



ΦΑΣΗ Β : Ορισμός στόχων - προσδιορισμός μέτρων
και ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαραθώνος

Π.Β1. “Αναφορά Ανάπτυξης Στόχων”

Ανάδοχο Μελετητικό Σχήμα

Ευθύμιος Μυρισιώτης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε Σύμβουλοι Μηχανικοί

Χατζηγιάνης Κωνσταντίνος του Μιχαήλ,

Πολυεπίτροπος-Χωροτάκτης Μηχανικός

Φορέας Ανάθεσης

Δήμος Μαραθώνα

Τίτλος Μελέτης: «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Μαραθώνος»

**ΦΑΣΗ Β: «Ορισμός στόχων - προσδιορισμός μέτρων και
ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας Δήμου Μαραθώνος»**

Π.Β1. “Αναφορά Ανάπτυξης Στόχων”

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ

Ο ΝΟΜΙΜΟΣ ΚΟΙΝΟΣ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ
ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

Περιεχόμενα

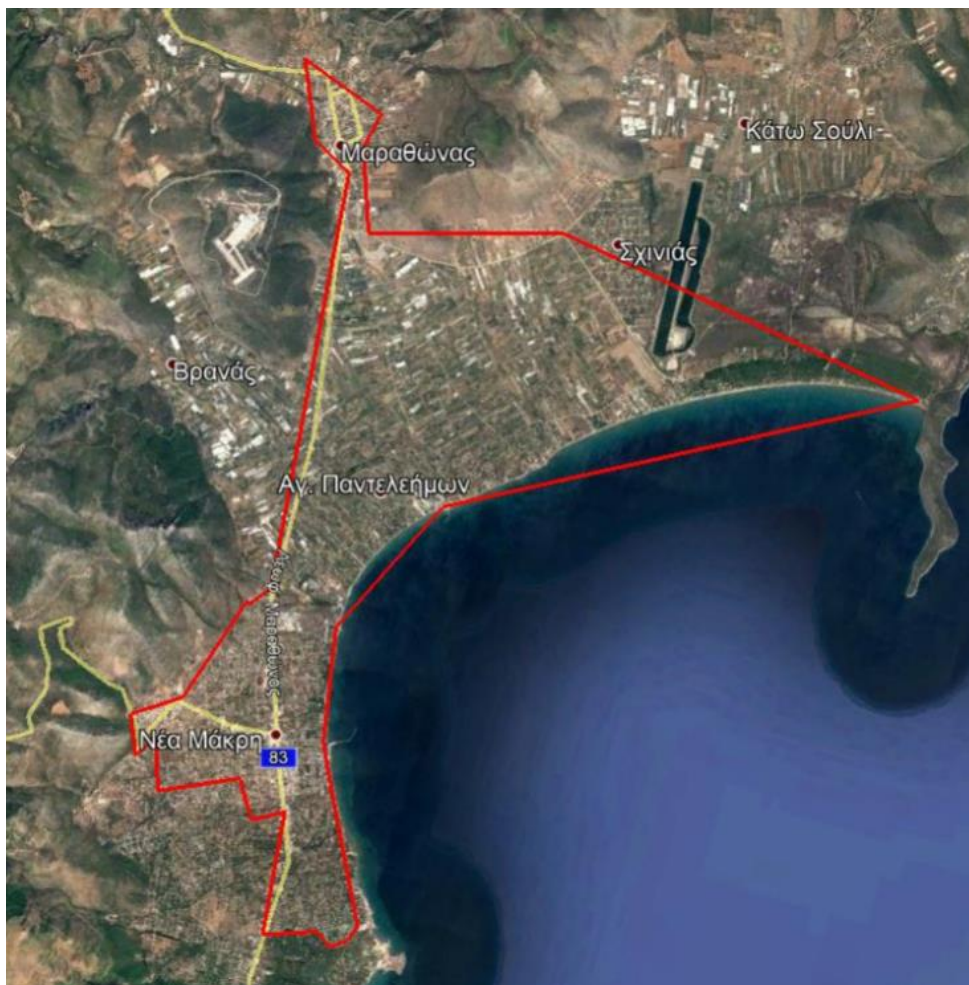
| | | |
|-------|---|---|
| 1. | ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 1 |
| 2. | ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ | 3 |
| 2.1 | Εισαγωγή..... | 3 |
| 2.2 | Σύνθεση στόχων..... | 4 |
| 2.2.1 | Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους..... | 4 |
| 2.2.2 | Προώθηση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων | 4 |
| 2.2.3 | Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς | 5 |
| 2.2.4 | Μείωση Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης | 5 |
| 2.2.5 | Αύξηση Χώρων Στάθμευσης | 6 |
| 2.2.6 | Αναβάθμιση Αστικής Οδικής Ασφάλειας..... | 6 |
| 2.2.7 | Βελτίωση υφιστάμενων οδικών υποδομών | 6 |
| 3. | ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΧΩΝ | 7 |

