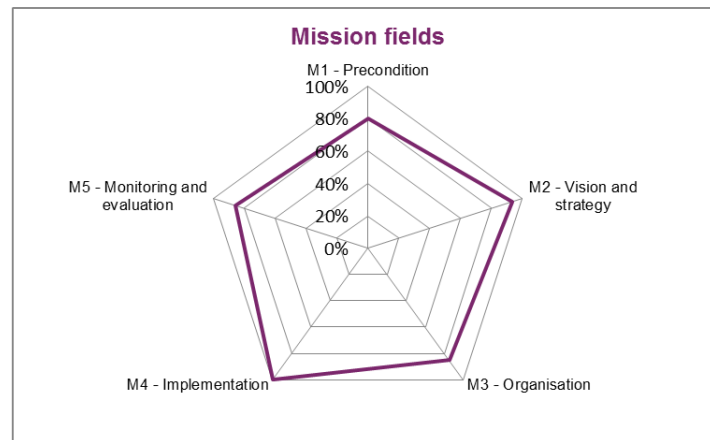
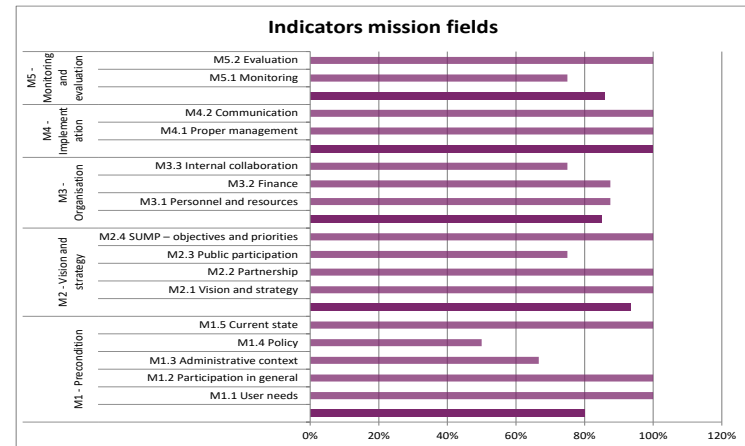
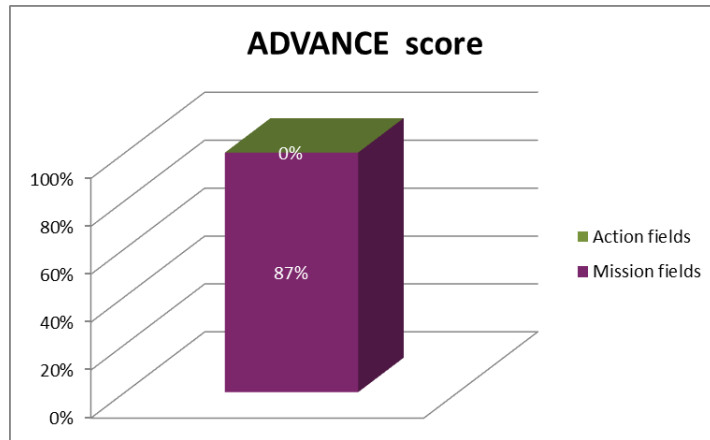
A1.2 Promotion of sustainable mobility

A1.7	Does the city organize awareness raising activities to promote and encourage the use of sustainable options in place (for citizens, for employees,...)?	
A1.8	Does the city offer, organize and coordinate various types of mobility management-services across an area to provide an alternative to sole car occupancy?	✓
A1.9	Does the city within the city administration provide an alternative to sole car occupancy?	✓
A1.10	Does the city gives incentives to promote the use of clean vehicles?	✓
A1.11	Other (explain by giving a short description of the measures)?	

A1.3 Site based mobility management

A1.12	Does the city organizes site-based mobility management measures connected to traffic generating sites?	✓
A1.13	Does the city work with mobility management-measures towards companies that include services to reduce the need to travel by substituting telecommunications for travel or reorganizing working practices?	
A1.14	Other (explain by giving a short description of the measures)?	

