



## Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κοζάνης

*“ Ένα απαραίτητο εργαλείο για τον Δήμο.....  
..... που θέτει τους πολίτες του στο επίκεντρο ”*

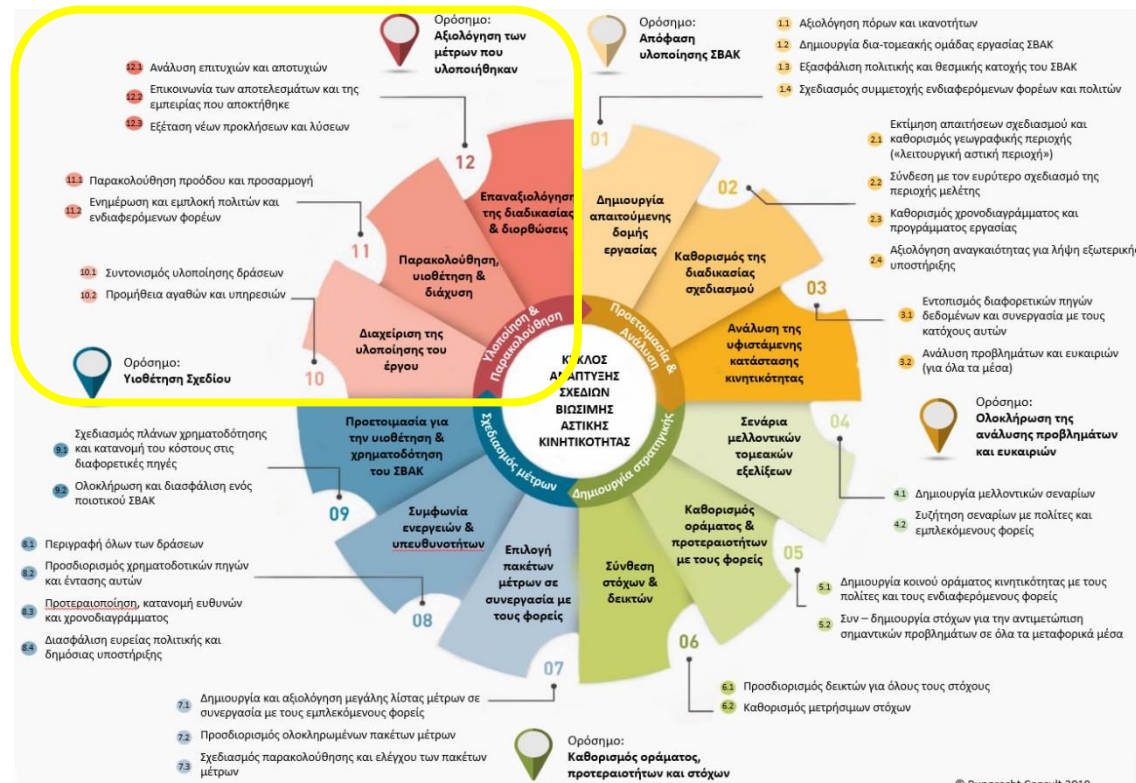
# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

## Ορισμός

Η διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ αφορά τη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας σχεδιασμού και υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων αλλά και των μελλοντικών επιπτώσεών τους κατά και μετά την εφαρμογή τους.

Αποτελεί τεκμήριο της αποτελεσματικότητας ενός ΣΒΑΚ και στηρίζεται κατά πολύ στη συστηματική παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικοινωνία της πορείας υλοποίησής του.

Πράγματι, βάσει και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, η τέταρτη και τελευταία φάση του κύκλου εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν αφορά μόνο στην υλοποίηση των μέτρων που ορίζονται από το σχέδιο αλλά και στις διαδικασίες παρακολούθησης, αξιολόγησης και επικοινωνίας.



# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

## Σκοπός

Οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης (Π&Α) χρησιμοποιούνται για την παροχή πληροφοριών στους υπεύθυνους σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων για τον εντοπισμό των προβλημάτων, των πιθανών επιτυχιών ή της ανάγκης αναπροσαρμογής ενός ΣΒΑΚ και των μέτρων του.

## Οφέλη

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση, εάν εφαρμοστούν σωστά, συμβάλλουν:

- Στη βελτιωμένη **διαχείριση του έργου** και παρακολούθηση της επίτευξης των σκοπών (αν υλοποιήθηκε αυτό που είχε σχεδιαστεί).
- Στην ανάπτυξη περισσότερης γνώσης σχετικά με τις **σχέσεις αιτίας-αποτελέσματος** (για παράδειγμα, εάν το να γίνονται τα λεωφορεία ταχύτερα κάνει τους ανθρώπους να στρέφονται από το αυτοκίνητο στο λεωφορείο).
- Στην καλύτερη **καθοδήγηση των μελλοντικών αποφάσεων και επενδύσεων** με βάση τα δεδομένα.
- Στη **μάθηση**, γενικότερα.

Γίνεται κατανοητό το τι λειτουργεί καλά και τι λιγότερο καλά, και συνεπώς δημιουργείται η επιχειρηματική φιλοσοφία και η βάση τεκμηρίωσης για την ευρύτερη εφαρμογή παρόμοιων μέτρων στο μέλλον

# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

## Βασικές μεθοδολογικές αρχές του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Η παρακολούθηση υλοποίησης και εφαρμογής του σχεδίου θα πρέπει να στηρίζεται στις εξής βασικές δραστηριότητες:

- Στη συστηματική συλλογή δεδομένων σχετικά με συγκεκριμένους δείκτες – ενδείξεις για την έκταση της προόδου υλοποίησης και της επίτευξης των στόχων
- Στην ενημέρωση σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης στη διοίκηση του Δήμου και γενικότερα στα εμπλεκόμενα μέρη για την υλοποίηση των μέτρων
- Στη παροχή των απαραίτητων πληροφοριών για πιθανές προσαρμογές και επανασχεδιασμό κατά τη διάρκεια της πορείας υλοποίησης
- Στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων και των υπόλοιπων δράσεων του ΣΒΑΚ είναι πιο στρατηγικής σημασίας και πραγματοποιείται στο τέλος ενός προγραμματισμένου κύκλου υλοποιήσεων (π.χ. στην 5ετία). Συγκεκριμένα σκοπό έχει:
- Στην αποτίμηση των μέτρων, πακέτων μέτρων, και του ΣΒΑΚ συνολικά ως προς την αποτελεσματικότητά του (επιτεύχθηκαν οι στόχοι στο προγραμματισμένο χρόνο και κόστος;)
- Στην Παροχή πληροφοριών για τη βελτίωση των μελλοντικών σχεδίων



Αποτελεί τη βάση (baseline assessment) για την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά το πέρας της 10ετίας

# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

## Δομή και περιεχόμενα

Βασικό συστατικό των διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης είναι **οι δείκτες** που θα επιλεγούν ώστε να γίνεται η **μέτρηση με ποσοτικό τρόπο της αποτελεσματικότητας των μέτρων.**

Για την επιλογή των δεικτών ακολουθούνται οι παρακάτω βασικές αρχές:

Οι υπεύθυνοι σχεδιασμού θα πρέπει να στοχεύουν στη χρήση τυποποιημένων δεικτών, οι οποίοι είναι ήδη προκαθορισμένοι και υπάρχει γνώση για τη χρήση και ανάλυσή τους. Αυτό δίνει τη δυνατότητα συγκριτικής αξιολόγησης πόλεων και εισαγωγής των στοιχείων της πόλης που μελετάται σε εθνικές / διεθνείς στατιστικές.

Οι δείκτες που επιλέγονται θα πρέπει να είναι εύκολα κατανοητοί για όλους τους εμπλεκόμενους στο σχεδιασμό.

Θα πρέπει να υπάρχει **σαφής ορισμός για κάθε δείκτη** που χρησιμοποιείται, για το πώς υπολογίζονται τα δεδομένα, για το πώς υπολογίζεται ο δείκτης από τα δεδομένα και πόσο συχνά θα πρέπει να μετρώνται.

Για κάθε δείκτη **θα πρέπει να υπάρχει μία τιμή βάσης**, δηλαδή η αρχική τιμή της μεταβλητής με βάση την οποία υπολογίζεται η τιμή στόχος.

Θα πρέπει να αποφασιστεί η **μορφή της αναφοράς των δεικτών.**

Θα πρέπει να **οριστούν οι τιμές στόχοι** για τους δείκτες που θα χρησιμοποιηθούν σχετικά με τα επιμέρους μέτρα.

Κάποιοι δείκτες μπορεί να απαιτήσουν συγκεκριμένη μεθοδολογία αξιολόγησης.

Η επιλογή των δεικτών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα, τις πηγές άντλησης στοιχείων και τους πόρους για τη συλλογή νέων δεδομένων.

# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

## Κατηγορίες δεικτών

Οι δείκτες κατηγοριοποιούνται σε 5 βασικές κατηγορίες.

- **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο
- **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα.
- **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων.
- **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται
- **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος**: (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ



# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

## Μεθοδολογία ανάπτυξη δεικτών για ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

- ❑ **Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης:** από Συγκεντρωτικό Πίνακα Υφιστάμενης κατάστασης, Παραδοτέο 1, πίνακας 5.3.3
  - Τιμές βάσης
  - Διαθέσιμα δεδομένα
- ❑ **Εξειδίκευση σχεδίου δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης:** Παραδοτέο 3.1
  - Χωρική ένταξη στο κοινόχρηστο χώρο
  - Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

- Ορισμός τιμών στόχων
  - Εύκολα κατανοητοί στόχοι

- ❑ **Βιβλιογραφική ανασκόπηση δεικτών:** εγχειρίδιο προγράμματος CHALLENGE (2016)
  - Χρήση τυποποιημένων δεικτών
- ❑ **Προσαρμογή των δεικτών στο περιβάλλον του Δήμου**
  - Σαφήνεια δείκτη
  - Μεθοδολογία παρακολούθησης
- ❑ **Αντιστοιχία κάθε μέτρου με τουλάχιστον ένα δείκτη παρακολούθησης**

# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2020)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 ετία	10ετία	20ετία	
<b>A.1 Αποδοτικότητα (Efficiency)</b>						
Αξιοπιστία δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) δρομολογίων λεωφορείων που φτάνουν στις στάσεις εντός των δεδομένων χρόνων άφιξης σύμφωνα με το πρόγραμμα δρομολογίων	Σύμφωνα με το ερευνητικό πρόγραμμα που εκπονήθηκε το 2017 από το ΕΜΠ, δεν επαρκούν τα δρομολόγια, τα οχήματα είναι μεγάλα και παλιά και το εισιτήριο ακριβό	> 60% επιτυχημένα δρομολόγια δημοτικής συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα)	> 80% επιτυχημένα δρομολόγια δημοτικής συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα)	> 90% επιτυχημένα δρομολόγια δημοτικής συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα)	Υπολογισμός της ακρίβειας των δρομολογίων Δημοτικής Συγκοινωνίας μέσω της χρήσης εφαρμογών τηλεματικής και έρευνας ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες
			<b>A.2 Βιώσιμες αστικές οδοί (Livable streets)</b>			
Ποσοστό (%) περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Έκταση των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προς τη συνολική έκταση του Δήμου	Έχουν εντοπιστεί δύο ζώνες περιορισμένης κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων στο κεντρικό τμήμα της Κοζάνης με έκταση 112στρ. και αποτελούν το 2,73% της συνολικής έκτασης του οικιστικού αποτυπώματος της πόλης	Τουλάχιστον το 25% της συνολικής έκτασης του Δήμου να αποτελεί περιοχή ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 50% της συνολικής έκτασης του Δήμου να αποτελεί περιοχή ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 75% της συνολικής έκτασης του Δήμου να αποτελεί περιοχή ήπιας κυκλοφορίας	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των περιοχών αυτών και για τον υπολογισμό της συνολικής τους έκτασης
Ποσοστό (%) ποδηλατόδρομων στο σύνολο του οδικού δικτύου	Μήκος (km) δικτύου ποδηλατόδρομου προς το σύνολο του οδικού δικτύου της Κοζάνης	Δεν υπάρχει υφιστάμενος ποδηλατόδρομος στην πόλη της Κοζάνης. Υπάρχουν ποδηλατόδρομοι που συνδέουν την πόλη με την Τ.Κ. Καρυδίτσας και την Ζ.Ε.Π.	Τουλάχιστον το 25% του συνολικού οδικού δικτύου να διαθέτει ποδηλατόδρομο ή ειδική υποδομή για την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου	Τουλάχιστον το 40% του συνολικού οδικού δικτύου να διαθέτει ποδηλατόδρομο ή ειδική υποδομή για την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου	Τουλάχιστον το 60% του συνολικού οδικού δικτύου να διαθέτει ποδηλατόδρομο ή ειδική υποδομή για την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των ποδηλατόδρομων



# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2020)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 ετία	10ετία	20ετία	
<b>A.2 Βιώσιμες αστικές οδοί (Livable streets)</b>						
Μερίδιο-πεζοδρόμων	Έκταση πεζοδρόμων	Η έκταση των πεζοδρόμων στην περιοχή παρέμβασης είναι 23 χλμ.	Αύξηση κατά 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των οδών αυτών και για τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
Βαδισιμότητα	Μεταβολή του επιπέδου βαδισιμότητας με μείωση του ποσοστού (%) των πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο από 1,5μ.	Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της υφιστάμενης κατάστασης το 54,4% των πεζοδρομίων έχουν πλάτος μικρότερο από 1,5μ.	Μείωση του ποσοστού κατά 20% σε σχέση με το έτος βάσης	Μείωση του ποσοστού κατά 40% σε σχέση με το έτος βάσης	Μείωση του ποσοστού κατά 60% σε σχέση με το έτος βάσης	Καταγραφή της κατάστασης των πεζοδρομίων και (εκ νέου) υπολογισμός σε περιβάλλον GIS
<b>A.3 Περιβάλλον (Environment)</b>						
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (t <sub>n</sub> CO <sub>2</sub> ) στο Δήμο που παράγονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν πραγματοποιήθηκε έρευνα σχετικά με τις εκπομπές CO <sub>2</sub> στο Δήμο Κοζάνης	Μείωση κατά 20% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 40% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Υπολογισμός CO <sub>2</sub> που παράγονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία, με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος
Επίπεδα θορύβου κυκλοφορίας	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (< 50 dB) θορύβου	Δεν πραγματοποιήθηκε χαρτογράφηση θορύβου στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ	Ύπαρξη τουλάχιστον 3 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 6 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και το 100% της επιφάνειας του δήμου να έχει μέσο θόρυβο κάτω από τα ελάχιστα όρια σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου

# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2020)		Μετρήσιμος Στόχος		Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
		5 ετία	10ετία	10ετία	20ετία	
<b>A.3 Περιβάλλον (Environment)</b>						
Μήκος δικτύου πράσινων διαδρομών	Μήκος (σε km) πράσινων διαδρομών που συνδέουν τους χώρους πρασίνου της περιοχής.	Στην Κοζάνη δεν υπάρχουν σήμερα πράσινες διαδρομές. Οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 16% του οδικού δικτύου, στην περιοχή παρέμβασης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 2.5 km του μήκους των πράσινων διαδρομών	Αύξηση κατά τουλάχιστον 5 km του μήκους των πράσινων διαδρομών	Αύξηση κατά τουλάχιστον 7.5 km του μήκους των πράσινων διαδρομών	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των διαδρομών αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
		<b>A.4 Ισότητα και κοινωνική ενσωμάτωση (Equity and social inclusion)</b>				
Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό	Ποσοστό συμμετοχής των κατοίκων/επισκεπτών στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	Δεν έχει υπάρξει συμμετοχή των κατοίκων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	Αύξηση κατά 50% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	Αύξηση κατά 100% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	Αύξηση κατά 150% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	Μέτρηση της συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα
		<b>A.5 Ασφάλεια (Safety)</b>				
Θάνατοι ή σοβαρά τραυματισμένοι από τροχαία συμβάντα ανά μέσο μετακίνησης	Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα ανά έτος	Δεν υπάρχει ακριβής καταγραφή των τροχαίων συμβάντων	Μείωση κατά 30% σοβαρών τραυματισμών ή θανάτων ανά έτος	Μείωση κατά 50% σοβαρών τραυματισμών ή θανάτων ανά έτος	Μείωση κατά 100% σοβαρών τραυματισμών ή θανάτων ανά έτος	Παροχή δεδομένων από την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες

# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2020)	5 ετία	Μετρήσιμος Στόχος 10ετία	20ετία	Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
<b>A.6 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)</b>						
Ικανοποίηση επιχειρήσεων	Ποσοστό (%) τοπικών επιχειρηματιών που είναι ικανοποιημένοι από το νέο μεταφορικό σύστημα της πόλης	Δεν υπάρχει κάποια εκτίμηση του υφιστάμενου επιπέδου ικανοποίησης των επιχειρήσεων.	> 50% των τοπικών επιχειρηματιών	> 65% των τοπικών επιχειρηματιών	> 80% των τοπικών επιχειρηματιών	Έρευνα ερωτηματολογίου σε επιχειρηματίες του Δήμου σχετικά με το νέο μεταφορικό σύστημα
Κόστος μετακινήσεων	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Σύμφωνα με το ερευνητικό πρόγραμμα που εκπονήθηκε το 2017 από το ΕΜΠ το εισιτήριο κρίθηκε ακριβό, ενώ η μετεπιβίβαση αυξάνει το κόστος του ταξιδιού.	Μείωση κατά 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων	Μείωση κατά 10% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων	Μείωση κατά 20% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά
<b>B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)</b>						
Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον και με Ι.Χ	Ποσοστό (%) ταξιδιών με Ι.Χ. και με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον π.χ. περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία	Στο πρώτο παραδοτέο του ΣΒΑΚ αναφέρεται η κατανομή στα μέσα για το σύνολο των κόμβων που μετρήθηκαν	< 65% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο > 10 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	< 50% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο > 18 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	< 45% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο > 25 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και έρευνα ερωτηματολογίων
Οχήματα της δημοτικής συγκοινωνίας και Ι.Χ που κάνουν χρήση εναλλακτικών μορφών καυσίμων	Μερίδιο (%) του δημοτικού στόλου και των Ι.Χ. που χρησιμοποιεί εναλλακτικές μορφές καυσίμων	Δεν υπάρχουν οχήματα της δημοτικής συγκοινωνίας που να χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, δεν υπάρχει πληροφορία για τα Ι.Χ. κάνουν χρήση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στο Δήμο	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 40% του δημοτικού στόλου και από το 30% της ιδιωτικής μετακίνησης	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 80% του δημοτικού στόλου και από το 60% της ιδιωτικής μετακίνησης	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 100% του δημοτικού στόλου και τουλάχιστον από το 80% της ιδιωτικής μετακίνησης	Παροχή στοιχείων από το Δήμο και έρευνα ερωτηματολογίων

# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2020)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 ετία	10ετία	20ετία	
<b>Β. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)</b>						
Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	Στο πρώτο παραδοτέο του ΣΒΑΚ αναφέρεται η κατανομή στα μέσα για το σύνολο των κόμβων που μετρήθηκαν	> 10 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 18 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 25 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και έρευνα ερωτηματολογίων
<b>Γ. Δείκτες Εκρμών (Output Indicators)</b>						
Αύξηση (%) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑμεΑ και άλλους ευάλωτους χρήστες (διαδρομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Μεταβολή μήκους από τη δημιουργία νέων (μόνο) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑμεΑ και άλλους χρήστες	Δεν έχουν καταγραφεί οι υφιστάμενες προσπελάσιμες διαδρομές	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 40% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 60% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 100% των οδών του Δήμου	Χαρτογράφηση των προσπελάσιμων και μη προσπελάσιμων διαβάσεων, ραμπών και οδεύσεων τυφλών σε περιβάλλον GIS
Μερίδιο κοινόχρηστων/καινοτόμων μέσων μετακίνησης στο Δήμο	Αριθμός των κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters )	Δεν έχουν εντοπιστεί κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης	Τουλάχιστον 100 κοινόχρηστα μέσα στο Δήμο	Τουλάχιστον 200 κοινόχρηστα μέσα στο Δήμο	Τουλάχιστον 300 κοινόχρηστα μέσα στο Δήμο	Καταγραφή των κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης στο Δήμο
Ενίσχυση συστήματος έξυπνων μετακινήσεων στο Δήμο	Αύξηση στάσεων με σύστημα τηλεματικής, σηματοδοτών με σύστημα ITS και σημείων στάθμευσης με έξυπνη διαχείριση	Κανένας σηματοδότης δε διαθέτει σύστημα ITS & δεν υπάρχουν σημεία στάθμευσης με σύστημα ITS	Αύξηση σημείων με έξυπνη σηματοδότηση κατά 15 και σημείων στάθμευσης με έξυπνη διαχείριση 10	Αύξηση σημείων με έξυπνη σηματοδότηση κατά 25 και σημείων στάθμευσης με έξυπνη διαχείριση 15	Προσθήκη έξυπνου συστήματος στα σημεία σηματοδοτών καθώς και σε όλες τις περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης	Καταγραφή σε περιβάλλον GIS των σηματοδοτών
Περιοχή εξυπηρέτησης από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Ποσοστό (%) του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Ανυπαρξία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πιλοτική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Απογραφή έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και των ευέλικτων εμπορευματικών κέντρων διανομής που λειτουργούν στο Δήμο

# Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Κοζάνης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2020)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 ετία	10ετία	20ετία	
<b>Δ. Δείκτες Εισροών (Input Indicators)</b>						
<p>Κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς</p> <p>Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.</p> <p>Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ</p>	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο	
	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Παροχή στοιχείων σχετικά με τις επιχορήγησης από τον Δήμο	
	Κόστος (σε €) διαδικασιών προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου. Τουλάχιστον μια εκδήλωση το χρόνο την πρώτη 5ετία.	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου.	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου.	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο	

