

Αστική Διακυβέρνηση και Κινητικότητα. Προκλήσεις από την εφαρμογή των ΣΒΑΚ

Κ. Λαλένης, Καθηγήτης Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Αστικής Διακυβέρνησης,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ημερίδα « **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σχεδιασμός, υλοποίηση, ο ρόλος της τοπικής κοινωνίας**».

Διοργάνωση: **Πρωτοβουλία για την Λεμεσό**

10 Ιουλίου 2021, Λεμεσός

Διακυβέρνηση

Το Κράτος (Διοίκηση, Τοπική Αυτοδιοίκηση) παραδοσιακά ως βασικός δρών στην πολιτική σκηνή (εκτελεστική εξουσία).

Ωστόσο, **υπάρχει και πλήθος άλλων φορέων που επικοινωνούν και συναποφασίζουν** Πχ κοινωνικοί φορείς, επιμελητήρια, οργανώσεις, ΜΚΟ, Ανεξάρτητες Αρχές, ΟΤΑ κλπ των οποίων ο ρόλος συνεχώς αναβαθμίζεται

Διακυβέρνηση σημαίνει αλληλεπίδραση / **Συνεργασία στη λήψη των Αποφάσεων**

Η λήψη αποφάσεων ως συνεργασία Διοίκησης / Αυτοδιοίκησης – Ιδιωτικού Τομέα / Επενδυτών – Κοινωνίας των Πολιτών.

Αυτό που χρειάζεται (στις σύγχρονες δημοκρατίες) είναι **λιγότερη κυβέρνηση και περισσότερη διακυβέρνηση** (Cleveland, 1972) όπου χρηστή διακυβέρνηση (δημόσια διαχείριση) ως αύξηση των μη κυβερνητικών μορφών διακυβέρνησης και ύπαρξη δικτύων πολιτικής.

Αστική Διακυβέρνηση: επικεντρώνεται σε θέματα συλλογικής φύσης που αφορούν στο αστικό περιβάλλον

- Οικονομικές δραστηριότητες.
- Χωροθετήσεις παραγωγικών δραστηριοτήτων, χρήσεις γης.
- **Μεταφορές, κυκλοφορία.**
- Ενέργεια, τηλεπικοινωνίες.
- Υδρευση, αποχέτευση, απορρίματα.
- Κοινωνική υποδομή (σχολεία, νοσοκομεία, μουσεία, αθλητικές εγκαταστάσεις κλπ.).
- Επάρκεια και ποιότητα στέγης.
- Βιώσιμο περιβάλλον, προστασία του περιβάλλοντος.
- Πολιτιστικές δραστηριότητες, αξιολογή ιστορική, αρχιτεκτονική κλπ. κληρονομιά.
- Αισθητικές παρεμβάσεις.
- Αποτελεσματικότητα διοίκησης.

Βιώσιμη κινητικότητα

“Η αντιμετώπιση ή η υποβοήθηση στην αντιμετώπιση των αναγκών κινητικότητας του σήμερα, χωρίς να αποτρέπονται οι επόμενες γενεές να αντιμετωπίσουν τις δικές τους” (WCED, 1987).

Πτυχές βιώσιμης αστικής κινητικότητας



Διαστάσεις βιώσιμης κινητικότητας

Οικονομική διάσταση	Κοινωνική διάσταση	Περιβαλλοντική διάσταση
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Ισότητα/δικαιοσύνη	Ρύπανση περιβάλλοντος
Κόστος υποδομών	Επιδράσεις στην κινητικότητα ΑΜΕΑ	Κλιματική αλλαγή
Κόστος χρηστών	Επιδράσεις στην υγεία	Ηχορύπανση
Περιορισμοί κινητικότητας	Κοινωνική συνοχή	Ρύπανση ύδατος
Συνέπειες ατυχημάτων	Δυνατότητα αξιοπρεπούς διαβίωσης	Απώλεια φυσικού περιβάλλοντος
Εξάντληση μη ανανεώσιμων πηγών	Αισθητική	Υδρολογικές επιπτώσεις

N.4784/21, άρθρο 2:

«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Συμμετοχή στον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας: σύνθετη διαδικασία. «Ανατομία» διακυβέρνησης ΣΒΑΚ:

Γενικό Πλαίσιο
/ Ειδικές Συνθήκες

Τοπικό Περιβάλλον

Αποτέλεσμα

Αντικείμενο
/ Θέμα

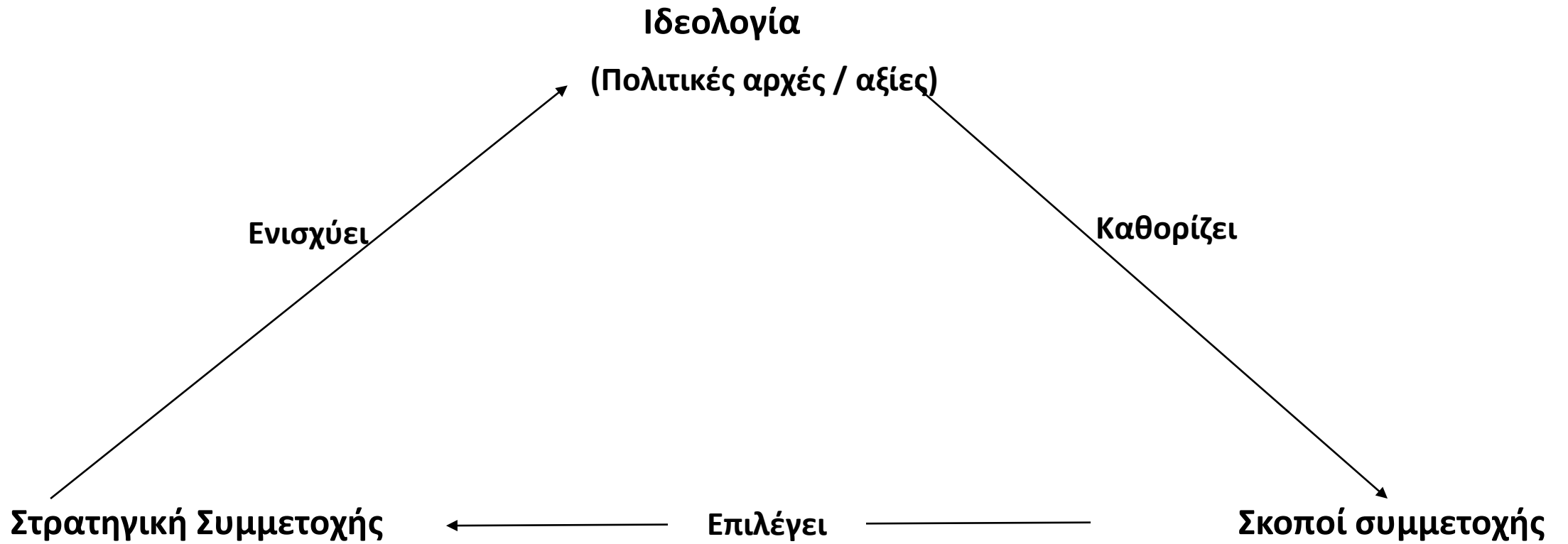
Κατηγορίες
Συμμετεχόντων

Στρατηγική

Αξιολόγηση

→ Κατεύθυνση διαδικασίας →

Γενικό Πλαίσιο / Ειδικές Συνθήκες



Τεχνοκρατικός Σχεδιασμός

Εμφαση στην κοινωνική αρμονία. Κυρίαρχος παράγοντας: ο συγκοινωνιολόγος – τεχνοκράτης.
Ανταλλαγή πληροφοριών με το κοινό. Σκοπός ένα λειτουργικό, αποτελεσματικό και τεχνικά άρτιο σχέδιο.

Φιλελεύθερος / Δημοκρατικός σχεδιασμός

Πολεοδομικός σχεδιασμός με συνεργασία πολιτικών, πολεοδόμων, συγκοινωνιολόγων, κοινωνικών φορέων και οικονομικών παραγόντων και του κοινού. Σκοπός ένα σχέδιο που επελέγη από αριθμό εναλλακτικών προτάσεων και ενσωματώνει κοινωνικές διεργασίες, απόψεις και συμφωνίες μεταξύ κοινωνικών εταίρων.

Ριζοσπαστικός σχεδιασμός

Σκοπός του σχεδιασμού δεν είναι τόσο η παραγωγή ενός σχεδίου (συγκοινωνιακού, πολεοδομικού κ.α.) αλλά, μέσω της συμμετοχής στο σχεδιασμό, η συνειδητοποίηση από τους κατοίκους για τον κυρίαρχο και αποφασιστικό ρόλο τους στο σχεδιασμό του περιβάλλοντος που ζούν. Δημιουργία συλλογικής συνείδησης, αποφασιστικές αρμοδιότητες.