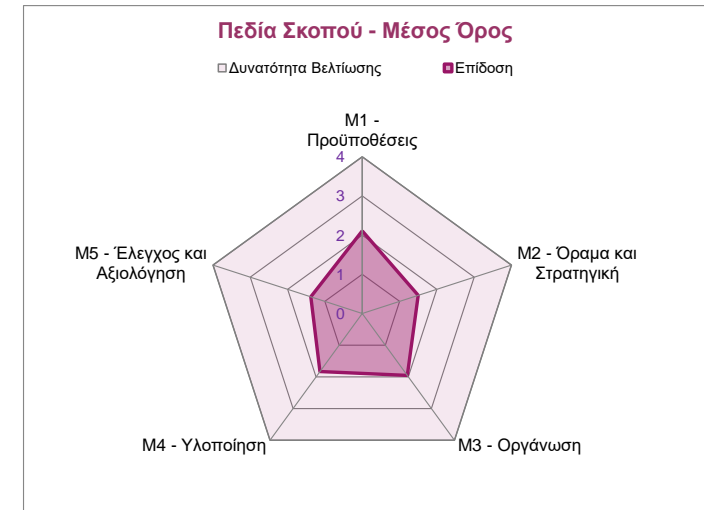
Η βαθμολογία είναι καθαρά ένα εσωτερικό στοιχείο αναγνώρισης των χασμάτων



Φύλλο βαθμολογίας – πεδία σκοπού

Η βαθμολογία υπολογίζεται αμέσως και μπορείτε να δείτε τα δυνατά και αδύναμα σημεία της πόλης σας.

