



# PROSPERITY



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ

Παρακολούθηση και  
Αξιολόγηση των ΣΒΑΚ και  
των μέτρων τους

Υπεύθυνος Συγγραφής: Tom Rye | ENU

Υπεύθυνος Σύνταξης: Nazan Kocak | ENU

Ημερομηνία:

22.10.2017

Κατάσταση:

Τελικό



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



# Πίνακας Περιεχομένων

<b>1</b>	<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ΒΑΣΙΚΟΣ ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (Π&amp;Α)</b> .....	<b>3</b>
2.1	ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ.....	3
2.2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ.....	4
2.3	ΕΚΤΙΜΗΣΗ.....	4
2.4	ΟΦΕΛΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	4
<b>3</b>	<b>ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ Π&amp;Α ΤΩΝ ΣΒΑΚ</b> .....	<b>5</b>
3.1	ΜΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΤΕ ΝΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΝΕΤΕ ΠΟΛΛΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΜΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΕΙΤΕ ΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΣΒΑΚ ΕΞ ΑΙΤΙΑΣ ΑΝΗΣΥΧΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΕΙΨΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	5
3.2	ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ .....	5
3.3	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ .....	6
<b>4</b>	<b>ΔΥΟ ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ Π&amp;Α</b> .....	<b>6</b>
4.1	ΠΡΟΒΛΗΜΑ 1 – “ΔΕΝ ΞΕΡΟΥΜΕ ΤΙ ΘΑ ΕΠΙΤΥΧΟΥΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ” .....	6
4.2	ΠΡΟΒΛΗΜΑ 2 – “ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ ΔΕΔΟΜΕΝΑ” .....	7
<b>5</b>	<b>ΣΥΝΟΨΗ</b> .....	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ</b> .....	<b>7</b>

# 1 Εισαγωγή

**Εκπαιδευτική ενότητα:** Παρακολούθηση και αξιολόγηση - Αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων και των διαδικασιών σχεδιασμού της κινητικότητας

**Βασικοί εκπαιδευτές ενότητας:** Καθηγητής Tom Rye και Δρ. Nazan Kocak, Πανεπιστήμιο Napier Εδιμβούργου

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. Η Π&Α είναι ένα απαραίτητο κομμάτι ενός ΣΒΑΚ, για να καθίσταται δυνατή η παρακολούθηση της διαδικασίας σχεδιασμού και της εφαρμογής των μέτρων, ώστε να γίνεται κατανοητό το τι λειτουργεί καλά και τι λιγότερο καλά, και συνεπώς να δημιουργηθεί η επιχειρηματική φιλοσοφία και η βάση τεκμηρίωσης για την ευρύτερη εφαρμογή παρόμοιων μέτρων στο μέλλον.

Η βάση της διαδικασίας Π&Α είναι η συλλογή, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση των δεδομένων σχετικά με την πρόοδο του ΣΒΑΚ και τις επιπτώσεις των μέτρων του πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την εφαρμογή τους.

Στόχος της εκπαίδευσης στο πλαίσιο του PROSPERITY για Π&Α, είναι η παροχή καθοδήγησης σχετικά με τις διαδικασίες και την εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών Π&Α πόλεων που δεν έχουν εμπειρία, χρηματοδότηση ή / και κατάλληλη συνεργασία θεσμικών οργάνων για την επιτυχή διεξαγωγή δραστηριοτήτων Π&Α. Σκοπός αυτού του εγγράφου είναι να συνοψίσει το περιεχόμενο των εκπαιδευτικών συναντήσεων σχετικά με θέματα Π&Α, έτσι ώστε κάποιος που δεν δύναται να παρευρεθεί, να έχει τη δυνατότητα να μάθει για το θέμα από τους ειδικούς εκπαιδευτές του έργου.

