



SUMPS-UP

.....

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΟΣΗ



Τι είναι το ΣΒΑΚ – Ορισμός

**Ολοκληρωμένο, στρατηγικό,
μακροπρόθεσμο σχέδιο μεταφορών με
σαφείς στόχους και παρακολούθηση που
στοχεύει στην καλύτερη προσβασιμότητα
και ποιότητα ζωής για να λειτουργεί μια
αστική περιοχή**

Η ουσία του ΣΒΑΚ: οι οκτώ αρχές



- 1 Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή»



- 5 Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σχεδίου δράσης



- 2 Συνεργασία μεταξύ θεσμικών ορίων



- 6 Ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών



- 3 Εμπλοκή πολιτών και φορέων



- 7 Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης



- 4 Αξιολόγηση υφιστάμενης και μελλοντικής απόδοσης

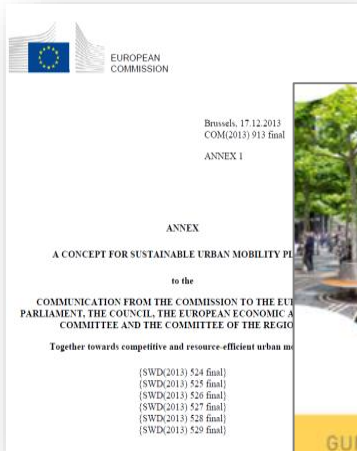


- 8 Διασφάλιση ποιότητας

ΣΒΑΚ έναντι παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός		Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Μηχανοκίνητη προσέγγιση	→	Ανθρωποκεντρική προσέγγιση
Αρχικοί στόχοι: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	→	Αρχικοί στόχοι: Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής ισότητας, της υγείας, της ποιότητας περιβάλλοντος και της οικονομικής βιωσιμότητας
Εστίαση στο μεταφορικό μέσο	→	Ολοκληρωμένη ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων και στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα
Εστίαση στις υποδομές	→	Συνδυασμός υποδομών, αγοράς, νομοθεσίας, πληροφόρησης και προώθησης
Έγγραφα προγραμματισμού	→	Έγγραφα σχεδιασμού σε συμφωνία με τους συναφείς τομείς πολιτικής
Βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο πλάνο παράδοσης	→	Βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο πλάνο παράδοσης ενταγμένο σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα και μια μακροπρόθεσμη στρατηγική
Κάλυψη διοικητικής περιοχής	→	Κάλυψη λειτουργικής αστικής περιοχής βασισμένη σε ροές από και προς την εργασία
Τομέας συγκοινωνιολόγων μηχανικών	→	Διεπιστημονικές ομάδες σχεδιασμού
Σχεδιασμός από εμπειρογνώμονες	→	Σχεδιασμός με την εμπλοκή φορέων και πολιτών μέσα από διαδικασίες διαφάνειας και συμμετοχής
Περιορισμένη εκτίμηση επιπτώσεων	→	Συστηματική αξιολόγηση των επιπτώσεων προς διευκόλυνση της μάθησης και της βελτίωσης

Ευρωπαϊκό πολιτικό πλαίσιο για τα ΣΒΑΚ



- Σχέδιο Δράσης στην Αστική Κινητικότητα (2009)
- Λευκή Βίβλος των μεταφορών (2011)
- **Πακέτο Αστικής Κινητικότητας COM(2013) 913, Annex 1: Υποδείξεις για ανάπτυξη ΣΒΑΚ κριτήρια ΣΒΑΚ"**
- Οδηγίες ΣΒΑΚ, Ιαν 2014/ Οκτ 2019 (www.eltis.org/mobility-plans)
- Πολλά υποστηρικτικά έργα ΣΒΑΚ (π.χ. CH4ALLENGE, SUMPs-Up)
- **Πλατφόρμα συντονισμού ΣΒΑΚ Annual Συνέδρια ΣΒΑΚ και βάση γνώσης στο ELTIS**
- Αναγνωρίζεται ως απαίτηση ή ως **«ανταγωνιστικό πλεονέκτημα» για την προσέλκυση ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων για τις αστικές μεταφορές** (π.χ. διαρθρωτικά ταμεία και ταμεία επενδύσεων, Horizon 2020-CIVITAS, Connecting Europe Facility)

Τι καινούριο υπάρχει στη δεύτερη έκδοση των κατευθυντήριων οδηγιών του ΣΒΑΚ

Τι είναι καινούριο; Βασικές αλλαγές (1)

- **Πιο ισορροπημένος κύκλος ΣΒΑΚ**
Σαφής διαχωρισμός σε στάδιο στρατηγικού σχεδιασμού (πρώτο μισό) και σε επιχειρησιακό στάδιο (δεύτερο μισό), που διαφοροποιούνται χρονικά (οι στρατηγικοί στόχοι είναι πιο σταθεροί, ενώ τα μέτρα ενημερώνονται πιο συχνά, μέσα στον χρόνο)
 - **Τυπική ισορροπία:** 4 φάσεις με 3 βήματα η κάθε μία που καταλήγει σε ένα ορόσημο
 - **Τα ορόσημα** χρησιμοποιούνται ως άγκυρες και για πολιτική έγκριση
- Περισσότερες οδηγίες σχετικά με τον **σχεδιασμό**, τη **χρηματοδότηση** και την **υλοποίηση των δράσεων**



Ο κύκλος του ΣΒΑΚ – 2^η Έκδοση



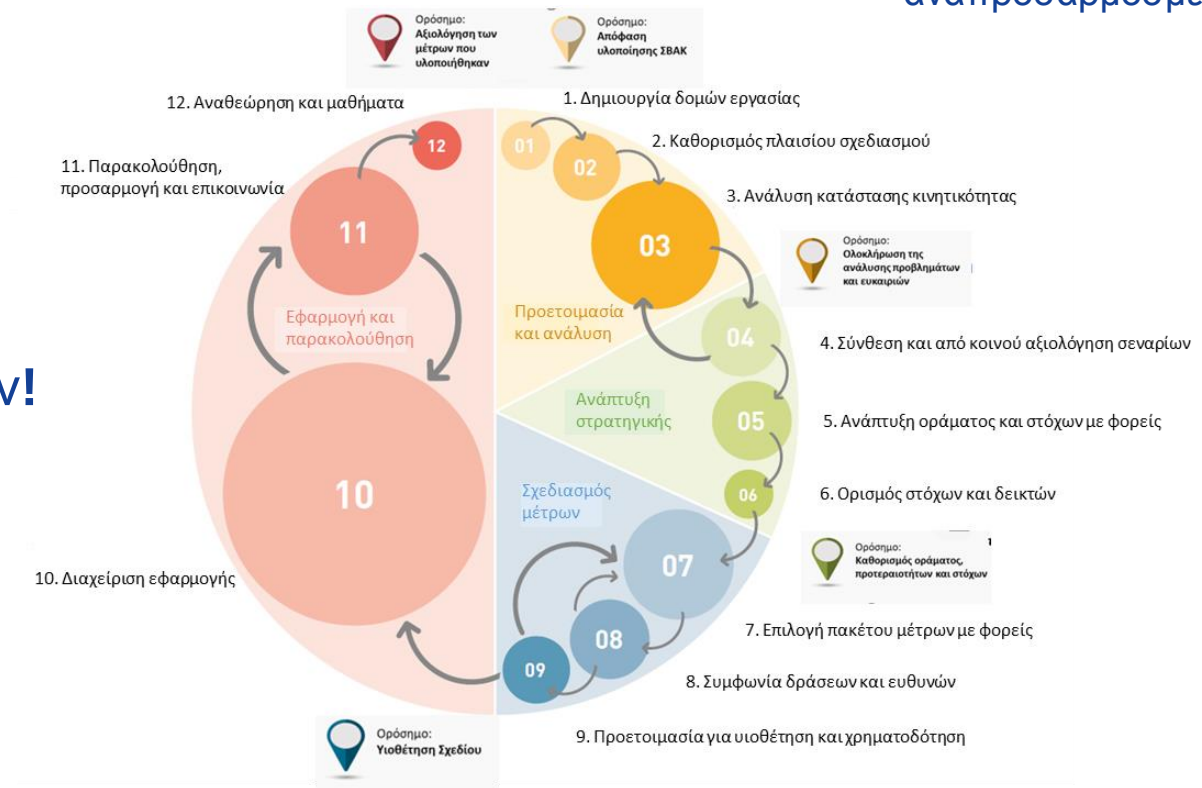
Ο κύκλος του ΣΒΑΚ – 2η Έκδοση



Τι είναι καινούριο; Βασικές αλλαγές (2)

Η **ευελιξία** της έννοιας του **ΣΒΑΚ** τονίστηκε (π.χ. κεφάλαιο “σχεδιασμός στην πράξη”, κύκλος με βρόγχους ανάδρασης, κ.λπ.)
– αλλά σημασία αρχών!