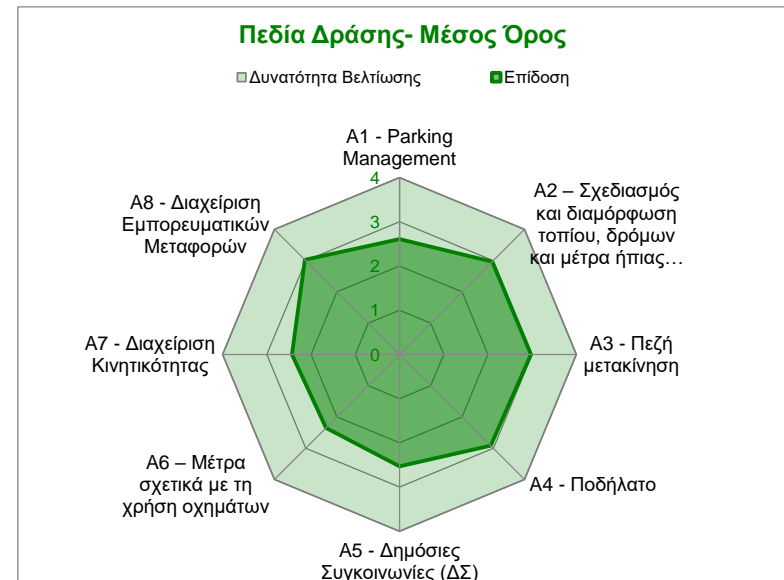
Κριτήρια	Δείκτες	ερωτώμενος 1		ερωτώμενος 2		ερωτώμενος 3	
		βαθμός	ΔΥ	βαθμός	ΔΥ	βαθμός	ΔΥ
		2	10	2	10	2	20
ΠΕΔΙΑ ΣΚΟΠΟΥ	Σύνολο	2	4	2	4	2	13
M1 - Προϋποθέσεις		2	1	2	1	2	3
	M1.1 Αρχές βιωσιμότητας	2	-	2	-	2	-
	M1.2 Τοπικό/εθνικό πλαίσιο εργασίας	2	-	2	-	2	-
	M1.3 Πολιτική συμφωνία	3	-	x	x	2	-
	M1.4 Τρέχουσα κατάσταση	2	-	2	-	2	-
	M1.4.1 - Συμπεριφορά κινητικότητας	2	-	2	-	x	x
	M1.4.2 - Ανάγκες χρηστών	2	-	2	-	x	x
	M1.4.3 - Προσφορά μεταφοράς	2	-	2	-	x	x
M2 - Όραμα και Στρατηγική		2	1	2	1	2	2
	M2.1 Όραμα	2	-	2	-	2	-
	M2.2 Στρατηγική	2	-	2	-	2	-
	M2.3 Ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού	x	x	x	x	x	x
	M2.4 Πολυτροπική προσέγγιση	2	-	2	-	x	x
M3 - Οργάνωση		2	0	2	0	2	2
	M3.1 Χρηματοοικονομικοί και ανθρώπινοι πόροι	2	-	2	-	2	-
	M3.1.1 - Χρηματοδότηση	2	-	2	-	2	-
	M3.1.2 - Χρηματοδότηση για υλοποίηση	2	-	2	-	2	-
	M3.1.3 - Προσωπικό και Πόροι	2	-	2	-	x	x
	M3.2 Εσωτερική συνεργασία	2	-	2	-	x	x
	M3.3 Συμμετοχή	2	-	2	-	1	-
	M3.3.1 - Συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών	2	-	2	-	1	-
	M3.3.2 - Συμμετοχή κατοίκων	2	-	2	-	1	-
	M3.3.3 - Βαθμός συμμετοχής	2	-	2	-	1	-
M4 - Υλοποίηση		2	1	2	1	2	6
	M4.1 Κατάλληλη Διαχείριση	2	-	2	-	x	x
	M4.2 Μέτρα βιωσιμότητας	2	-	2	-	2	-
	M4.2.1 - Δικαίωμα μετακίνησης για όλους	2	-	2	-	x	x
	M4.2.2 - Προστασία περιβάλλοντος και υγείας	2	-	2	-	x	x
	M4.2.3 - Σύνδεση χρήσης γης και μεταφορών	x	x	x	x	x	x
	M4.2.4 - Οδική Ασφάλεια	2	-	2	-	x	x
	M4.3 Επικοινωνία	2	-	2	-	x	x
M5 - Έλεγχος και Αξιολόγηση		2	1	2	1	2	0
	M5.1 Έλεγχος	1	-	1	-	1	-
	M5.2 Δείκτες SMART	x	x	x	x	1	-
	M5.3 Αξιολόγηση	2	-	2	-	3	-



Φύλλο βαθμολογίας – πεδία δράσης

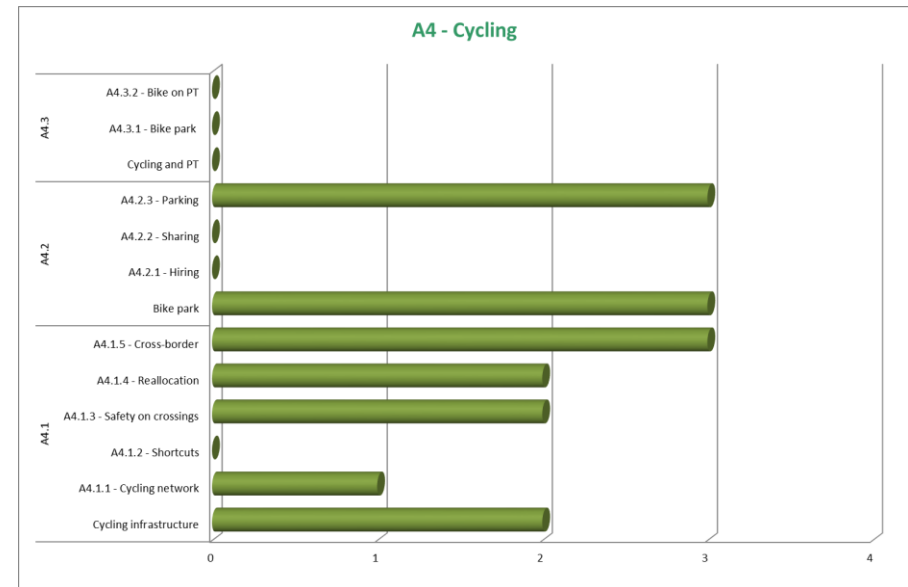
Η βαθμολογία υπολογίζεται αμέσως και μπορείτε να δείτε τα δυνατά και αδύναμα σημεία της πόλης σας.