Ευρωπαϊκές πολιτικές και κατευθύνσεις προς τη ΒΑΚ_{1/2}

- **1990:** Πράσινη Βίβλος για το αστικό περιβάλλον.
- **1992-2000:** 5^ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον και τη Βιώσιμη Ανάπτυξη.
- **1998:** Πλαίσιο Δράσης για βιώσιμη αστική ανάπτυξη.
- **1998:** Οδηγία «Μεταφορές και CO₂».
- **2001:** Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές.
- **2002-2006:** Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη.
- **2002-2012:** 6^ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον.
- **2006:** Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001.
- **2007:** Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις.
- **2007:** Πράσινη Βίβλος για τη διαμόρφωση νέας παιδείας στην αστική κινητικότητα.
- **2008:** Πακέτο «Πιο Πράσινων Μεταφορών».

Πολιτικές και κατευθύνσεις προς τη ΒΑΚ_{2/2}

- **2009:** Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα.
- **2011:** Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές.
- **2013:** Πακέτο Αστικής Κινητικότητας.
- **2014-2020:** 7^ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον.
- **2015:** Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.
- **2016:** Ανακοίνωση «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών».
- **2017:** Ειδικό Σχέδιο Δράσης της Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020 «Βιώσιμες Πόλεις – Μαθιός Καρλαύτης» (Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης).
- **2019:** Νόμος 4599 – Άρθρο 22: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Νόμος 4784/2021, Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Με τον παρόντα θεσπίζεται πλαίσιο κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.
2. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται από τους φορείς εκπόνησης και από τις αρμόδιες υπηρεσίες εξέτασης και αναθεώρησης των σχεδίων.
3. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. εντός ενός (1) έτους από τη δημοσίευση του παρόντος. Η απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5 συνιστά την έναρξη της κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ.

Τεχνικές προδιαγραφές μελετών Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΤΠΣ)

Τα ΤΠΣ διέπονται από τις αρχές της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, η οποία περιλαμβάνει τις χωρικές, εδαφικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και αυτές που σχετίζονται με την ορθολογική οργάνωση του χώρου, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 του ν. 4447/2016 ως ισχύει. Κεντρικό πυρήνα των διαδικασιών αποτελεί η κατάρτιση των απαραίτητων μελετών και ειδικότερα:

η Μελέτη Πολεοδομικού Σχεδιασμού (ΜΠΣ) η οποία προσδιορίζει μέσω ρυθμίσεων και κατευθύνσεων την στρατηγική χωρικής ανάπτυξης και οργάνωσης στο σύνολο της εδαφικής περιοχής. Στη μελέτη αυτή περιλαμβάνονται και τυχόν συμπληρωματικές μελέτες ή τεχνικές Εκθέσεις σύμφωνα με τις ανάγκες σχεδιασμού της εκάστοτε Δ.Ε. (π.χ. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Σχέδιο Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, Γενικά Σχέδια Αντιμετώπισης Έκτακτων Αναγκών και Διαχείρισης Συνεπειών, Χάρτες επικινδυνότητας πλημμύρας, πυρκαγιάς, Χάρτες Αξιολόγησης Τρωτότητας σε Εδαφική Διάβρωση, Μελέτη καθορισμού ΖΥΣ, κ.λπ.). Για τις μελέτες αυτές εφαρμόζονται οι ειδικότερες κατά περίπτωση ισχύουσες προδιαγραφές.

Αντικείμενο – Θέμα: ΣΒΑΚ

ΣΒΑΚ vs. παραδοσιακού σχεδιασμού

Παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός	ΣΒΑΚ
Έμφαση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Ανθρωποκεντρική προσέγγιση
Βασικός στόχος: θεωρίες κυκλοφοριακής ροής (χωρητικότητα και ταχύτητα)	Βασικός στόχος: προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής
Έμφαση στα μέσα μεταφοράς	Ολοκληρωμένος σχεδιασμός (χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία)
Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός	Μακροχρόνιο όραμα
Διοικητικά όρια	Λειτουργικά όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία
Κυρίως συγκοινωνιολόγοι μηχανικοί	Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Έμφαση στις υποδομές	Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών και πληροφοριών
Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων	Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων
Εντολές από αιρετούς και σχεδιασμός από ειδικούς	Εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες που σχεδιάζουν από κοινού

Τοπικό Περιβάλλον

Ανάλυση τοπικών χαρακτηριστικών (κοινωνικών, οικονομικών, περιβαλλοντικών).

Υπάρχοντες σχεδιασμοί: Δηλώσεις Πολιτικής, Τοπικά Σχέδια, Ειδικά Σχέδια Περιοχών (π.χ. Κέντρου Λεμεσού), Master Plans, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Πολεοδομικές μελέτες, Περιφερειακά και Ειδικά Πλαίσια, Επιχειρησιακά Σχέδια, κλπ.