Ο κύκλος ΣΒΑΚ στην πράξη αναπροσαρμοσμένος



Τι είναι καινούριο; Βασικές αλλαγές (3)

- Περισσότερες οδηγίες για την ενοποίηση οριζόντιων θεμάτων
 - Κύκλος ΣΒΑΚ με επαναλαμβανόμενα θέματα (εμπλοκή πολιτών, πολιτικές αποφάσεις, παρακολούθηση και αξιολόγηση)
 - Σημαντικά πεδία πολιτικής (προσβασιμότητα, υγεία, κοινωνικός αποκλεισμός, οδική ασφάλεια) ενισχυμένα με παραδείγματα πόλεων

Εμπλοκή πολιτών



Παρακολούθηση και αξιολόγηση



Πολιτική λήψης αποφάσεων



THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY
THE EUROPEAN UNION

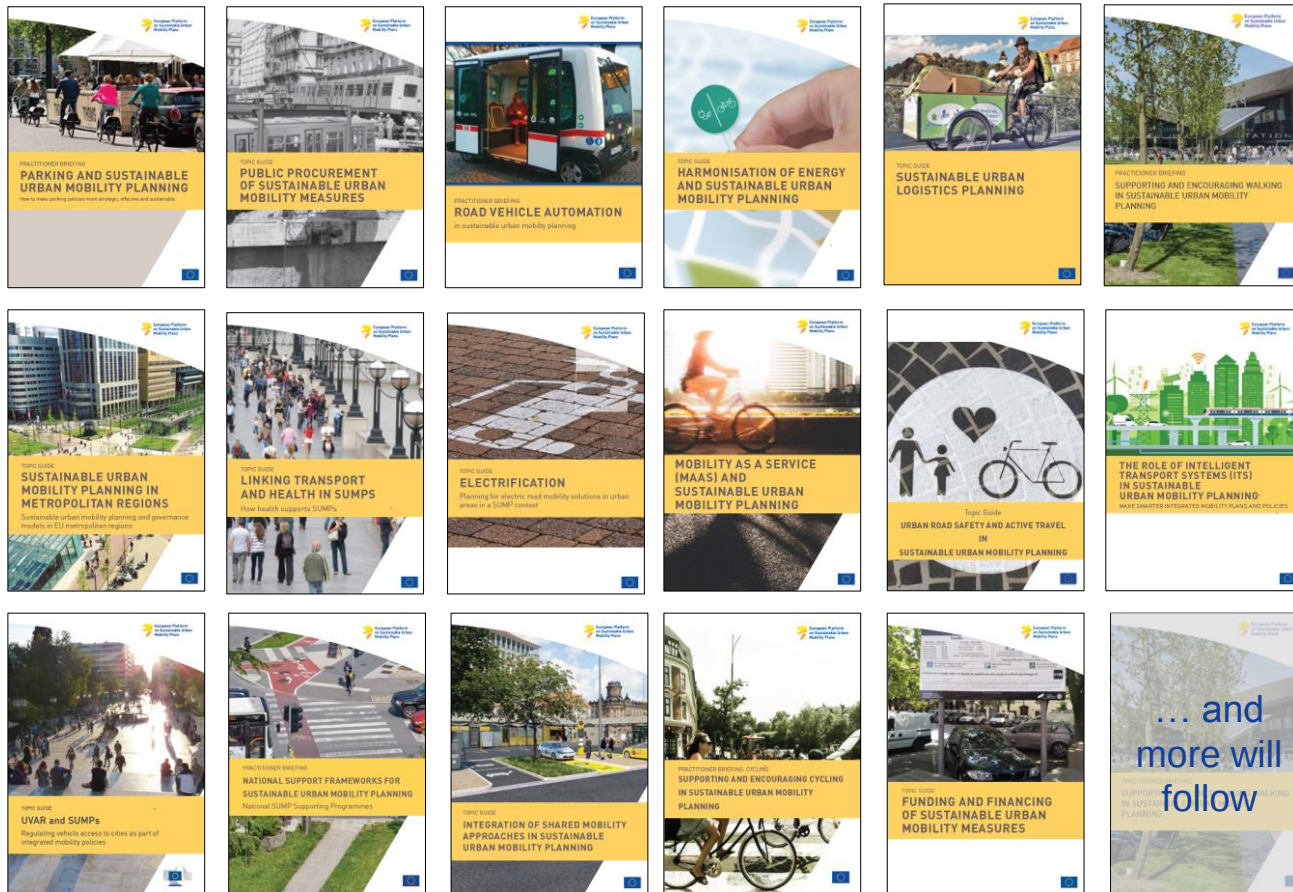
Τι είναι καινούριο; Βασικές αλλαγές (5)

- 62 παραδείγματα νέων πόλεων
 - Καλύτερη **δομή** (περιεχόμενο, περιγραφή, διδάγματα, απαιτούμενα κόστη και τεχνογνωσία)
 - Εστίαση σε συγκεκριμένες **δράσεις σχεδιασμού**
 - Συλλογή από δίκτυα συνεργατών του **SUMPs-Up**



Τι είναι καινούριο; Βασικές αλλαγές (6)

Σύνδεσμος με ενημερωτικούς οδηγούς και πρακτικές (σχετικό περιεχόμενο για κάθε ένα από αυτά επισημαίνεται σε μία από τις δράσεις)



Τι είναι καινούριο; Βασικές αλλαγές (7)

- Πλήρης εισαγωγή για μη μελετητές (Τμήμα 1 με τον ορισμό και τις οκτώ βασικές αρχές, ενημερωμένα οφέλη, το ΣΒΑΚ εν συντομία, σχεδιασμός στην πράξη και υποστήριξη σε εθνικό επίπεδο)
- Ενημερωμένος και περισσότερο φιλικός προς τον χρήστη σχεδιασμός (π.χ. εργαλεία και παραδείγματα πόλεων ως ξεχωριστά πλαίσια)