Κριτήρια	Δείκτες	ερωτώμενος 1		ερωτώμενος 2		ερωτώμενος 3		ερωτώμενος 4	
		βαθμός	Δ/Υ	βαθμός	Δ/Υ	βαθμός	Δ/Υ	βαθμός	Δ/Υ
43	ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ	2.75711	6	2.75711	6	3	7	2.75711	6
44	Α1 - Διαχείριση Στάθμευσης	3	0	3	0	3	0	3	0
45	A1.1	3	-	3	-	2	-	3	-
46	A1.2	3	-	3	-	3	-	3	-
47	A1.3	x	-	x	-	2	-	x	-
48	A1.4	3	-	3	-	3	-	3	-
49	A1.5	3	-	3	-	3	-	3	-
50	A1.6	3	-	3	-	3	-	3	-
51	A1.7	1	-	1	-	3	-	1	-
52	A1.8	3	-	3	-	3	-	3	-
53	Α2 - Σχεδιασμός και Διαμόρφωση Τοπίου, Δρόμων και Μέτρα Ήπιης Κυκλοφορίας	3	0	3	0	3	0	3	0
54	A2.1	3	-	3	-	3	-	3	-
55	A2.1.1	3	-	3	-	4	-	3	-
56	A2.1.2	3	-	3	-	1	-	3	-
57	A2.2	3	-	3	-	3	-	3	-
58	Α3 - Πεζή μετακίνηση	3	0	3	0	3	0	3	0
59	A3.1	3	-	3	-	3	-	3	-
60	A3.1.1	3	-	3	-	4	-	3	-
61	A3.1.2	3	-	3	-	1	-	3	-
62	A3.1.3	3	-	3	-	2	-	3	-
63	A3.1.4	3	-	3	-	4	-	3	-
64	A3.1.5	3	-	3	-	2	-	3	-
65	A3.2	3	-	3	-	3	-	3	-
66	A3.2.1	3	-	3	-	3	-	3	-
67	A3.2.2	3	-	3	-	3	-	3	-
68	Α4 - Ποδήλατο	3	0	3	0	3	1	3	0
69	A4.1	3	-	3	-	2	-	3	-
70	A4.1.1	3	-	3	-	2	-	3	-
71	A4.1.2	3	-	3	-	1	-	3	-
72	A4.1.3	3	-	3	-	1	-	3	-
73	A4.1.4	3	-	3	-	3	-	3	-
74	A4.1.5	3	-	3	-	2	-	3	-
75	A4.2	3	-	3	-	4	-	3	-
76	A4.2.1	3	-	3	-	4	-	3	-
77	A4.2.2	3	-	3	-	x	-	3	-
78	A4.2.3	3	-	3	-	3	-	3	-
79	A4.3	3	-	3	-	2	-	3	-
80	A4.3.1	3	-	3	-	3	-	3	-
81	A4.3.2	3	-	3	-	1	-	3	-
82	Α5 - Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)	3	2	3	2	3	2	3	2
83	A5.1	3	-	3	-	2	-	3	-
84	A5.1.1	3	-	3	-	4	-	3	-
85	A5.1.2	3	-	3	-	2	-	3	-
86	A5.1.3	3	-	3	-	1	-	3	-
87	A5.1.4	3	-	3	-	1	-	3	-
88	A5.1.5	x	-	x	-	2	-	x	-