Πολιτιστική, πολιτική, συμμετοχική παράδοση.

Συμμετέχοντες

Διοίκηση - Τοπική Αυτοδιοίκηση

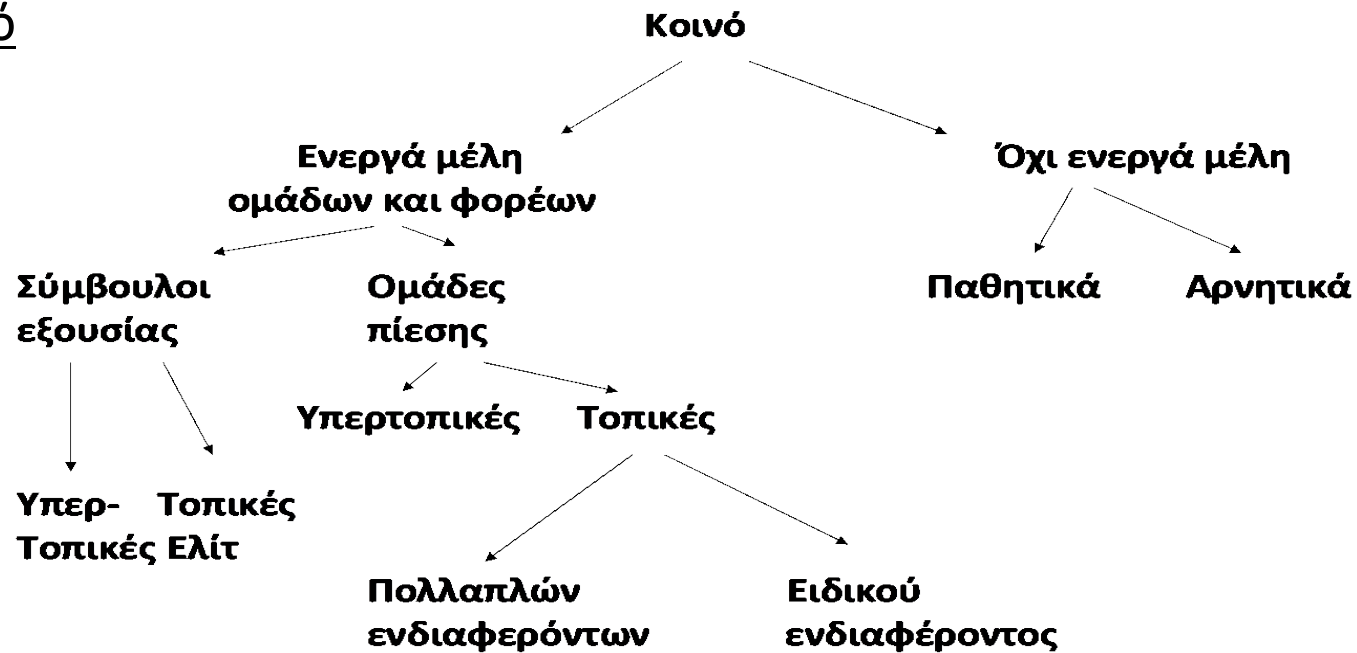
Πολιτική ταυτότητα / Αρμοδιότητες στον σχεδιασμό ΒΑΚ.