Contents

Foreword	05
Guide to the reader	06
Introduction	07
Τμήμα 1	
SECTION 1 - The Concept of Sustainable Urban Mobility Plans	09
1.1 What is a Sustainable Urban Mobility Plan?	09
1.2 What are the benefits of Sustainable Urban Mobility Planning?	13
1.3 What are the main elements of Sustainable Urban Mobility Planning?	17
1.4 How does Sustainable Urban Mobility Planning practice?	20
1.5 How can the national Sustainable Urban Mobility Planning?	25
Τμήμα 2	
SECTION 2 - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan	30
Phase 1: Preparation and analysis	32
Starting point: Decision to prepare a SUMP	32
Step 1: Set up working structures	34
Activity 1.1: Evaluate capacities and resources	34
Activity 1.2: Create inter-departmental core team	38
Activity 1.3: Ensure political and institutional ownership	
Activity 1.4: Plan stakeholder and citizen involvement	
Step 2: Determine planning framework	
Activity 2.1: Assess planning requirements and define geographic scope	61
Activity 2.2: Link with other planning processes	64
Activity 2.3: Agree timeline and work plan	
Activity 2.4: Consider getting external support	
Step 3: Analyse mobility situation	67
Activity 3.1: Identify information sources and cooperate with data owners	67
Activity 3.2: Analyse problems and opportunities (all modes)	74
Milestone: Analysis of problems and opportunities concluded	78
Phase 2: Strategy development	79
Step 4: Build and jointly assess scenarios	81
Activity 4.1: Develop scenarios of potential futures	81
Activity 4.2: Discuss scenarios with citizens and stakeholders	84
Step 5: Develop vision and objectives with stakeholders	
Activity 5.1: Co-create common vision with citizens and stakeholders	
Activity 5.2: Agree objectives addressing key problems and all modes	
Step 6: Set indicators and targets	95
Activity 6.1: Identify indicators for all objectives	95
Activity 6.2: Agree measurable targets	99
Milestone: Vision, objectives and targets agreed	102

Τα χρώματα του κύκλου
παρουσιάζονται στη δομή
του έγγραφου

Κάθε φάση δομείται σε
βήματα και δράσεις

Phase 3: Measure planning	103
Step 7: Select measure packages with stakeholders	105
Activity 7.1: Create and assess long list of measures with stakeholders	105
Activity 7.2: Define integrated measure packages	113
Activity 7.3: Plan measure monitoring and evaluation	121
Step 8: Agree actions and responsibilities	125
Activity 8.1: Describe all actions	125
Activity 8.2: Identify funding sources and assess financial capacities	129
Activity 8.3: Agree priorities, responsibilities and timeline	133
Activity 8.4: Ensure wide political and public support	136
Step 9: Prepare for adoption and financing	139
Activity 9.1: Develop financial plans and agree cost sharing	139
Activity 9.2: Finalise and assure quality of 'Sustainable Urban Mobility Plan' document	142
Milestone: Sustainable Urban Mobility Plan adopted	144
Phase 4: Implementation and monitoring	145
Step 10: Manage implementation	146
Activity 10.1: Coordinate implementation of actions	146
Activity 10.2: Procure goods and services	149
Step 11: Monitor, adapt and communicate	153
Activity 11.1: Monitor progress and adapt	153
Activity 11.2: Inform and engage citizens and stakeholders	156
Step 12: Review and learn lessons	159
Activity 12.1: Analyse successes and failures	159
Activity 12.2: Share results and lessons learned	161
Activity 12.3: Consider new challenges and solutions	162
Milestone: Measure implementation evaluated	165
Annexes	coming soon



The vision and the objectives provide an important qualitative description of the desired future and intended type of change. However, this alone is not sufficient. In order to make these changes measurable, a suitable set of strategic indicators and targets needs to be selected. The main aim is to define a set that is feasible, ambitious and mutually consistent, allowing those involved to monitor progress towards achievement of all objectives without requiring unrealistic amounts of new data collection.

Λογική

ACTIVITY 6.1: Identify indicators for all objectives

Rationale

The selection and definition of strategic indicators for all objectives is an essential step for the further process of setting targets and monitoring progress. It is important to first identify the indicators to ensure that targets will be selected that you are able to monitor with reasonable effort. A systematic approach helps to identify a manageable set of core indicators that reflect the objectives well. Working with just a few indicators on the strategic level may prove more effective, especially for 'newcomer cities' that have limited resources, data or experience when developing a Sustainable Urban Mobility Plan. While indicators for monitoring measures will be developed later (see Activity 7.3), the strategic indicators for monitoring overall SUMP performance will be selected here, together with the respective measurement methods and corresponding data sources that were identified during the preparation phase (see Activity 3.1).

Aims

- Define a set of strategic indicators that allow for the monitoring of progress made towards the achievement of each of the objectives.
- Select easily measurable and understandable indicators by taking into account existing data sources (see Activity 3.1).

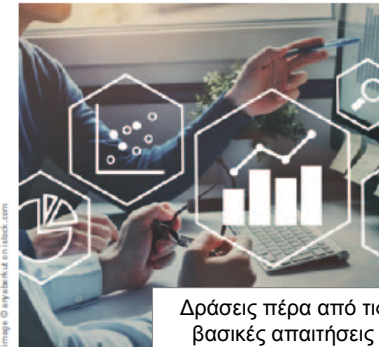
Tasks

- Specify your objectives and identify which main aspects need to be monitored.
- Develop a small number of quantitative and qualitative 'core' indicators that are easily measurable, understandable, and clearly linked to each of the objectives

Στόχοι

Εργασίες

Κάθε δράση δομείται με τον ίδιο τρόπο:



Δράσεις πέρα από τις βασικές απαιτήσεις

- Use standard indicators that are already well-defined and have existing knowledge on how to measure and analyse them. This enables benchmarking against other cities or comparison to national/international statistics.
- Focus on impact indicators (also called outcome indicators) that directly measure the achievement of your sustainability objectives. Consider also indicators from related areas, such as economy, environment, health and social, not only transport indicators.
- Include a few indicators that are particularly useful for communication with decision makers and the public. These indicators should be easy to understand and interesting for a wider public (e.g. number of people, traffic, number of jobs created, etc.).

Θεμελιώδεις όροι καθορίζονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

What is an 'Indicator'?

An indicator is a clearly-defined data set used to monitor progress in achieving a particular objective or target.

Strategic indicators enable measurement of the overall performance of a SUMP and therefore provide a basis for its evaluation. On a more detailed level, measure indicators allow for monitoring the performance of individual measures.

- Evaluate the already available data and identified data sources (see Activities 3.1 and 3.2), identify gaps in being able to measure the intended outcomes, and, if necessary, develop or identify new data sources (e.g. survey data, quantitative data from automatic measurements).
- Before you start developing your own strategic indicators, discuss with key stakeholders and other organisations in your area, as they might already have adopted some. Progress is much easier to monitor if indicators that have already been implemented and accepted are used.
- Develop a clear definition for each indicator, the reporting format, and an outline of how data is measured and the indicator calculated from the data.

Activities beyond essential requirements

- Coordinate with relevant local and regional stakeholders on regional indicators.
- Make data available online so that external people understand the data.

Χρονοδιάγραμμα και συντονισμός

Timing and coordination

- Directly based on the objectives defined in Activity 5.2, leading on to the setting of targets in Activity 6.2.
- Goes hand-in-hand with Step 3, during which data and data sources are identified and analysed and the baseline for the availability of data for indicator identifications are set.

Developed strategic indicator set and monitoring elements to be taken into account when planning monitoring (see Activity 7.3).

Λίστα ελέγχου

Checklist

- ✓ Quantitative and qualitative outcome indicators identified for all objectives, including indicators used by other organisations in your area.
- ✓ Existing and new data sources evaluated.
- ✓ Set of strategic core indicators defined, including reporting format and measuring method.

Οι δράσεις
συμπληρώνονται με
βοηθητικά εργαλεία...

PHASE 2 - STRATEGY DEVELOPMENT

PHASE 2 - STRATEGY DEVELOPMENT



Figure 24: Overview of urban mobility indicators

based on the European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)

Objective	Indicator	Definition
Road Safety	Fatalities by all transport accidents in the urban area on a yearly basis.	Number of deaths within 30 days after the traffic accident as a corollary of the event per annum caused by urban transport per 100,000 inhabitants of the urban area.
Access to mobility services	Share of population with appropriate access to mobility services (public transport).	Percentage of population with appropriate access to public transport (bus, tram, metro, train).
Emissions of greenhouse gases (GHG)	Well-to-wheel GHG emissions by all urban area passenger and freight transport modes.	Greenhouse gas emission (tonnes CO ₂ (eq.)/cap. per year).
Air quality	Air pollutant emissions of all passenger and freight transport modes (exhaust and non-exhaust for PM _{2.5}) in the urban area.	Emission index (kg PM _{2.5} eq. per cap. per year).