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση, αφορά στο παραδοτέο Π.Β.1 με τίτλο «Αναφορά Ανάπτυξης Στόχων» της Φάσης Β του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Μαραθώνος».

Ο Δήμος Μαραθώνος βρίσκεται στα βορειοανατολικά παράλια της Αττικής και έχει συνολική έκταση 222,17 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Ο σημερινός Δήμος προέκυψε σύμφωνα με το Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α/ 07-06-2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης»), από τη συνένωση των Δήμων Μαραθώνος και Νέας Μάκρης και των Κοινοτήτων Γραμματικού και Βαρνάβα. Έδρα του Δήμου είναι ο Μαραθώνας. Βορειοδυτικά συνορεύει με τον Δήμο Ωρωπού, δυτικά με τον Δήμο Διονύσου νοτιοδυτικά με τον Δήμο Πεντέλης και νότια με τον Δήμο Ραφήνας – βρέχεται από τον Νότιο Ευβοϊκό και τον κόλπο των Πεταλιών.

Η περιοχή μελέτης αποτελείται από τμήματα των Δημοτικών Ενοτήτων Μαραθώνα και Νέας Μάκρης. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τον Οικισμό Φλωρίς, την περιοχή Ζούμπερι, το κατάντη της Λ. Μαραθώνος τμήμα της 6ης Π.Ε., την 5η Π.Ε., την 3η Π.Ε., την 1η Π.Ε., τη 2η Π.Ε., τον Οικισμό Ανατολή της Δημοτικής Ενότητας Νέας Μάκρης και το τμήμα της Δημοτικής Ενότητας Μαραθώνα που αφορά στην ευρύτερη περιοχή κατάντη της Λ. Μαραθώνος, η οποία άρχεται από τα όρια με τη Δημοτική Ενότητα Ν. Μάκρη - Παραλία Μαραθώνα – Οικισμός Μαραθώνα και εκτείνεται έως και το Πάρκο Σχοινιά. Αναλυτικά η περιοχή μελέτης απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 1. Περιοχή μελέτης

Στον παρόν τεύχος παρουσιάζονται οι βασικοί στόχοι, τους οποίους θα κληθεί να επιτύχει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Μαραθώνος, μέσα από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις που θα σχηματιστούν. Οι στόχοι θα εξυπηρετούν το Όραμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το οποίο προέκυψε κατά την Φάση Α, ενώ για την ποσοτικοποίησή τους θα καθορισθεί μια σειρά από μετρήσιμες παραμέτρους.

2. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ

2.1 Εισαγωγή

Για τον καθορισμό των στόχων θα πρέπει να ληφθούν αρχικά υπόψη οι βασικές αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι οποίες συνοψίζονται παρακάτω:

- ❖ **Η δημιουργία μιας αλυσίδας και ενός δικτύου προσβάσιμων υποδομών για ΑμεΑ και ΑΜΚ:** Εξασφάλιση ασφαλούς και απρόσκοπτης μετακίνησης ΑμεΑ και ΑΜΚ, μέσα από τη δημιουργία προσβάσιμων αλυσίδων και δικτύων με προοπτική συνεχούς ανάπτυξης και επέκτασης αυτών.
- ❖ **Η αύξηση του ποσοστού χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο):** Προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία βιώσιμων συνθηκών κίνησης πεζών, ειδικότερα των ευπαθών ομάδων και ΑμεΑ σε όλη τη περιοχή μελέτης, με δημιουργία δικτύου και αξόνων πεζόδρομων, και οδών ήπιας κυκλοφορίας και σχολικούς δακτυλίους εξασφαλίζοντας τη μέγιστη οδική ασφάλεια, όλων των χρηστών.
- ❖ **Η αύξηση του ποσοστού χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:** Ενίσχυση του ρόλου ΜΜΜ και προώθηση μέτρων για την διευκόλυνση της λειτουργίας τους.
- ❖ **Η δραστική μείωση χρήσης Ι.Χ. οχημάτων:** Μέσω της προώθησης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, αλλά και μέσω της αποδέσμευσης δημόσιου χώρου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και την απόδοσή του σε πεζή μετακίνηση και ποδήλατο.
- ❖ **Η αποτελεσματική διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης:** Αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης κατά τέτοιο ώστε να μην αντιστρατεύεται η βιώσιμη κινητικότητα, με την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός κέντρου σε σημεία τέτοια ώστε να συνδυάζονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης προς το εμπορικό κέντρο της πόλης.

Επίσης, ο Δήμος Μαραθώνα αντιλαμβανόμενος τα προβλήματα της περιοχής μελέτης έχει θέσει ως προτεραιότητα τα παρακάτω:

- Την αύξηση του ποσοστού χρήσης των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση.
- Τη μείωση χρήσης ΙΧ οχημάτων.
- Τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης των ατόμων [συμπεριλαμβανομένων των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)].
- Την εξεύρεση λύσης αναφορικά με τη Δημοτική Συγκοινωνία.
- Την εξεύρεση λύσης αναφορικά με τη διαχείριση της στάθμευσης.
- Την ανάπτυξη συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας.

Τα παραπάνω θα αποτελέσουν γνώμονα για τον καθορισμό των στόχων, καθώς επίσης και των προτεινόμενων παρεμβάσεων των εναλλακτικών σεναρίων.

Οι στόχοι αυτοί πρέπει να είναι:

- ➡ **Συγκεκριμένοι:** δηλαδή καλά ορισμένοι και ξεκάθαροι
- ➡ **Μετρήσιμοι:** εύκολα κατανοητό αν και πότε θα επιτευχθούν

- ☞ **Κατορθωτοί:** έχουν εξασφαλιστεί οι συνεργασίες για την υλοποίηση των στόχων
- ☞ **Ρεαλιστικοί:** να υπάρχουν οι απαιτούμενοι πόροι και οι συνθήκες για την υλοποίηση τους
- ☞ **Χρονοπρογραμματισμένοι:** να έχουν προγραμματιστεί για τόσο χρόνο όσο χρειάζεται η επίτευξη τους χωρίς να επηρεάζουν αρνητικά την εξέλιξη του σχεδίου

2.2 Σύνθεση στόχων

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, καθορίστηκαν οι παρακάτω στόχοι – άξονες προτεραιότητας για την επίτευξη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την περιοχή μελέτης:

1. **Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους**
2. **Προώθηση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων**
3. **Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**
4. **Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης**
5. **Αύξηση Χώρων Στάθμευσης**
6. **Ενίσχυση Οδικής Ασφάλειας**
7. **Βελτίωση υφιστάμενων οδικών υποδομών**

Η μείωση χρήσης του Ι.Χ. δεν ορίζεται σαν ξεχωριστός στόχος, καθώς σαν στόχευση συμπεριλαμβάνεται στα παραπάνω. Για κάθε ένα από τους παραπάνω στόχους στην συνέχεια αναλύονται οι βασικές συνιστώσες τους.

2.2.1 Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους

Όπως έχει αναφερθεί προτεραιότητα ενός επιτυχημένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί η εξασφάλιση και η ενίσχυση της προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους και ιδίως για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας και τα ΑμεΑ, καθώς επίσης και η απόδοση όσο το δυνατόν περισσότερου χώρου στους πολίτες.

Τα προτεινόμενα μέτρα/παρεμβάσεις για την επίτευξη του εν λόγω στόχου, θα πρέπει να εξασφαλίζουν στον μετακινούμενο μια ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να δημιουργηθεί εντός της περιοχής μελέτης ένα ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών, το οποίο αρχικά θα εξυπηρετεί την πρόσβαση στους πόλους έλξης και στις σημαντικές χρήσεις γης, ενώ σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα θα επεκτείνεται καλύπτοντας το μεγαλύτερο εύρος της περιοχής μελέτης.

2.2.2 Προώθηση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων

Δεύτερη βασική προτεραιότητα με βάση τις αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί η προώθηση και η ενίσχυση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, ουσιαστικά δηλαδή της πεζής μετακίνησης και του ποδηλάτου. Οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης δεν αρκεί να έχουν χαρακτήρα

«χόμπι», αλλά να αντικαθιστούν το βασικό μέσο μεταφοράς, το οποίο για τους περισσότερους μετακινούμενους είναι το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Ωστόσο για να γίνει η στροφή μεγάλου ποσοστού μετακινούμενων σε ήπιους τρόπους μετακίνησης, θα πρέπει να υλοποιηθούν οι απαραίτητες υποδομές, οι οποίες θα εξασφαλίζουν την χρήση τους και θα τα κάνουν ελκυστικά. Οι υποδομές αυτές αφορούν αρχικά στην υλοποίηση ενός προσβάσιμου και άνετου δικτύου πεζοδρομίων και πεζοδρόμων, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω.

Επίσης όσον αφορά στην χρήση του ποδηλάτου, απαραίτητη είναι η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων, το οποίο για να είναι ελκυστικό θα πρέπει να εκτείνεται κατά μήκος οδών με σημαντικές χρήσεις και να εξυπηρετεί την πρόσβαση σε σημαντικούς πόλους έλξης της περιοχής μελέτης. Οι ποδηλατολωρίδες θα πρέπει να προστατεύονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και την παρόδια στάθμευση, ώστε η μετακίνηση με ποδήλατο να είναι όσο το δυνατόν ανεμπόδιστη και ασφαλής.

Σημαντική είναι η ορθή επιλογή των διαδρομών στις οποίες θα εγκατασταθεί το νέο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, ώστε να μην δημιουργούνται σημαντικά προβλήματα στην ροή της κυκλοφορίας εντός της περιοχής μελέτης, και να μην δεσμεύεται πλάτος της οδού επιβαρυντικά της πεζής μετακίνησης.

2.2.3 Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Ένα ακόμα σημαντικό όπλο για την μείωση της χρήσης του Ι.Χ. είναι η ενίσχυση του ρόλου των ΜΜΜ. Για την αύξηση της χρήσης ΜΜΜ, θα πρέπει να προωθηθούν μια σειρά παρεμβάσεων που θα βελτιώνουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες των ΜΜΜ και θα ενισχύουν την διατροφικότητα τους, ώστε να είναι εύκολη η συνδυασμένη χρήση τόσο και με Ι.Χ. αυτοκίνητο και όσο και με εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (ποδήλατο). Βασική επιδίωξη είναι η βελτίωση των μετακινήσεων ενδοδημοτικά με την χρήση ΜΜΜ.

2.2.4 Μείωση Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης

Άλλη μια βασική συνιστώσα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω της διαμόρφωσης ενός πράσινου αστικού περιβάλλοντος. Η σημαντικότερη παράμετρος για την προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί η μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, η οποία θα βοηθήσει στην δραστική μείωση των παραγόμενων ρύπων.

Αρχικά το πρώτο μέσο για την μείωση της χρήσης των Ι.Χ., όπως περιεγράφηκε και παραπάνω αποτελεί η προώθηση χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, ώστε να δημιουργηθεί μια ελκυστική εναλλακτική πρόταση μετακίνησης, τουλάχιστον για τις μετακινήσεις μικρών αποστάσεων.

Βασικό εργαλείο για την αποθάρρυνση της χρήσης του Ι.Χ. οχήματος, αποτελεί η αποδέσμευση δημόσιου χώρου που χρησιμοποιείται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και η απόδοσή του στους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, η προώθηση αστικών αναπλάσεων και η δημιουργία πυρήνων πρασίνου.

Επίσης, καθώς το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Μαραθώνος, έχει μακροπρόθεσμο ορίζοντα, θα πρέπει με στόχο την μείωση των παραγόμενων ρύπων να προωθηθεί η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

2.2.5 Αύξηση Χώρων Στάθμευσης

Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης, καθώς επίσης και το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης αποτελεί ένα από τα κύρια προβλήματα κατά την μετακίνηση στα παραλιακά τμήματα της περιοχής μελέτης, αλλά και σε άλλα σημεία όπου συναντώνται σημαντικές χρήσεις – πόλοι έλξης. Επομένως, πέραν των μέτρων προώθησης βιώσιμης αστικής κινητικότητας τα οποία στοχεύτηκαν παραπάνω, στα πλαίσια διαμόρφωσης των εναλλακτικών σεναρίων, θα πρέπει να προταθούν μέτρα διαχείρισης του προβλήματος της στάθμευσης. Η αντιμετώπιση της έλλειψης θέσεων στάθμευσης ωστόσο, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μην αντιστρατεύεται η βιώσιμη κινητικότητα, με την δημιουργία χώρων στάθμευσης περιμετρικά των κεντρικότερων σημείων της περιοχής μελέτης.

2.2.6 Αναβάθμιση Αστικής Οδικής Ασφάλειας

Από τους βασικούς στόχους του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δε θα μπορούσε να λείπει η βελτίωση της οδικής ασφάλειας κατά μήκος του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης. Η μείωση των οδικών ατυχημάτων αποτελεί προτεραιότητα και ιδιαίτερα στα σημεία του οδικού δικτύου όπου συναντώνται ιδιαίτερα ευαίσθητες χρήσεις γης όπως σχολικά συγκροτήματα. Επομένως κρίνεται απαραίτητη η πρόβλεψη παρεμβάσεων που θα αποσκοπούν στην ενίσχυση της ασφάλειας στις υφιστάμενες υποδομές.

Επίσης, απαραίτητη είναι η πλαισίωση των προτεινόμενων παρεμβάσεων από τις αντίστοιχες εκστρατείες και δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων, καθώς επίσης και η ενίσχυση της αστυνόμευσης σε όσο το δυνατόν περισσότερα κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης.

2.2.7 Βελτίωση υφιστάμενων οδικών υποδομών

Η συγκεκριμένη στόχευση αφορά στην βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας σε σημεία του οδικού δικτύου, όπου καταγράφηκαν κατά την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης σημαντικές δυσλειτουργίες και φαινόμενα συμφόρησης. Επίσης, λόγω της ιδιαιτερότητας της περιοχής μελέτης, όσον αφορά στην μη εφαρμογή των εγκεκριμένων Πολεοδομικών Μελετών, μια σημαντική στόχευση αποτελεί και η ολοκλήρωση ουσιαστικά του οδικού δικτύου, με την διάνοιξη των απαραίτητων οδών.

3. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΧΩΝ

Μετά τον καθορισμό των βασικών στόχων, που αναλύθηκε παραπάνω, θα πρέπει να υλοποιηθεί η ποσοτικοποίηση τους με την βοήθεια κάποιων δεικτών, οι οποίοι θα είναι μετρήσιμοι, ώστε να μπορούν οι στόχοι να είναι ρεαλιστικοί και κατορθωτοί.

Για κάθε δείκτη καθορίστηκε μια τιμή στόχος για κάθε χρονικό ορίζοντα αναφοράς του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η οποία θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω της υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι επιμέρους στόχοι οι οποίοι καθορίστηκαν, η ποσοτικοποίησή τους καθώς επίσης και οι τιμές στόχοι αυτών για τους χρονικούς ορίζοντες 5ετίας και 10ετίας, με έτος βάσης το 2019/2020, όπου αντιστοιχούν τα αποτελέσματα των ερευνών καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης της παρούσας μελέτης.

Οι παρακάτω δείκτες θα χρησιμοποιηθούν και για την αξιολόγηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων, που αποτελούν το βέλτιστο σενάριο μέτρων για την επίτευξη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, σε όλα τα στάδια εφαρμογής του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Πριν την έναρξη, κατά την διάρκεια, αλλά και μετά το πέρας της εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων, ώστε να αποτυπωθεί η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων και το κατά πόσο εφαρμόστηκαν επαρκώς.

Πίνακας 1. Ποσοτικοποιημένοι Στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Δήμου Μαραθώνος

| Στόχος | Δείκτης | Περιγραφή δείκτη | Μέθοδος υπολογισμού | 5ετια στόχος | 10ετια στόχος |
|--|--|--|--|--------------|---------------|
| Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους | Ανεμπόδιστες διαδρομές πεζής μετακίνησης | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των πεζοδρομίων/πεζοδρόμων επαρκούς πλάτους | Καταγραφές οδικού δικτύου | +20% | +50% |
| | Υποδομές ΑμεΑ | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των πεζοδρομίων/πεζοδρόμων με υλοποιημένες υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ | Καταγραφές οδικού δικτύου | +40% | +80% |
| Πρώθηση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων | Δημιουργία λωρίδων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των λωρίδων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων | Καταγραφές οδικού δικτύου | +50% | +100% |
| Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς | Αριθμός δρομολογίων Δ.Σ. στην περιοχή μελέτης | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του αριθμού των δρομολογίων και των λεωφορείων | Στοιχεία στόλου ΔΣ από πάροχο/ φορέα διαχείρισης | +10% | +20% |
| Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης | Παραγόμενοι ρύποι CO ₂ | % μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των ημερών εκπεμπόμενων ρύπων | Σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικών ρύπων | -5% | -10% |
| Αύξηση Χώρων Στάθμευσης | Θέσεις στάθμευσης | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του αριθμού των θέσεων στάθμευσης | Καταγραφές οδικού δικτύου | +10% | +20% |
| Ενίσχυση Οδικής Ασφάλειας | Μείωση του αριθμού των ατυχημάτων με τραυματίες/ νεκρούς | % μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των τροχαίων ατυχημάτων | ΔΟΤΑ/ΕΣΥΕ | -20% | -50% |
| Βελτίωση υφιστάμενων οδικών υποδομών | Διανοιγμένες οδοί | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους των διανοιγμένων οδών | Καταγραφές οδικού δικτύου | +10% | +20% |

Η αξιολόγηση επίτευξης των στόχων, θα πραγματοποιηθεί μέσω των παραπάνω δεικτών, με γνώμονα τις τιμές που προτείνονται. Ο τρόπος υπολογισμού των δεικτών όπως αναλύεται και στον πίνακα βασίζεται στην συλλογή των απαραίτητων δεδομένων.

Για τον υπολογισμό των παραπάνω δεικτών, κατά την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ο φορέας παρακολούθησης θα πρέπει να μεριμνά για την συλλογή και επικαιροποίηση των απαραίτητων στοιχείων και δεδομένων που απαιτούνται ανά κάποια χρονικά διαστήματα – σταθμούς τα οποία προτείνεται να είναι τα παρακάτω:

- ένα χρόνο μετά την έναρξη
- στο μέσο της περιόδου αναφοράς
- ένα χρόνο πριν το πέρας
- ένα χρόνο μετά το πέρας του σχεδιασμού

Σε περίπτωση που αναθέτουσα αρχή κρίνει σκόπιμο θα προσθέτει επιπλέον σταθμούς ελέγχου και παρακολούθησης, με στόχο την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση τόσο της διαδικασίας σχεδιασμού όσο και της εφαρμογής των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Βοηθά να εντοπισθούν και να προληφθούν προβλήματα κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και εάν είναι απαραίτητο, να «επαναπροσδιοριστούν» μέτρα για την επίτευξη των στόχων πιο αποτελεσματικά. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του.

Οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης αφορούν:

1. στην συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας σχεδιασμού
2. και μετά την εκπόνησή του, στις ενδεχόμενες επιπτώσεις από το πακέτο μέτρων κατά την περίοδο υλοποίησής του.

Τα νέα στοιχεία θα συγκρίνονται με τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, ώστε να αξιολογηθεί τόσο η εφαρμογή του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όσο και η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων σε περίπτωση εφαρμογής τους.