Ιδιωτικός τομέας / Επενδυτές

Συγκοινωνιολόγοι – λοιποί τεχνικοί

Στελέχη της διοίκησης, ελεύθεροι επαγγελματίες, συνήγοροι σχεδιασμού

Κοινό



Τυπικά γκρουπ εμπλεκομένων σε έργα μεταφορών			
Διοίκηση/Αρχές	Επιχειρήσεις/Πάροχοι μεταφορικού έργου	Κοινωνικές ομάδες	Άλλα
Τοπικές αρχές	Φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου	Εθνικές περιβαλλοντικές ΜΚΟ	Ερευνητικά κέντρα
Γειτονικές πόλεις	Σύμβουλοι μεταφορών	Οργανώσεις δικυκλιστών	Πανεπιστήμια
Τοπικές αρχές μεταφορών	Εταιρίες Car-sharing	Εμπορικοί σύλλογοι	Εκπαιδευτικά ιδρύματα
Άλλοι τοπικοί φορείς	Ιδιοκτήτες εταιριών ενοικίασης ποδηλάτου	Μέσα επικοινωνίας	
Πολιτικοί	Άλλοι πάροχοι υπηρεσιών μεταφοράς	Ενώσεις ποδηλατιστών/πεζών	
Άλλοι φορείς λήψης αποφάσεων	Μεγάλοι εργοδότες	Ενώσεις χρηστών MMM	
Διαχειριστές έργων	Εθνικές επιχειρήσεις	Πολίτες	
Εξειδικευμένο προσωπικό	Περιφερειακές/τοπικές επιχειρήσεις	Επισκέπτες	
Στελέχη της υγείας και της ασφάλειας	Μικρές επιχειρήσεις	Πολίτες γειτονικών πόλεων	
Ευρωπαϊκή Ένωση	Λιανοπωλητές	ΑΜΕΑ	
Υπουργείο Μεταφορών		Ιδιοκτήτες γης	
Άλλα Υπουργεία		Γονείς/παιδιά	
Περιφερειακή αυτοδιοίκηση		Ηλικιωμένοι	

Στρατηγικές συμμετοχής

Γιατί; Σκοπός που καθορίζει σε μεγάλο βαθμό και τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά. Απαντήθηκε στις τρεις κατηγορίες σχεδιασμού (τεχνοκρατικός, φιλελεύθερος/δημοκρατικός, ριζοσπαστικός).

Με ποιούς; Κατηγορίες συμμετεχόντων με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Ανίχνευση κατηγοριών και σχέσεων μεταξύ τους.

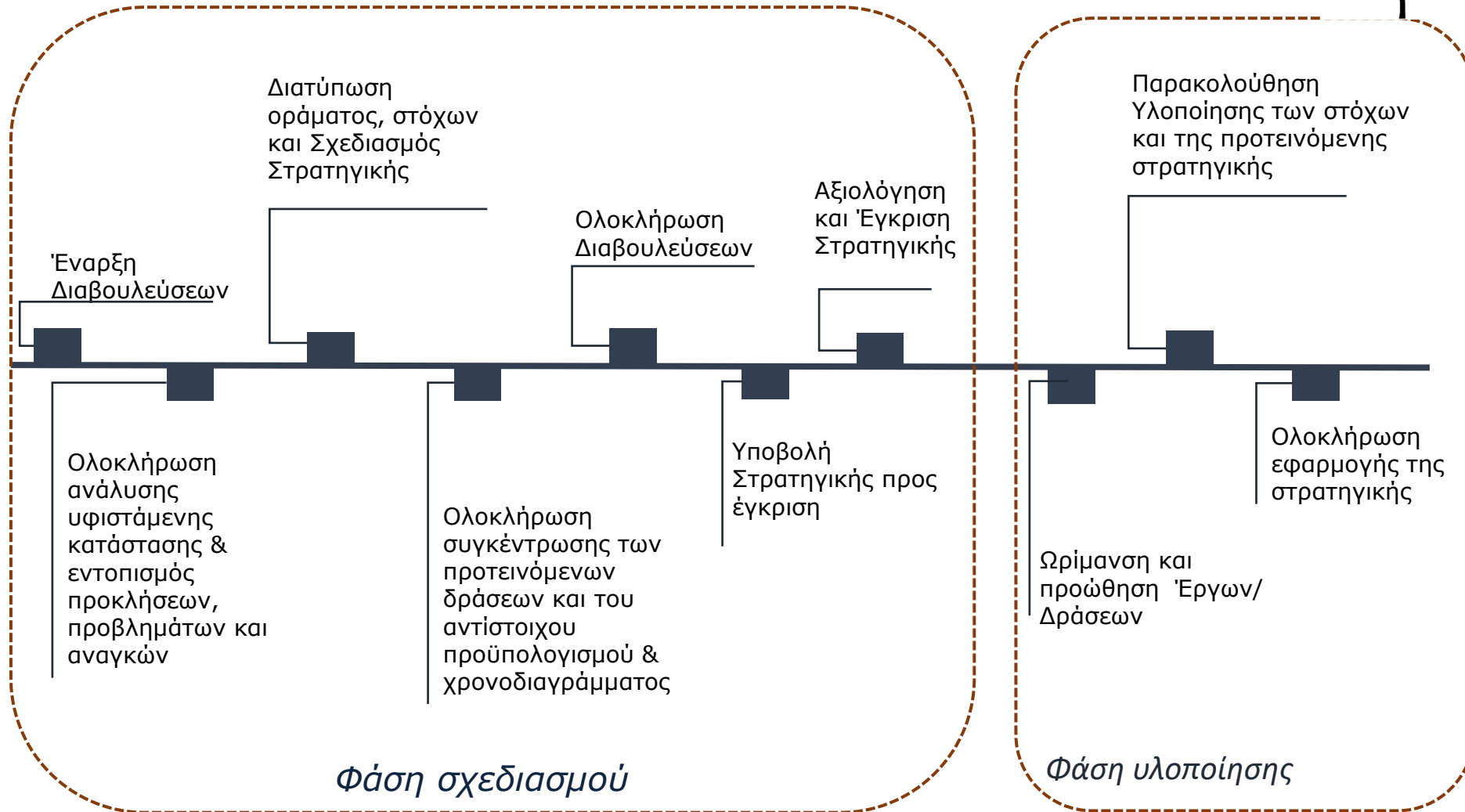
Πώς; Τρόποι και μέσα συμμετοχής. Πληροφόρηση, ανταλλαγή πληροφοριών / διαβούλευση, συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων. Εκπαιδευτική διαδικασία, συνεχιζόμενη συμμετοχή, positive discrimination.