... και
παράδειγματα
καλών
πρακτικών

GOOD PRACTICE EXAMPLE

Milton Keynes, United Kingdom: Easily measurable and available set of strategic indicators

To assess the overall performance of the Sustainable Urban Mobility Plan, the city council has selected a number of indicators, including e.g. road network condition, average journey time, air quality and road safety. The decision to select these indicators was made as to allow for a correct assessment of the impact of the SUMP, and are easily measurable as well as available or easily accessible. Milton Keynes Council advises to define a clear set of SMART (specific, measurable, achievable, relevant, time-bound) objectives for the SUMP, which helps to later select indicators aligned with the SUMP objectives. Based on experience, the SUMP team also advises to use new technologies and indicator methodologies that have been applied in other cities.

Author: James Povey, Milton Keynes Council, collected by Polis
Image: Milton Keynes Council

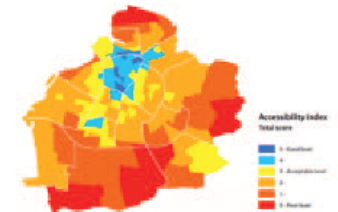


GOOD PRACTICE EXAMPLE

Malmö, Sweden: The Accessibility index as an indicator example

Malmö developed, based on relevant measurements, a normative Accessibility Index that can assess the impact of measures undertaken and uses maps to illustrate sustainable accessibility. The Accessibility Index can function as support for decisions in planning and in weighing different investments and actions. It also allows for making comparisons between different areas and population groups. The Accessibility Index can constitute support for following-up on how accessibility in the transport system develops over time and can thus serve as one of several indicators for how well SUMP goals are reached.

Author: Andreas Nordin, City of Malmö, collected by Rapprocht Consult
Image: Sustainable Urban Mobility Plan Malmö



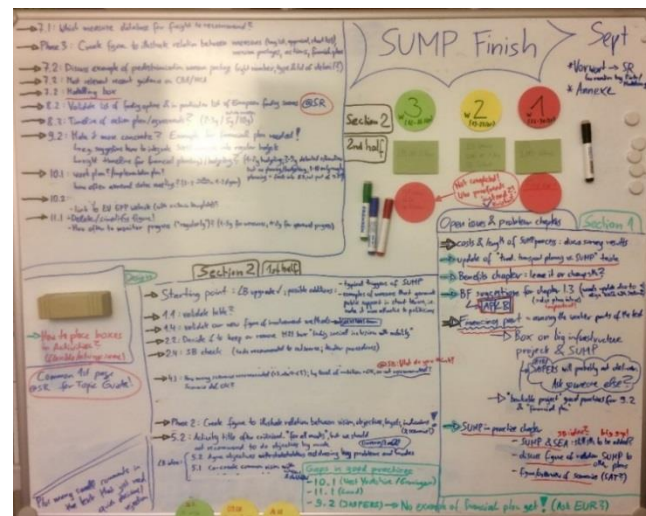
Additional urban mobility indicators:

- Affordability of public transport for the lowest income group
- Accessibility for mobility-impaired groups
- Noise hindrance
- Congestion and delays
- Energy efficiency
- Opportunity for active mobility
- Multimodal integration
- Satisfaction with public transport
- Traffic safety for active modes

Source: European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

You can find more tools to support you in selecting indicators in the CIVITAS Tool Inventory:
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

More general information on monitoring can be found in the CHALLENGE Monitoring and evaluation manual:
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>



Πως λειτουργεί η διαδικασία;

Φάση 1: Προετοιμασία και Ανάλυση



Ορόσημο:
Απόφαση
υλοποίησης ΣΒΑΚ

- 1.1 Αξιολόγηση πόρων και ικανοτήτων
- 1.2 Δημιουργία δια-τομεακής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ
- 1.3 Εξασφάλιση πολιτικής και θεσμικής κατοχής του ΣΒΑΚ
- 1.4 Σχεδιασμός συμμετοχής ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών



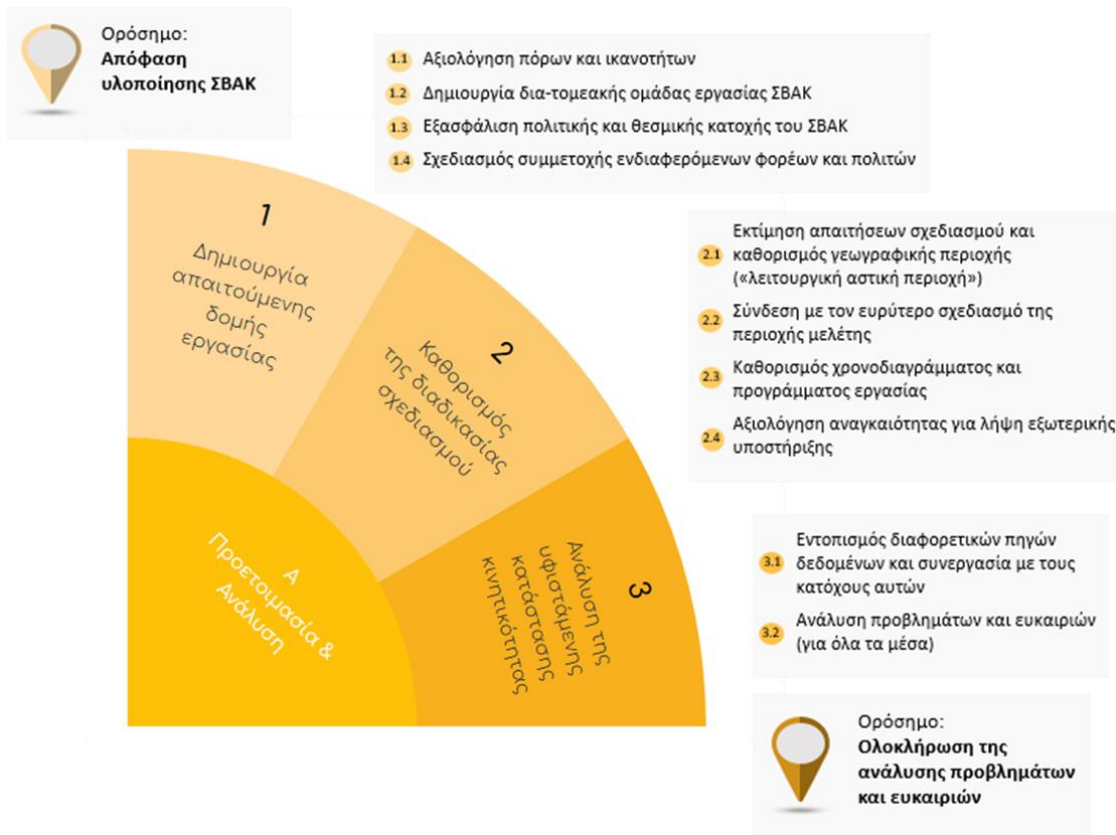
- Εκτίμηση απαιτήσεων σχεδιασμού και
- 2.1 καθορισμός γεωγραφικής περιοχής («λειτουργική αστική περιοχή»)
- 2.2 Σύνδεση με τον ευρύτερο σχεδιασμό της περιοχής μελέτης
- 2.3 Καθορισμός χρονοδιαγράμματος και προγράμματος εργασίας
- 2.4 Αξιολόγηση αναγκαιότητας για λήψη εξωτερικής υποστήριξης