## Εκπαιδευτικοί Στόχοι

- 1) Κατανόηση της σημασίας της παρακολούθησης, αξιολόγησης και εκτίμησης
- 2) Εξοικείωση με τους συνήθεις σκοπούς και στόχους των ΣΒΑΚ
- 3) Απόκτηση γνώσης και κατανόησης σχετικά με τον καθορισμό στόχων και τους τρόπους μέτρησής τους
- 4) Κατανόηση των προκλήσεων της Π&Α και δυνατότητες αντιμετώπισής τους

## 2 Βασικός ορισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης (Π&Α)

### 2.1 Παρακολούθηση

Η παρακολούθηση είναι μια εκτίμηση του τι συνέβη σε ένα μέτρο που σχεδιάστηκε σε ένα ΣΒΑΚ ή σε ένα αποτέλεσμα που προέκυψε από ένα ΣΒΑΚ (για παράδειγμα, αν είχε προγραμματιστεί η κατασκευή ποδηλατοδρόμου 10 χλμ., αν όντως κατασκευάστηκε, ή αν ο στόχος ήταν να αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών των λεωφορείων κατά 10% κατά το πρώτο έτος του ΣΒΑΚ, αν αυτό συνέβη). Μέσω της μέτρησης της κατάστασης πριν και μετά την εφαρμογή του μέτρου, είναι δυνατόν να παρακολουθούνται οι παράγοντες αυτοί.

## 2.2 Αξιολόγηση

Η αξιολόγηση διερευνά **τους λόγους** για τους οποίους πράγματι συνέβη μια αλλαγή, η οποία παρατηρήθηκε μέσω της παρακολούθησης. Κατά συνέπεια, είναι πιο περίπλοκη από την παρακολούθηση. Για παράδειγμα, ο αριθμός των επιβατών των λεωφορείων μπορεί πράγματι να αυξηθεί κατά 10%, αλλά η κατανόηση του λόγου είναι πιο δύσκολη - για παράδειγμα, μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι τα λεωφορεία έχουν βελτιωθεί ως μέρος του ΣΒΑΚ, αλλά θα μπορούσε επίσης να οφείλεται στο γεγονός ότι η οικονομία εισήλθε σε μια φάση ύφεσης και λιγότεροι άνθρωποι είχαν την οικονομική δυνατότητα να μετακινούνται με αυτοκίνητο. Εάν τα μέτρα που είχαν σχεδιαστεί να εφαρμοστούν ως μέρος του ΣΒΑΚ δεν εφαρμόστηκαν, είναι πολύ σημαντικό να κατανοήσουμε το λόγο, αλλά μπορεί να είναι δύσκολο, επειδή οι υπεύθυνοι για την υλοποίηση ενδέχεται να μην θέλουν να δώσουν εξηγήσεις.

## 2.3 Εκτίμηση

Η εκτίμηση σχετίζεται με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση, αλλά εξετάζει ένα μέτρο πριν τεθεί σε εφαρμογή και προσπαθεί να προβλέψει τι θα επιτύχει το μέτρο και, κατά συνέπεια, αν αξίζει εφαρμοστεί (μερικές φορές ονομάζεται εκ των προτέρων αξιολόγηση). Πρόκειται για έναν πολύ περίπλοκο τομέα, ο οποίος συχνά βασίζεται σε δαπανηρά και χρονοβόρα μοντέλα μεταφορών και σε μια μέθοδο που ονομάζεται ανάλυση κόστους-οφέλους. Ενώ αυτές οι μέθοδοι είναι επιστημονικές, δεν είναι σε καμία περίπτωση τέλειες. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με αυτές τις μεθόδους, τα μέτρα τα οποία ωθούν τους ανθρώπους να μετακινούνται πιο αργά, είναι αρνητικά (για παράδειγμα, αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας). Επίσης, δεν είναι πάντοτε καλές στην πρόβλεψη των επιπτώσεων όταν παρέχονται πολλές νέες υποδομές μεταφορών ή όταν μετατοπίζεται η μεταφορική ικανότητα (π.χ. όταν ένας δρόμος κλείνει). Η εκτίμηση είναι σημαντική για πολύ μεγάλες επενδύσεις, όπως ένας νέος μεγάλος δρόμος ή ένα νέο τραμ, αλλά για μικρότερες επενδύσεις που μπορούν να υλοποιηθούν σε μικρά κομμάτια, είναι πολύ πιθανό η πειραματική υλοποίηση του μέτρου (π.χ. αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε έναν μόνο δρόμο) και η παρακολούθηση και αξιολόγηση των πραγματικών αποτελεσμάτων του, να είναι ευκολότερη και να δώσει ακριβέστερα αποτελέσματα των επιπτώσεών του.

## 2.4 Οφέλη παρακολούθησης και αξιολόγησης

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.