Πότε; Στο τέλος της επεξεργασίας του σχεδίου, στην αρχή, καθ' όλη την διάρκεια, διαχρονική / κατά την υλοποίηση.

Χαρακτηριστικά επικοινωνίας						Τεχνικές επικοινωνίας και συμμετοχής του κοινού	Σκοποί τεχνικών συμμετοχής και επιμόρφωσης					
Βαθμός επικοινωνίας με το κοινό που επιτυγχάνεται	Βαθμός επίδοσης στα κέντρα λήψης αποφάσεων	Βαθμός εξέλιξης χαρακτηριστικών των χρηστών	Ευκολία χρήσης και προσεγγισιμότητας	Ικανότητα ανταπόκρισης διαφορετικά σκέφτοντας	Βαθμός αμφιφοβικής επικοινωνίας		Πληροφ. / επιμόρφωση	Αναγνώριση αξιών και προβλημάτων	Σύλληψη ιδεών / λύση προβλημάτων	Αντίδραση	Διαχείριση συγκρούσεων / διερεύνηση συναισθημάτων	Προβλεπόμενα εφαρμογής
						Ομάδα Α-Συγκεντρώσεις πολυμελών ομάδων						
2	1	2	2	0	0	1-Λαϊκές συνελεύσεις	1	2		1		
2	1	2	2	0	1	2-Δημόσιες συγκεντρώσεις	1	2		1		
						Ομάδα Β-Συγκεντρώσεις ολιγομελών ομάδων						
1		2	2	3	3	3-Παρουσιάσεις, ομιλίες σε γειτονιές	2	2		2		
1	3	3	2	2	3	4-Επισκέψεις επιτόπου	2	3		2		
1	2	1	2	3	3	5-Συμβουλευτικές επιτροπές / ομάδες	3	3	2	3	2	
1	3	1	2	3	3	6-Ομάδες εργασίας	3	3	3	3	3	
1	1	2	3	2	3	7-Ασκήσεις / παιχνίδια ρόλων	3	3	2	2		
1	1	2	3	2	3	8-Ασκήσεις αποσαφήνισης αξιών	2	3	3	2		
1	1	1	2	3	3	9-Εργαστήρια	2	3	3	2	2	
2	3	2	3	3	3	10-Ασκήσεις Δελφικής μεθόδου	1	2	3	3	3	
						Ομάδα Γ- Οργανωτικές προσεγγίσεις						
2	2	3	3	2	2	11-Περιφερειακά και/ή τοπικά γραφεία	1	2	2	3	2	
1	3	1	2	2	3	12-Εκπροσωπήσεις πολιτών σε συμβούλια διαμόρφωσης πολιτικής		3	2	3	2	
1	2	3	3	3	3	13-Κρατικός Επίτροπος, Συνήγορος του Πολίτη, όργανα συνηγ. σχεδιασμού	2	3	2	3	2	
3	1	3	3	2	3	14-Κέντρα δημόσιου ενδιαφέροντος	2	2		2	2	
						Ομάδα Δ-ΜΜΕ						
2	1	2	2	1	1	15-Πληροφοριακά φυλλάδια, προσπέκτους, συνοπτικές αναφορές	1	1				
2	1	3	3	1	1	16-Προβολές ταινιών και διαφανιών	2					
2		3	2	2	2	17-Ηλεκτρονική και μαγνητοφωνημένη πληροφόρηση	2	3	2	3		
3	1	3	1	3	2	18-Ραδιοφωνικές εκπομπές	2	2		2		
3	1	2	2	1	1	19-Δελτία τύπου και πληροφοριακές επιστολές	1	1		1		
						Ομάδα Ε-Αλληλεπίδραση, συνεργασία τοπικών κοινοτήτων						
1	1	1	1	2	2	20-Ανταπόκριση σε δημόσιες έρευνες	1					
2	2	3	3	3	3	21-Σφυγμομετρήσεις, δημοσκοπήσεις, τηλεφωνικές / προσωπικές συνεντεύξεις	2	3		3	2	
						Ομάδα ΣΤ-Νομικοί μηχανισμοί						
1	3	1	3	2	3	22-Λγωγές πολιτών	1	3	3	3	3	
1	1	1	1	3	1	23-Ελεγχοι περιβαλλοντικών επιπτώσεων	2	3	3	3	2	