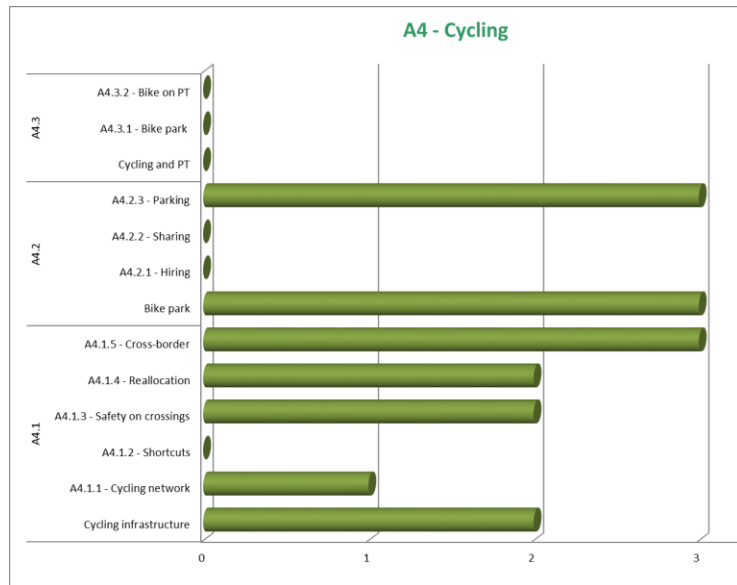


Παρουσίαση της βαθμολογίας

Η βαθμολογία για τις ατομικές ερωτήσεις για του τομείς αποστολής και δράσης παρουσιάζονται σε ραβδόγραμμα.



Η κάθε βαθμολογία είναι αφετηρία για Προτεινόμενες δράσεις



Objective	increased safety for pedestrians and cyclist	
Measures to achieve the objective	<ul style="list-style-type: none"> - introduction of 30 km/h zone - development of shared streets - enhanced visibility for drivers at pedestrian crossing 	
Responsibilities	Initiator	City administration
	Leader	Head of the Traffic Department
	Implementer	Traffic Department / Streets Department / Local Police
	Involved stakeholder	
Timeframe	6 months / short – term measures (quick-win)	
Budget	xxx euro	
Funding resources	Local budget	
Expected impact	<ul style="list-style-type: none"> - reduced number of accidents - increased number of pedestrians due to more friendly pedestrian areas 	

Πλεονεκτήματα από την χρήση του Πλαισίου ADVANCE

- ✓ Η πόλη υιοθετεί ένα πιο συστηματικό τρόπο ανάπτυξης και εφαρμογής της κινητικότητας των δημοτών της
- ✓ Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δηλώσει ότι η χρηματοδότηση έργων υποδομής κινητικότητας (συμπλ. δρόμων!) θα εξαρτάται από το πόσο βιώσιμα είναι
- ✓ Το ADVANCE παρέχει την πρόσβαση σε ένα δίκτυο εμπειρογνωμόνων κινητικότητας
- ✓ Βελτίωση της εικόνας και της εξωστρέφειας της πόλης

Agenda

- ✓ Γενικά για τον Σχεδιασμό
- ✓ Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- ✓ Το Πλαίσιο Επιθεώρησης ΣΒΑΚ "ADVANCE"
- ✓ Περισσότερες πληροφορίες

Που μπορώ να βρω περισσότερες πληροφορίες

1. <http://eu-advance.eu/>
2. <http://transportationsystems.eu/> (υπό ανανέωση, σύντομα live)
3. <http://mobilityplans.gr/> (υπό κατασκευή)

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΑΣ!

Καθ. Στράτος Παπαδημητρίου
Διευθυντής, Εργαστήριο Συστημάτων Μεταφορών
Πανεπιστήμιο Πειραιώς