## 3 Βασικές απαιτήσεις Π&Α των ΣΒΑΚ

### 3.1 Μην προσπαθείτε να συγκεντρώνετε πολλά δεδομένα και μην καθυστερείτε το υπόλοιπο ΣΒΑΚ εξαιτίας ανησυχιών σχετικά με την έλλειψη δεδομένων

Ένα βασικό χαρακτηριστικό της παρακολούθησης και αξιολόγησης των ΣΒΑΚ, ειδικά αν είναι το πρώτο της πόλης σας, είναι ότι δεν χρειάζεται να είναι υπερβολικά λεπτομερείς. Δεν πρέπει να ανησυχείτε υπερβολικά ούτε για την απόκτηση απόλυτα ορθών δεδομένων ούτε για την ύπαρξη μεγάλου αριθμού δεικτών και στόχων (πραγματικά παραδείγματα, παρακάτω στο παρόν έγγραφο και στην παρουσίαση, δείχνουν πόσοι στόχοι και δείκτες χρησιμοποιήθηκαν από άλλες πόλεις). Ακόμα κι αν η πόλη σας έχει μόνο 10 δείκτες και 5 στόχους στο πρώτο της ΣΒΑΚ, αυτό είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα οδηγήσει σε εντονότερη παρακολούθηση και αξιολόγηση από ποτέ (αν είναι το πρώτο σας ΣΒΑΚ) και συνεπώς θα κατανοήσετε καλύτερα από ποτέ τι επιτυγχάνει η πολιτική μεταφορών σας και γιατί.

Υπάρχει ο κίνδυνος να επιβραδυνθεί η ανάπτυξη του ΣΒΑΚ από ένα στάδιο συλλογής δεδομένων πολύ μεγάλης διάρκειας, κατά το οποίο δεν πραγματοποιείται καμία άλλη εργασία. Αυτό δεν είναι απαραίτητο. Η εμπειρία από τη Γαλλία και τη Βρετανία, όπου τα ΣΒΑΚ ήταν υποχρεωτικά σε διάφορα χρονικά διαστήματα, δείχνει ότι ολόκληρη η διαδικασία (όχι μόνο η συλλογή δεδομένων) δεν χρειάζεται να διαρκεί περισσότερο από ένα χρόνο. Επομένως, είναι σημαντικό η συλλογή δεδομένων για την παρακολούθηση και αξιολόγηση να γίνεται σύντομα και παράλληλα με άλλες πτυχές του ΣΒΑΚ, και όχι πριν από αυτές. Για παράδειγμα, η αναγνώριση του προβλήματος και η ο καθορισμός των στόχων μπορούν να γίνουν ταυτόχρονα ή ακόμα και πριν συγκεντρωθούν πλήρως τα δεδομένα παρακολούθησης. Για να γίνει καλύτερα κατανοητό, σκεφτείτε τις βασικές περιοχές συμμόρφωσης οχημάτων στην πόλη σας. Θα ξέρετε πού βρίσκονται χωρίς να κάνετε μεγάλες κυκλοφοριακές μετρήσεις. Οι κυκλοφοριακές μετρήσεις θα χρησιμεύσουν μόνο για να δείξουν πόσα οχήματα συμβάλλουν στη συμμόρφωση.

### 3.2 Σχέση με τους σκοπούς του ΣΒΑΚ

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση πρέπει να μετρούν τις επιδόσεις σε σχέση με τους σκοπούς του ΣΒΑΚ. Έτσι, για παράδειγμα, σε περίπτωση που το ΣΒΑΚ έχει σκοπό να βελτιώσει την ατμοσφαιρική ποιότητα σε τοπικό επίπεδο, είναι σημαντικό η Π&Α να μετρά με κάποιο τρόπο την ποιότητα του αέρα (για να γίνει αυτό, απαιτείται εξοπλισμός παρακολούθησης της ποιότητας του αέρα, κατά προτίμηση ικανός να μετρά τις συγκεντρώσεις αιωρούμενων σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου. Αν η πόλη σας δε διαθέτει αυτή τη στιγμή τέτοιο εξοπλισμό, τότε ένας φορητός σταθμός παρακολούθησης, είναι αρκετός. Αν έχετε τουλάχιστον έναν σταθμό παρακολούθησης, χρησιμοποιήστε τον για το πρώτο σας ΣΒΑΚ). Ο δείκτης παρακολούθησης και αξιολόγησης θα πρέπει να είναι οι συγκεντρώσεις αυτών των ρύπων.