- Εντοπισμός διαφορετικών πηγών
- 3.1 δεδομένων και συνεργασία με τους κατόχους αυτών
- 3.2 Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών (για όλα τα μέσα)



Ορόσημο:
Ολοκλήρωση της
ανάλυσης προβλημάτων
και ευκαιριών

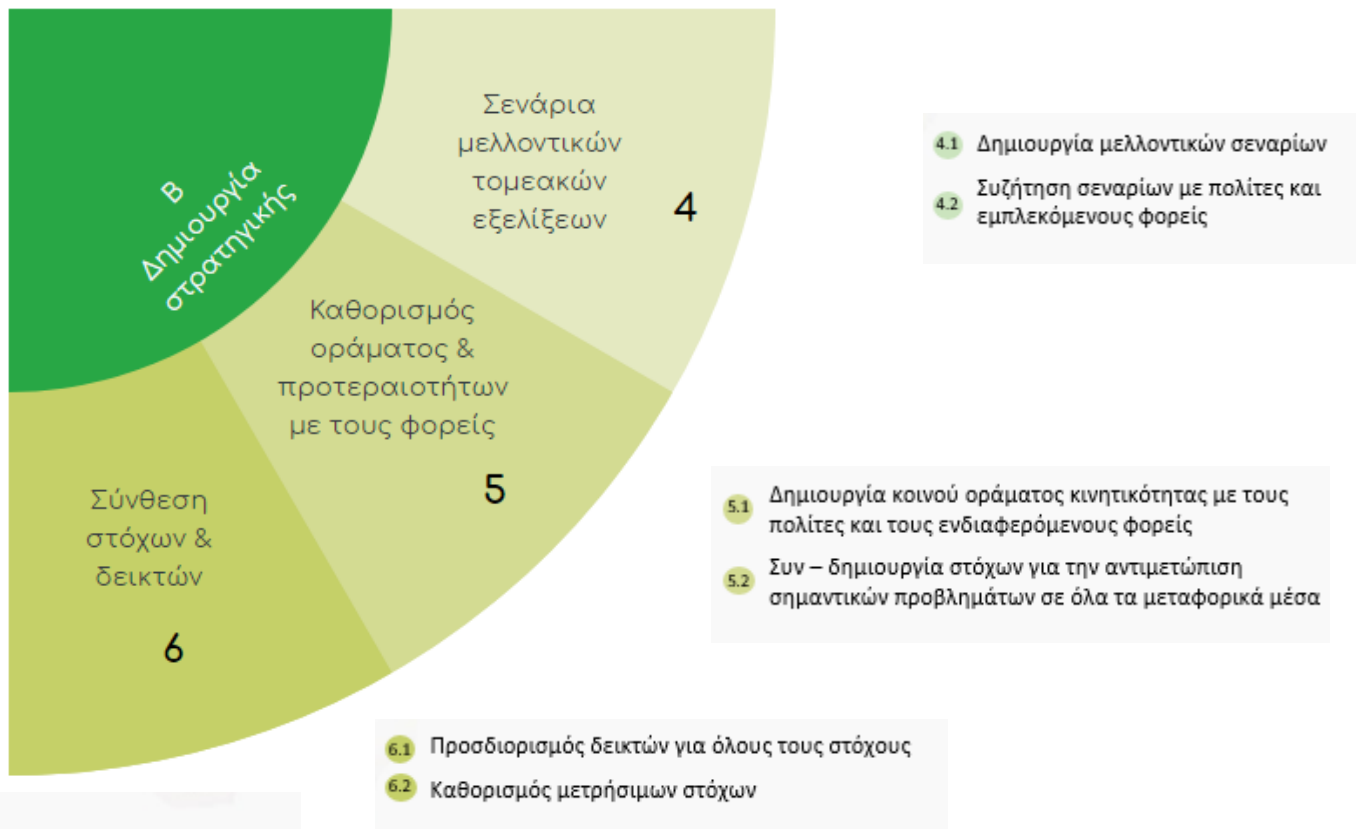
Φάση 1: Προετοιμασία και Ανάλυση



Τι καινούριο υπάρχει;

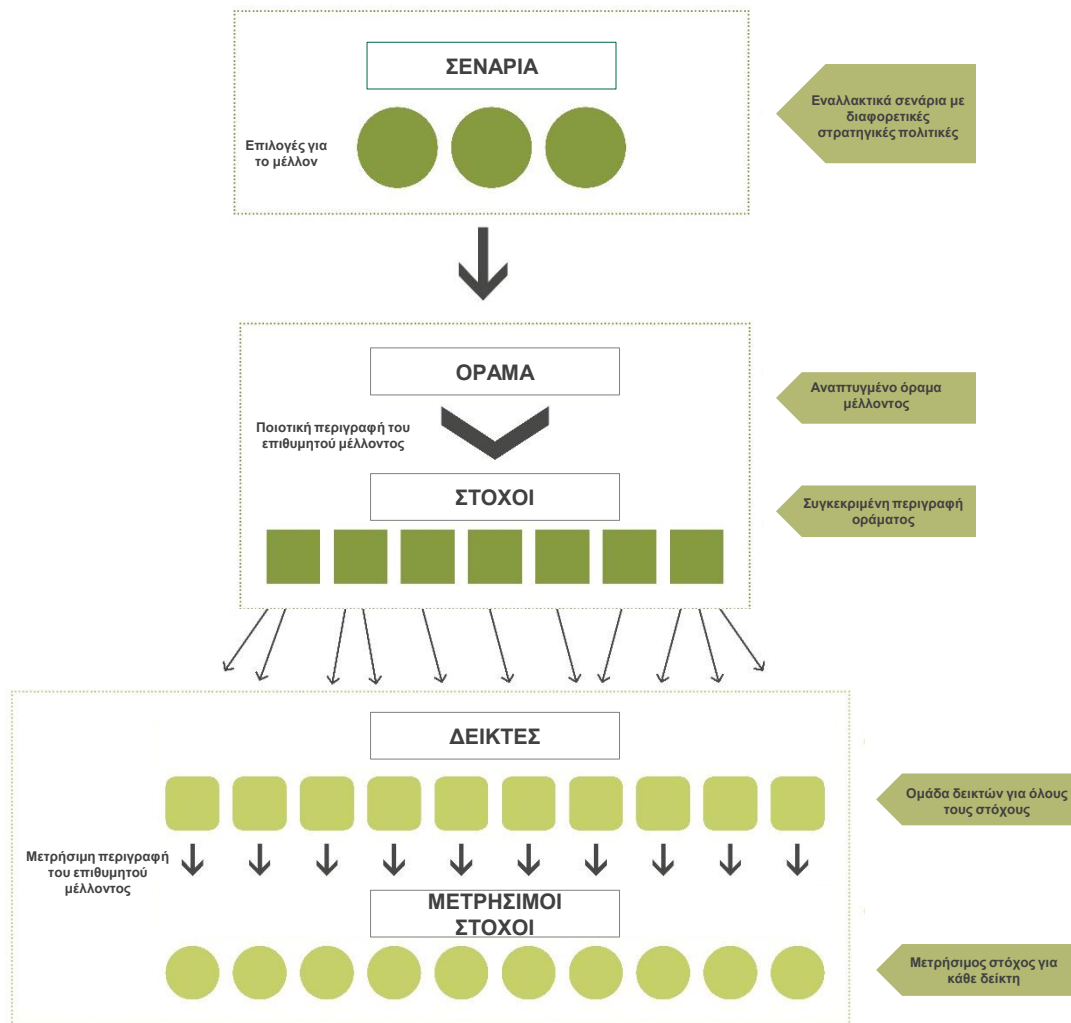
- Ενισχυμένη **«Απόφαση για προετοιμασία»**: Σαφές σημείο εκκίνησης (συμπεριλαμβανομένων συστάσεων για την επίτευξη πολιτικής δέσμευσης)
- **Λειτουργική αστική περιοχή** (σαφώς καθορισμένη)
- Σύνδεση με άλλες διαδικασίες προγραμματισμού
- **Εξωτερική υποστήριξη**
- **Ιδιοκτήτες πηγών δεδομένων**
- Αναδιαρθρωμένες, αλλά παράλληλες δράσεις