Σημείωση: οι τιμές 0, 1, 2, 3 υποδηλώνουν αυξανόμενο βαθμό επιρροής

ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



Αποτέλεσμα - Αξιολόγηση

Λήψη ή όχι απόφασης, Παράλληλες επιπτώσεις

Αξιολόγηση με σύστημα δεικτών και εφαρμογή ανα χρονικά διαστήματα

Αξιολόγηση μη «αντικειμενική» αλλά για κάθε είδος συμμετέχοντα

Αξιολόγηση σε σχέση με σκοπούς

Με τί κριτήρια αξιολόγησης αξιολογεί κάθε ομάδα τις συμμετοχικές διαδικασίες:

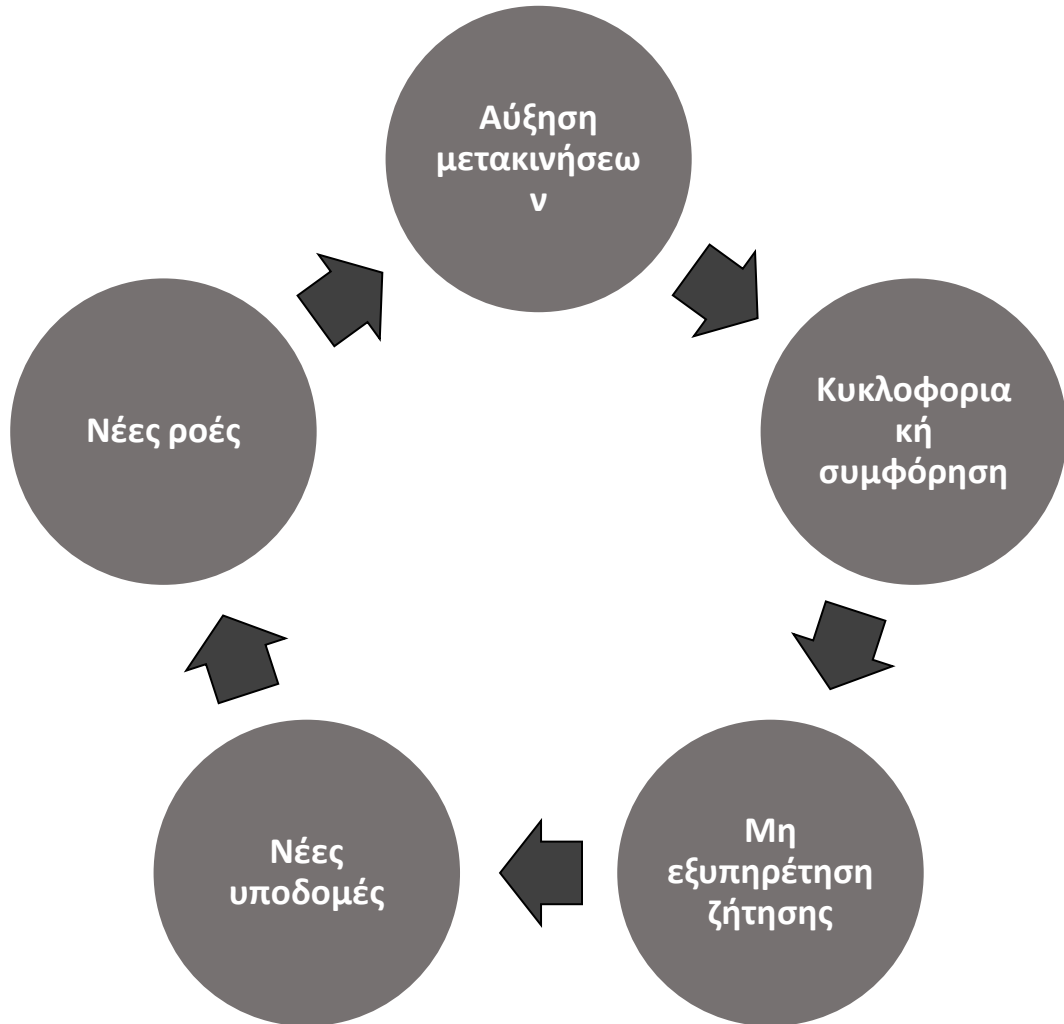
ΤΑ και κοινό: ανταλλαγή πληροφοριών και πλήθος συμμετεχόντων. Μελετητές: ανταλλαγή πληροφοριών, υπεράσπιση ιδιωτικών συμφερόντων. Υπάλληλοι: υπεράσπιση ιδιωτικών συμφερόντων, άγνοια συγκοινωνιακών και πολεοδομικών θεμάτων.

Κατά τους πολεοδόμους: μάλλον αρνητική η επίδραση της ΤΑ στο σχεδιασμό. Αρνητική άποψη για συμμετοχικές διαδικασίες κυρίως οι υπάλληλοι (78% απογοητευμένοι από συμμετοχικές διαδικασίες), μοιρασμένοι (και ελαφρώς θετικοί) οι ελεύθεροι επαγγελματίες.

Οι εκπρόσωποι της ΤΑ είχαν την ισχυρότερη επίδραση από την Ιδεολογία στην διαμόρφωση γενικής γνώμης για το σχεδιασμό. Οι Πρόεδροι των Επιμελητηρίων σχεδόν ομόφωνα υποστήριζαν συμμετοχικές διαδικασίες από ειδικούς, τεχνοκράτες, εκπροσώπους συλλογικοτήτων. Γενική θετική άποψη για συμμετοχή μόνο από ομάδες πίεσης.

Εμποδια - Προκλήσεις

Φαύλος κύκλος



Εμπόδια – Προκλήσεις – Ειδικά θέματα

Γενικό Πλαίσιο / Ειδικές συνθήκες

ΣΒΑΚ: θεσμοθετεί αρχές βιώσιμης κινητικότητας.

Σχέση ΣΒΑΚ με τα υπόλοιπα σχέδια χωρικής ανάπτυξης.

Συνδυασμός συγκοινωνιακών με πολεοδομικές πρωτοβουλίες.

Το ΣΒΑΚ αυτόνομο σχέδιο ή μέρος Χωρικού Σχεδίου;

Αντικείμενο / Θέμα – Τοπικό Περιβάλλον

Υπερβολική χρήση ΙΧ.

Χρήσεις γης που ενθαρρύνουν τα ΙΧ.

Χώροι στάθμευσης.

Πολιτικές σε τοπικό επίπεδο.

Συμμετέχοντες

Συμμετοχή κυρίως με «εκπροσώπους ομάδων» ή οργανισμών κλπ., ακόμα και σε περιπτώσεις ειδικών ομάδων (elites).

Πλειοψηφία πρωτοβουλιών μορφής συγκεντρώσεων για ανταλλαγή πληροφοριών.

Δεν υπάρχουν οι «αόρατες» ομάδες με μειωμένη, ή χωρίς θεσμική αναγνώριση.

Στρατηγική – Αποτέλεσμα

Πολιτικές για χρήση MMM και από choice riders κι όχι μόνο από captive riders.

Προτεραιότητες πολιτικής σε σχέση με τα MMM.

Τα MMM, δημοτικά, ιδιωτικά ή μικτές επιχειρήσεις (ΣΔΙΤ);

Αξιολογήσεις – Συμπεράσματα

Αρνητική αξιολόγηση των ΣΒΑΚ σε σχέση με τις συμμετοχικές διαδικασίες, την υλοποίησή τους, την έλλειψη αποτίμησης των εφαρμογών τους.

Αντιφατικές συμπεριφορές συμμετεχόντων.

Συμφωνία, ομοφωνία, λήψη αποφάσεων.

Ολιστική προσέγγιση.

Ανάγκες και τρόποι αλλαγής νοοτροπιών.

Implementation gap.



«Αν σχεδιάζετε πόλεις για αυτοκίνητα και κυκλοφορία, θα έχετε αυτοκίνητα και κυκλοφορία.

Αν σχεδιάζετε για ανθρώπους και χώρους, θα έχετε ανθρώπους και χώρους»

(Fred Kent)

«Το περιβάλλον δεν το κληρονομήσαμε από τους γονείς μας, το δανειστήκαμε από τα παιδιά μας»

(Local Agenda 21)