Οι **στόχοι** ενδέχεται να ληφθούν υπόψη για ορισμένους δείκτες - **αλλά όχι για όλους**. Αυτό σημαίνει μια αλλαγή του δείκτη τον οποίο σκοπεύει να επιτύχει το ΣΒΑΚ σας. Ο πιο πιθανός στόχος για την τοπική ατμοσφαιρική ποιότητα είναι η τήρηση των προτύπων της ΕΕ για τα οξείδια του αζώτου και τα αιωρούμενα σωματίδια, καθώς αυτά έχουν δεσμευτική ισχύ. Ένας

τέτοιος στόχος μπορεί να είναι χρήσιμος ώστε να δείξει τι έχει επιτύχει το ΣΒΑΚ (εάν έχει επιτευχθεί ο στόχος) και να εστιάσει την προσπάθειά του προς την κατεύθυνση της επίτευξης του στόχου. Από την άλλη, ενέχει κίνδυνο, διότι μπορεί να μην ικανοποιηθεί ακόμη και αν εφαρμοστεί κάθε μέτρο του ΣΒΑΚ. Ένας τέτοιος στόχος ονομάζεται **στόχος αποτελέσματος**, καθώς σχετίζεται με την τελική αλλαγή που προσπαθεί να επιφέρει το ΣΒΑΚ. Μια εναλλακτική λύση σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να είναι ένας **στόχος εκροής** που αναφέρεται σε αυτά που θα εφαρμόσει το ΣΒΑΚ. Ένα παράδειγμα τέτοιου στόχου για την ατμοσφαιρική ποιότητα είναι: να μετατρέψουμε το 100% του στόλου των λεωφορείων μας σε CNG (πεπιεσμένο φυσικό αέριο) έως το 2020. Αυτό είναι λιγότερο επικίνδυνο, διότι στις περισσότερες περιπτώσεις είναι κάτι πάνω στο οποίο οι δημόσιες αρχές έχουν άμεσο έλεγχο.

Οι διαφάνειες του PowerPoint από την εκπαιδευτική συνεδρία παρουσιάζουν έναν αριθμό πιθανών στόχων που θα μπορούσαν να καθοριστούν σε σχέση με διάφορους πιθανούς σκοπούς και πώς θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν τα δεδομένα για τους δείκτες και τους στόχους. Σε αυτά τα παραδείγματα δίνεται έμφαση στους απλούς τρόπους μέτρησης της απόδοσης. Αξίζει να διαβάσετε αυτές τις διαφάνειες και στη συνέχεια να μπορείτε να εξετάσετε ορισμένους πιθανούς στόχους σε σχέση με το τους σκοπούς του δικού σας ΣΒΑΚ και πώς θα συλλέξετε τα δεδομένα γι' αυτούς.

### 3.3 Αξιολόγηση Διαδικασιών

Είναι σημαντικό να αφιερώσετε χρόνο με την τοπική αρμόδια αρχή και με άλλους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ (π.χ. εταιρείες λεωφορείων) ώστε να εξεταστεί το πόσο καλά εκτελέστηκε η εφαρμογή των μέτρων, ποια ήταν τα μαθήματα, πώς αντέδρασαν οι χρήστες και πώς τα μέτρα και η εφαρμογή τους θα μπορούσε να βελτιωθεί στο μέλλον.