Φάση 2: Ανάπτυξη Στρατηγικής

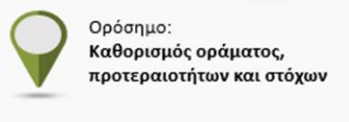
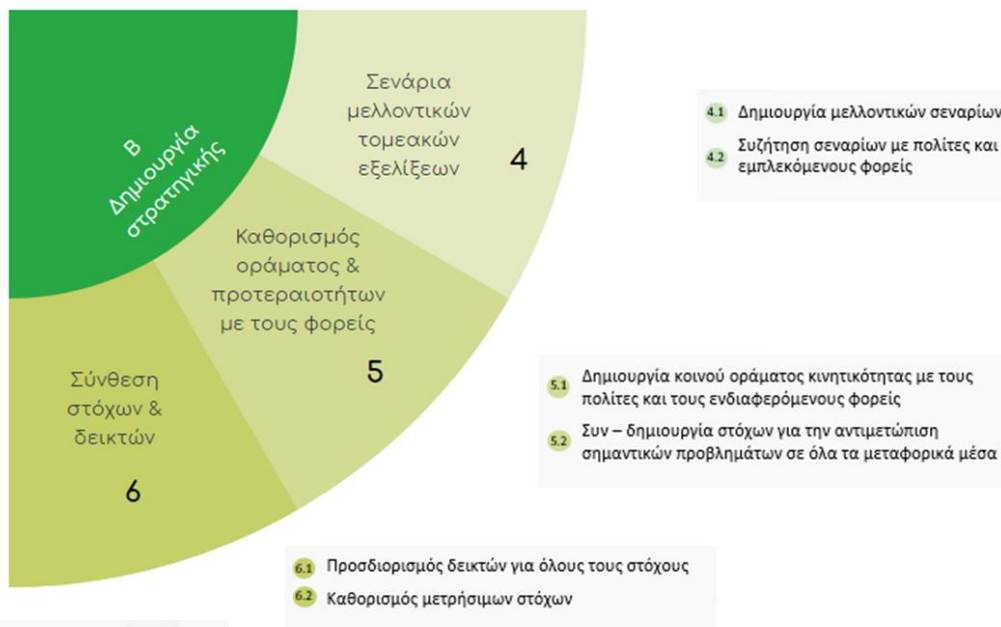


Ορόσημο:
**Καθορισμός οράματος,
προτεραιοτήτων και στόχων**

Φάση 2: Ανάπτυξη Στρατηγικής



Φάση 2: Ανάπτυξη Στρατηγικής



Τι καινούριο υπάρχει;

- Πιο σαφής ακολουθία
 - σενάρια
 - όραμα
 - στόχοι
 - δείκτες
 - μετρήσιμοι στόχοι
- Τα μέτρα μετακινήθηκαν στην επόμενη Φάση

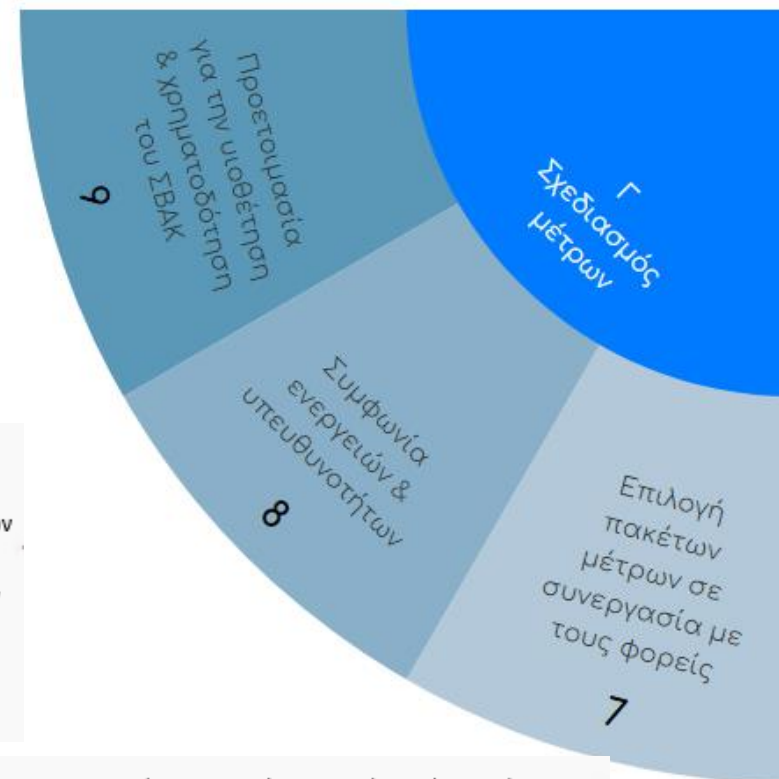
Φάση 3: Σχεδιασμός μέτρων



Ορόσημο:
Υιοθέτηση Σχεδίου

- 9.1 Σχεδιασμός πλάνων χρηματοδότησης και κατανομή του κόστους στις διαφορετικές πηγές
- 9.2 Ολοκλήρωση και διασφάλιση ενός ποιοτικού ΣΒΑΚ

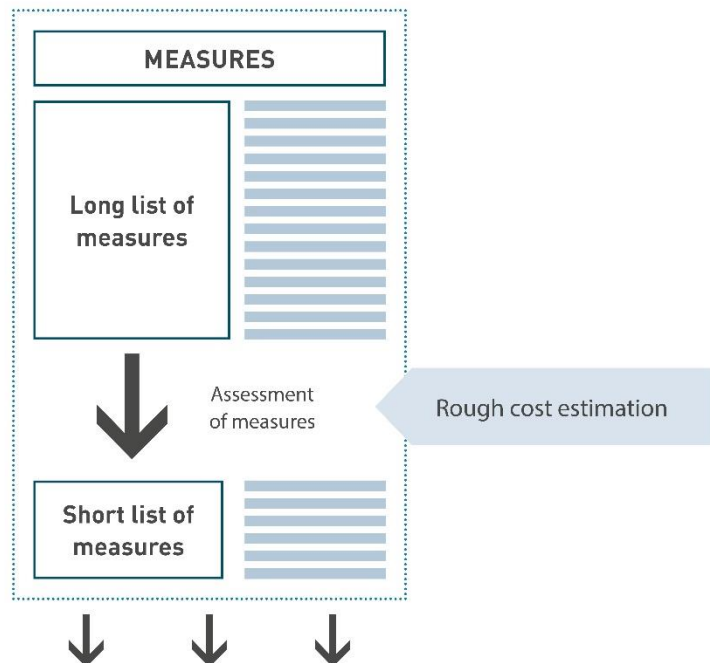
- 8.1 Περιγραφή όλων των δράσεων
- 8.2 Προσδιορισμός χρηματοδοτικών πηγών και ένταξης αυτών
- 8.3 Προτεραιοποίηση, κατανομή ευθυνών και χρονοδιαγράμματος
- 8.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης



- 7.1 Δημιουργία και αξιολόγηση μεγάλης λίστας μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς
- 7.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων
- 7.3 Σχεδιασμός παρακολούθησης και ελέγχου των πακέτων μέτρων

Φάση 3: Σχεδιασμός μέτρων (βήματα)