## 4 Δύο βασικά προβλήματα Π&Α

### 4.1 Πρόβλημα 1 – “Δεν ξέρουμε τι θα επιτύχουν τα μέτρα”

Μπορεί να είναι δύσκολο να καταλάβετε πώς να καθορίσετε τους στόχους εάν δεν ξέρετε τι θα επιτύχουν τα μέτρα. Οι πιθανοί τρόποι ώστε να γίνει αυτό περιγράφονται στην παρουσίαση. Οι στόχοι εκρών μπορούν να φανούν χρήσιμοι, καθώς είναι λιγότερο επικίνδυνοι και συνεπώς καθίσταται ευκολότερη η πρόβλεψη σχετικά με το αν θα εφαρμοστούν. Ο καθορισμός ενός στόχου ο οποίος να σχετίζεται με τις φιλοδοξίες σας, και όχι με αυτό που γνωρίζετε ότι μπορείτε να επιτύχετε, μπορεί μερικές φορές να σας οδηγήσει στο να καταβάλετε μεγαλύτερες προσπάθειες και να βρείτε περισσότερους πόρους, από ότι εάν δεν υπήρχε ένας τόσο φιλόδοξος στόχος (όπως στην περίπτωση των στόχων οδικής ασφάλειας στη Βρετανία, για παράδειγμα, στα τέλη της δεκαετίας του 1990 και του 2000). Η χρήση ενός μοντέλου μπορεί μερικές φορές να βοηθήσει, ωστόσο πρέπει να είστε πολύ προσεκτικοί σχετικά με το τι μπορεί πραγματικά να προβλέψει το μοντέλο, σε περίπτωση που σχεδιάζετε να πραγματοποιήσετε σημαντικές αλλαγές στο σύστημα μεταφορών της πόλης σας. Υπάρχει ένα εργαλείο για τα ΣΒΑΚ (Roadmap) που έχει αναπτυχθεί για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και είναι διαθέσιμο μέσω της ιστοσελίδας του PROSPERITY (και μέσω ξεχωριστού εκπαιδευτικού υλικού), το οποίο μπορεί να σας βοηθήσει να πάρετε μια ιδέα για το τι είναι πιθανό να επιτύχουν τα μέτρα σας

από την πλευρά ορισμένων δεικτών, κι έπειτα μπορείτε να ορίσετε στόχους σε σχέση με αυτά τα πιθανά επιτεύγματα. Τέλος, η παρατήρηση των όσων έχουν επιτύχει τα μέτρα αλλού μπορεί να είναι χρήσιμη.

## 4.2 Πρόβλημα 2 – “Δεν έχουμε δεδομένα”

Συχνά, πόλεις που δεν έχουν υλοποιήσει στο παρελθόν ΣΒΑΚ, φοβούνται ότι θα χρειαστούν πολλά δεδομένα ώστε να ολοκληρωθεί η διαδικασία. Αυτό δεν ισχύει. Για παράδειγμα, στην Αγγλία, το 1999, όλοι οι δήμοι υποχρεώθηκαν να αναπτύξουν ένα ΣΒΑΚ, σε λιγότερο από ένα χρόνο. Οι περισσότεροι από τους δήμους αυτούς δε διέθεταν πρόσφατα μοντέλα μεταφορών, ούτε στοιχεία από έρευνες νοικοκυριών για τις μετακινήσεις τους και η πιο πρόσφατη απογραφή ήταν το 1991. Παρόλα αυτά, ανέπτυξαν ΣΒΑΚ που επηρέασαν την ταξιδιωτική συμπεριφορά των πολιτών. Για παρακολούθηση και αξιολόγηση, βασίστηκαν σε απλές μεθόδους όπως:

- Μικρά μεγέθη δείγματος σε έρευνες.
- Μετρήσεις στους δρόμους μία ή δύο φορές το χρόνο γύρω από το κέντρο της πόλης για το μερίδιο των μεταφορικών μέσων.
- Μετρήσεις της ουράς των αυτοκινήτων μία ή δύο φορές το χρόνο σε βασικές διασταυρώσεις για συμφόρηση.

Είναι χρήσιμο να δείτε τις διαφάνειες της παρουσίασης που δείχνουν την προσέγγιση παρακολούθησης και αξιολόγησης που χρησιμοποιείται στο Λιουτομέρ (Σλοβενία) και στο Νότιγγαμ (Αγγλία), οι οποίες δείχνουν πώς οι απλές προσεγγίσεις μπορούν να λειτουργήσουν.

## 5 Σύνοψη

Ελπίζουμε ότι αυτό το πακέτο σημειώσεων και η παρουσίαση θα σας φανούν χρήσιμα και θα σας βοηθήσουν να μάθετε κάτι σχετικά με την Π&Α που μπορείτε να εφαρμόσετε στο ΣΒΑΚ της πόλης σας. Πηγές με πιο λεπτομερείς πληροφορίες περιέχονται στον παρακάτω πίνακα. Εάν έχετε ερωτήσεις, μπορείτε να απευθυνθείτε στον Tom Rye ([t.rye@napier.ac.uk](mailto:t.rye@napier.ac.uk)) ή στον Nazan Kocak ([n.kocak@napier.ac.uk](mailto:n.kocak@napier.ac.uk)). Λάβετε υπόψη σας ότι το έργο PROSPERITY ολοκληρώνεται τον Αύγουστο του 2019 και έτσι μετά από αυτή την ημερομηνία δεν μπορούμε να εγγυηθούμε ότι θα απαντήσουμε αν και θα κάνουμε ό,τι καλύτερο μπορούμε.

## 6 Διαθέσιμο εκπαιδευτικό υλικό

Υπάρχει ήδη πολύ μεγάλος όγκος εκπαιδευτικού υλικού που διατίθεται από προγενέστερα σχέδια της ΕΕ σχετικά με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση. Αυτό το υλικό συνοψίζεται, με πηγές, παρακάτω.

Πηγή	Περιεχόμενο και Περιγραφή
Κατευθυντήριες γραμμές ELTIS της ΕΕ	Επίσημες κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ «Ανάπτυξη και εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας». Εξηγεί ολόκληρη τη διαδικασία

	<p>του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένης της Π&amp;Α, και περιλαμβάνει επίσης παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών.</p> <p><a href="http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines">http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines</a></p>
Εγχειρίδιο CH4ALLENGE για την Π&Α	<p>Εγχειρίδιο Χρήστη</p> <p>Παρακολούθηση και αξιολόγηση: Αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων και των διαδικασιών σχεδιασμού της κινητικότητας (51 σελίδες, 2016)</p> <p><a href="http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_monitoring_evaluation_en.pdf">http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_monitoring_evaluation_en.pdf</a></p>
Διαδικτυακό μάθημα του ευρωπαϊκού έργου CH4ALLENGE "Παρακολούθηση και αξιολόγηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας"	<p>Πλήρες ηλεκτρονικό εκπαιδευτικό υλικό. Αρχικά προσφέρθηκε ως ολοκληρωμένο διαδραστικό μάθημα στο πλαίσιο του έργου CH4ALLENGE της ΕΕ. Με βάση το παραπάνω εγχειρίδιο, περιλαμβάνει 6 ενότητες και αρκετά τμήματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ενότητα 1: Εισαγωγή</li> <li>▪ Ενότητα 2: Ιστορικό και πλαίσιο</li> <li>▪ Ενότητα 3: Σχεδιασμός της διαδικασίας παρακολούθησης και αξιολόγησης</li> <li>▪ Ενότητα 4: Επιλογή καταλληλότερων δεικτών και δεδομένων για παρακολούθηση και αξιολόγηση</li> <li>▪ Ενότητα 5: Παρουσίαση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων</li> <li>▪ Ενότητα 6: Συμπεράσματα</li> </ul> <p><a href="https://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=56">https://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=56</a></p>
CHALLENGE Εκπαιδευτικό Υλικό Παρακολούθησης και Αξιολόγησης από το εργαστήριο της Δρέσδης	<p>Διάφορες παρουσιάσεις σχετικά με συγκεκριμένες περιπτώσεις στη Γαλλία, τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς και γενικές παρουσιάσεις σχετικά με την ανάπτυξη δεικτών και την αντιστοίχιση στόχων και δεικτών με τους σκοπούς.</p> <p><a href="http://www.epomm.eu">www.epomm.eu</a></p>
Euromed Εκπαίδευση σχετικά με τα ΣΒΑΚ – Λιουμπλιάνα 2013	<p>Συνεδρία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού στόχων σε σχέση με τους σκοπούς. Περιλαμβάνει μια δομημένη διαδραστική άσκηση για την επιλογή των στόχων και των δεικτών και την αντιστοίχσή τους με τους σκοπούς, καθώς και για τη συλλογή δεδομένων για τους δείκτες. Επίσης, περιλαμβάνει και πραγματικά παραδείγματα από ΣΒΑΚ σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι δήμοι το έκαναν στην πράξη.</p> <p><a href="http://www.euromedtransport.org/En/training-on-sustainable-urban-mobility-plans-sump_15_234_9_59#?">http://www.euromedtransport.org/En/training-on-sustainable-urban-mobility-plans-sump_15_234_9_59#?</a></p>