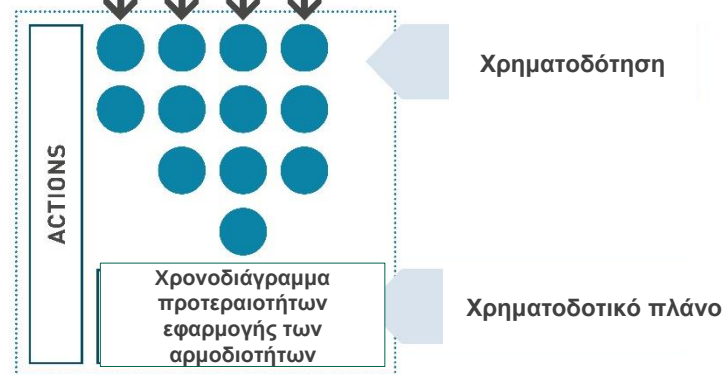
1



2



3



Φάση 3: Σχεδιασμός μέτρων



Ορόσημο:
Υιοθέτηση Σχεδίου

9.1

Σχεδιασμός πλάνων χρηματοδότησης και κατανομή του κόστους στις διαφορετικές πηγές

9.2

Ολοκλήρωση και διασφάλιση ενός ποιοτικού ΣΒΑΚ

8.1

Περιγραφή όλων των δράσεων

8.2

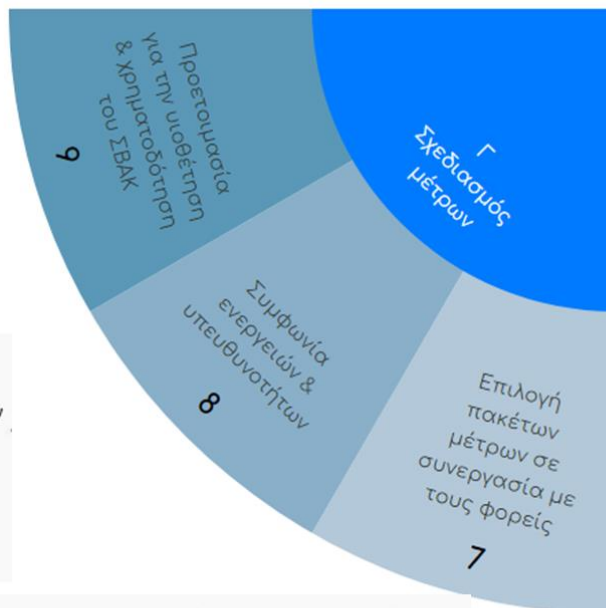
Προσδιορισμός χρηματοδοτικών πηγών και ένταξης αυτών

8.3

Προτεραιοποίηση, κατανομή ευθυνών και χρονοδιαγράμματος

8.4

Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης



7.1

Δημιουργία και αξιολόγηση μεγάλης λίστας μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς

7.2

Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

7.3

Σχεδιασμός παρακολούθησης και ελέγχου των πακέτων μέτρων

Τι καινούριο υπάρχει;

- Σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στον στρατηγικό σχεδιασμό και τον σχεδιασμό των μέτρων
- Προγραμματισμός **αξιολόγησης** νωρίτερα
- Σαφέστερη διαδικασία
 - **Μεγάλη** λίστα μέτρων
 - Αξιολόγηση που οδηγεί σε **μικρότερη** λίστα μέτρων
 - Ενσωμάτωση μέτρων σε πακέτα
 - Λεπτομερείς εκτιμήσεις και **εκτιμήσεις κόστους** για την επικύρωση μέτρων
 - **Σχέδιο Δράσης**
 - Καθορισμός χρηματοδοτικών πόρων
 - Προτεραιότητα και ανάθεση ευθύνης
 - **Οικονομικός** σχεδιασμός
 - Ολοκλήρωση **ΣΒΑΚ**
- Περισσότερα εργαλεία και πρότυπα για αυτά τα βήματα

Οικονομικός Σχεδιασμός ΣΒΑΚ

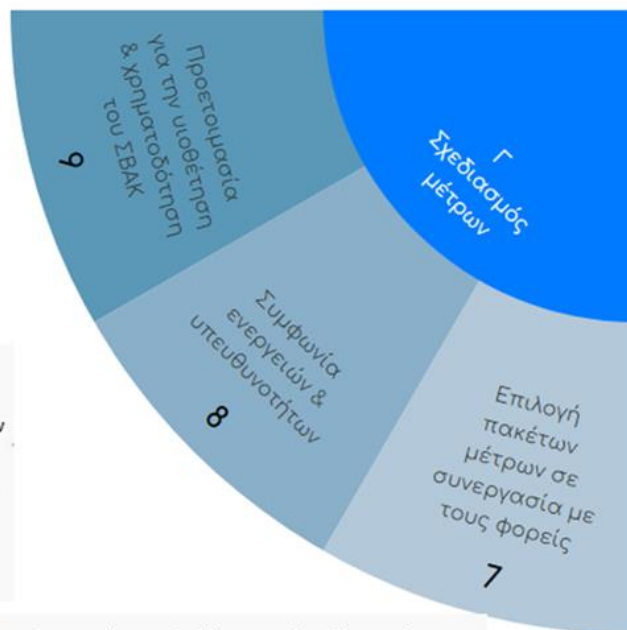


Ορόσημο:
Υιοθέτηση Σχεδίου

Σχεδιασμός πλάνων χρηματοδότησης και κατανομή του κόστους στις διαφορετικές πηγές

Ολοκλήρωση και διασφάλιση ενός ποιοτικού ΣΒΑΚ

- 8.1 Περιγραφή όλων των δράσεων
- 8.2 Προσδιορισμός χρηματοδοτικών πηγών και ένταξης αυτών
- 8.3 Προτεραιοποίηση, κατανομή ευθυνών και χρονοδιαγράμματος
- 8.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης



- 7.1 Δημιουργία και αξιολόγηση μεγάλης λίστας μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς
- 7.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων
- 7.3 Σχεδιασμός παρακολούθησης και ελέγχου των πακέτων μέτρων

Βήματα στον οικονομικό σχεδιασμό :

- Εκτίμηση **ακαθάριστου κόστους** ως μέρος της αξιολόγησης των μέτρων (7.1)
- **Λεπτομερής εκτίμηση κόστους** στα πακέτα μέτρων (7.2)
- καθορισμός **πηγών χρηματοδότησης** (8.2)
- ανάπτυξη **οικονομικού σχεδιασμού** (9.1)

Φάση 4: Εφαρμογή και Παρακολούθηση



Ορόσημο:
Αξιολόγηση των
μέτρων που
υλοποιήθηκαν

- 12.1 Ανάλυση επιτυχιών και αποτυχιών
- 12.2 Επικοινωνία των αποτελεσμάτων και της εμπειρίας που αποκτήθηκε
- 12.3 Εξέταση νέων προκλήσεων και λύσεων

- 11.1 Παρακολούθηση προόδου και προσαρμογή
- 11.2 Ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών και ενδιαφερόμενων φορέων

- 10.1 Συντονισμός υλοποίησης δράσεων
- 10.2 Προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών



Φάση 4: Εφαρμογή και Παρακολούθηση

Τι καινούριο υπάρχει;

- Νέο βήμα 10:
Διαχείριση εφαρμογής
 - procurement
 - coordination
- adaptations of plan
based on **performance
monitoring**



Πως μπορώ να χρησιμοποιήσω τη 2^η Έκδοση των οδηγιών ΣΒΑΚ;

Πως μπορώ να χρησιμοποιήσω τις οδηγίες ΣΒΑΚ;

- Οι οδηγίες ΣΒΑΚ προορίζονται για **ευρύτερη δυνατή χρήση** καθώς
 - Μπορούν να χρησιμοποιηθούν δωρεάν και ενθαρρύνεται η προσαρμογή τους στις τοπικές ανάγκες σχεδιασμού
 - Μπορούν να αντιγραφούν και να αναδιανεμηθούν στην παρούσα μορφή μέσω οποιουδήποτε καναλιού επικοινωνίας με την προϋπόθεση να γίνεται αναφορά στην πηγή
 - Δεν είναι εμπορικά εκμεταλλεύσιμες
- Για να εξασφαλιστεί η ακεραιότητα της έννοιας ΣΒΑΚ, οι τροποποιήσεις της γενικότερης θεώρησης απαιτούν άδεια από τους συγγραφείς
- Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα πνευματικά δικαιώματα από info@rupprecht-consult.eu and at creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/



Συμπεράσματα

Οι κατευθυντήριες οδηγίες ΣΒΑΚ σε νούμερα

8 Αρχές
4 Φάσεις **12** Βήματα
5 Ορόσημα **32** Δράσεις
62 Παραδείγματα καλών πρακτικών
60+ Εργαλεία **15+** Ορισμοί
100+ Αρθρογράφοι
300+ Εμπειρογνώμονες
165 σελίδες



Η ουσία του ΣΒΑΚ: οκτώ αποδεδειγμένες αρχές



- 1 Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή»



- 5 Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σχεδίου δράσης



- 2 Συνεργασία μεταξύ θεσμικών ορίων



- 6 Ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών



- 3 Εμπλοκή πολιτών και φορέων



- 7 Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης



- 4 Αξιολόγηση υφιστάμενης και μελλοντικής απόδοσης



- 8 Διασφάλιση ποιότητας

Το ΣΒΑΚ είναι μια σαφής διαδικασία αστικής αλλαγής



© Rupprecht Consult 2019

Η κοινότητα ΣΒΑΚ παρέχει υποστήριξη και διευκολύνει την ανταλλαγή

Eltis - παρατηρητήριο αστικής κινητικότητας

- Πλατφόρμα σχεδιασμού κινητικότητας: Κατεβάστε τις οδηγίες ΣΒΑΚ, , videos, animations, σχετικό υλικό <https://www.eltis.org/mobility-plans>
- Οδηγίες ΣΒΑΚ (online έκδοση) – **σύντομα διαθέσιμη!**
- ΣΒΑΚ γλωσσάριο
- Νέα αυτοαξιολόγηση ΣΒΑΚ - **σύντομα διαθέσιμη!**
- Οδηγοί θεμάτων ΣΒΑΚ και ενημερωτικά πρακτικά



- καλύτερο και πιο καθαρό
σύστημα μεταφορών στην Ευρώπη



Το ΣΒΑΚ βοηθάει στην αντιμετώπιση των προκλήσεων της κλιματικής κρίσης!



Photo: freepik



Το ΣΒΑΚ είναι παγκόσμιο!



Ευχαριστούμε όλους τους αρθρογράφους και συνεισφέροντες συντάκτες !



Συγγραφείς

Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult)

Συνεισφέροντες Συντάκτες

Anthony Colclough (EUROCITIES); Ana Dragutescu, Elma Meskovic, Marko Horvat (ICLEI); Thomas Durlin (Cerema); Stefan Werland, Frederic Rudolph (Wuppertal Institute); Sasank Vemuri (GIZ and MobiliseYourCity); Dirk Lauwers (Ghent University); TRT Transporti e Territorio; EIB/JASPERS; Els Vandenbroeck, Evelien Bossuyt (Mobiel21)

Συντονισμός των παραδειγμάτων καλών πρακτικών

Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC Sustainable Cities Commission); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI)

Συγγραφείς των παραδειγμάτων καλών πρακτικών

Nebojsa Kalanj (City of Koprivnica); City of Edinburgh Council; Olaf Lewald (City of Bielefeld); BKK Centre for Budapest Transport; Iva Rorečková (Machalová), Lukáš Bača (City of Brno); Kristina Gaučė (Vilnius); Martin Dollesche (Canton of Basel-Stadt); Simone Fedderke (CC-SUM and City of Kassel); Aurélie Dore-Speisser (Grand Nancy Metropole); Catia Chiusaroli (Metropolitan City of Bologna); Andrea Conserva (Circe Foundation); Anna Huttunen (City of Lahti); City of Cluj-Napoca; Maria Zourna (Municipality of Thessaloniki); Georgia Aifantopoulou, Maria Morfoulaki (CERTH/HIT); City of Gdynia; Michael Glotz-Richter (City of Bremen); Andreas Nordin (City of Malmö); City of Deinze; City of Maia; City of Leipzig; Václav Novotný (Prague Institute of Planning and Development); Annelies Heijns (City of Antwerp); Tim Asperges (City of Leuven); Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven); Cristina Moliner Hormigos (Madrid City Council); Thomas Durlin, (Cerema); Chris Billington (Transport for London); Bronwen Thornton (Walk21); City of Munich; James Povey (Milton Keynes Council); Kerstin Burggraf (City of Dresden); Lovisa Blomér (City of Örebro); City of Porto; Laura Llavina Jurado (City of Granollers); Tomasz Zwoliński (City of Krakow); Sanna Ovaska (City of Tampere); Juan Carlos Escudero (City of Vitoria-Gasteiz); Mary Malice, Christophe Doucet (Tisséo Collectivités, Toulouse); Helen Jenkins (City of Birmingham); City of Turin; Neri di Volo, Alan O'Brien (EIB/JASPERS); Wuppertal Institute; Samuel Salem (TheTA Thessaloniki); Merijn Gouweloose (City of Ghent); Ellie Deloffre, Olivier Asselin (Métropole Européenne de Lille); Josep Maria Armengol Villa (Transports Metropolitans de Barcelona); Ben Brisbourne (Transport for Greater Manchester); Steve Heckley (WYCA); GroningenBereikbaar; Chiara Ferroni (Fondazione Torino Wireless); Anders Söderberg (City of Lund); Municipality of Donostia/San Sebastian; Jose Augusto Batista Vieira (Câmara Municipal do Funchal); Matic Sopotnik (City of Ljubljana); Lamia Rouleau-Tiraoui (Métropole de Nantes); Jorge Romea Rodríguez (Rivas Vaciamadrid), Loredana D. Modugno (Ginosa Municipality), Eleftheria Spanou (Kilkis Municipality)

Αξιολογητές

Prof Peter Jones, Professor of Transport and Sustainable Development, University College London; Prof Anthony D May OBE FREng, Emeritus Professor of Transport Engineering, Institute for Transport Studies, University of Leeds; Frank Wefering, Director of Sustainability (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

Εμπειρογνώμονες που παρέχαν εκτενή σχόλια

Thomas Durlin (Cerema); Caroline Mattsson (Trivector); Ivo Cré (Polis); Tom Rye (Edinburgh Napier University); DG MOVE; DG REGIO; DG Environment; Innovation and Networks Executive Agency (INEA); European Investment Bank/Jaspers Programme

Γραφικά

Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation

Ευχαριστούμε για την προσοχή !

Η δεύτερη έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών SUMP και αυτή η παρουσίαση καταρτίστηκαν στο πλαίσιο του έργου SUMPs-Up το οποίο συγχρηματοδοτείται στο πλαίσιο του προγράμματος έρευνας και καινοτομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης Horizon 2020 (σύμβαση επιχορήγησης αριθ. 690669).

Πνευματικά δικαιώματα: Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH, 2019. Creative Commons license CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial-NoDerivates 4.0 international)

Νομική αποποίηση ευθυνών: The sole responsibility for the content of this presentation lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein. All images are provided by the respective partners (unless otherwise noted) and are approved for reproduction in this publication.

www.sumps-up.eu



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION