ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ, ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ Π/Υ, ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΗΓΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ – ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ



ΑΝΑΔΟΧΟΣ:
ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./
ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 1
1.1 Συμβατικά 1
1.2 Αντικείμενο της μελέτης 1
1.3 Ομάδα Έργου 3
2. ΈΚΘΕΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΜΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (ΤΕΛΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ) 4
2.1 Καθορισμός Σεναρίων & Παραδοχές 4
2.1.1 Γενικά 4
2.1.2 Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης 4
2.1.2.1 Εισαγωγή 4
2.1.2.2 Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου 5
2.1.2.3 Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο 5
2.1.2.4 Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Υπεραστικού Οδικού Δικτύου 5
2.1.2.5 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 7
2.1.2.6 Πληθυσμιακή εξέλιξη 8
2.1.2.7 Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα) 9
2.1.2.8 Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ 12
2.1.2.9 Κατευθύνσεις – Προτάσεις εκπονημένων κυκλοφοριακών μελετών 15
2.1.2.10 Αστικές και Υπεραστικές Συγκοινωνίες – Μεταφορές 29
2.1.2.11 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων 42
2.1.2.12 Συμπεράσματα ερευνών 43
2.1.2.13 Κατανάλωση Ενέργειας 47
2.1.2.14 Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα 51
2.2 Γενικά 62
2.2.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου 63
2.2.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση) 65
2.2.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων) 81
2.2.4 Διαχείριση Στάθμευσης 83
2.2.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς 88
2.2.6 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων) 91
2.2.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι 101
2.2.8 Εμπορικές Μεταφορές 101
2.2.9 Κατανάλωση Ενέργειας 102
2.2.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα 102
2.2.11 Πίνακας μέτρων/ παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου 103
3. Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων 114
3.1 Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου – Προϋπολογισμός – Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων 114
4. Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ 144
4.1 Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπεύθυνων υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων 144

4.2 Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπευθύνων Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων.....155
5. Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ.....158
6. Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες.....159
Παράρτημα Ι: Ανάλυση ερωτηματολογίων.....161

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε., Δήμος & Δημοτικές Ενότητες) 8
Πίνακας 2-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και τη Χίο (2018) 11
Πίνακας 2-3: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και τη Χίο (2020) 12
Πίνακας 2-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα 12
Πίνακας 2-5: Οχήματα που κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα: Ιανουάριος - Οκτώβριος ετών 2019 έως 2021 13
Πίνακας 2-6: Πρόγραμμα Δρομολογίων Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. 29
Πίνακας 2-7: Δρομολόγια Βόρειου Συγκροτήματος Χίου 31
Πίνακας 2-8: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων Βόρειου Συγκροτήματος Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. 32
Πίνακας 2-9: Δρομολόγια Νότιου Συγκροτήματος Χίου 32
Πίνακας 2-10: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων Νότιου Συγκροτήματος Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. 33
Πίνακας 2-11: Πρόγραμμα Δρομολογίων Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. 34
Πίνακας 2-12: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. από και προς το Γενικό Νοσοκομείο Χίου «Σκυλίτσειο» 34
Πίνακας 2-13: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. από και προς το Αεροδρόμιο Χίου 35
Πίνακας 2-14: Τιμές εισιτηρίων ανά Ζώνη 35
Πίνακας 2-15: Συγκεντρωτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων (Α και Β Ζώνη) 36
Πίνακας 2-16: Συγκριτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων Mini-Bus 37
Πίνακας 2-17: Συγκριτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων Γραμμών Σύνδεσης Κέντρου - Parking 38
Πίνακας 2-18: Κατάλογος Αεροδρομίων και Ελικοδρομίων Νήσου Χίου 40
Πίνακας 2-19: Εκπομπές CO_2 στη Χίο για το έτος 2019 50
Πίνακας 2-20: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα Υλοποίησης (5ετία, 10ετία, 15+ετία) 104
Πίνακας 3-1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Χίου 116
Πίνακας 4-1: Πλαίσιο παρακολούθησης ΣΒΑΚ 146
Πίνακας 4-2: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.1 148
Πίνακας 4-3: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.2 148
Πίνακας 4-4: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.3 148
Πίνακας 4-5: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.4 149
Πίνακας 4-6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.5 149
Πίνακας 4-7: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.6 149
Πίνακας 4-8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.7 149
Πίνακας 4-9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.8 150
Πίνακας 4-10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.9 150
Πίνακας 4-11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.10 150
Πίνακας 4-12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.11 151
Πίνακας 4-13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.12 151
Πίνακας 4-14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.1 151
Πίνακας 4-15: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.2 151
Πίνακας 4-16: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.3 152
Πίνακας 4-17: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.4 152
Πίνακας 4-18: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.5 152
Πίνακας 4-19: Διάγραμμα GANTT εργασιών παρακολούθησης 154

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2-1: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δ.Ε. Χίου 6
Εικόνα 2-2: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου 18
Εικόνα 2-3: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου 23
Εικόνα 2-4: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου 24
Εικόνα 2-5: Πρόταση Δικτύου Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου 26
Εικόνα 2-6: Λιμενικές Εγκαταστάσεις Νήσου Χίου 42
Εικόνα 2-7: Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στη στροφή της οδού 65
Εικόνα 2-8: Ενδεικτική διαμόρφωση εγκιβωτισμού θέσεων στάθμευσης 67
Εικόνα 2-9: Ενδεικτική διαμόρφωση οδών για τη δημιουργία «OPEN MALL» 70
Εικόνα 2-10: Ανάπλαση Δημοτικού Κήπου και περιμετρικών οδών 70
Εικόνα 2-11: Περιοχή ανάπλασης στον Μέγα Λιμνιώνα 71
Εικόνα 2-12: Μονοδρομήσεις τμήματος 1 72
Εικόνα 2-13: Μονοδρομήσεις τμήματος 2 72
Εικόνα 2-14: Μονοδρομήσεις τμήματος 3 73
Εικόνα 2-15: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks» 75
Εικόνα 2-16: Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη 76
Εικόνα 2-17: Ανάπλαση του κόμβου Βρύση (συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων) 78
Εικόνα 2-18: Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε περιοχές εκατέρωθεν του Περιφερειακού 85
Εικόνα 2-19: Νέα χωροθέτηση του σταθμού ΚΤΕΛ στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων 88
Εικόνα 2-20: Ενδεικτικές τυπικές διατομές 92
Εικόνα 2-21: Ενδεικτική τυπική διατομή μικτής χρήσης οχημάτων – ποδηλάτων 93
Εικόνα 2-22: Ενδεικτική Πράσινη Διαδρομή στην περιοχή του Κάμπου 93

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2-1: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ σε σχέση με το προηγούμενο έτος για την Ελλάδα, εκτίμηση έως το 2026 9
Διάγραμμα 2-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για την Ελλάδα, εκτίμηση έως το 2026 10
Διάγραμμα 2-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018 11
Διάγραμμα 2-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2020) 12
Διάγραμμα 2-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος – Οκτώβριος ετών 2019-2021) 13
Διάγραμμα 2-6: Ποσοστιαία κατανομή των εκπομπών CO2 ανά χρήση για το έτος 2019 50
Διάγραμμα 2-7: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019 54
Διάγραμμα 2-8: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2021 54
Διάγραμμα 2-9: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019 57
Διάγραμμα 2-10: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019 57
Διάγραμμα 2-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα 58
Διάγραμμα 2-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία 58
Διάγραμμα 2-13: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία 58
Διάγραμμα 2-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα 59
Διάγραμμα 2-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία 59
Διάγραμμα 2-16: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία 59

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο της πόλης της Χίου 80
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 2: Διαμόρφωση κόμβων..... 82
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 3: Διαχείριση Στάθμευσης..... 87
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 4: Δίκτυο ήπιων μορφών μετακίνησης πέριξ σχολικών συγκροτημάτων 97
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 5: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Ομηρούπολης 98
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 6: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Χίου 99
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 7: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Αγίου Μηνά 100

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με τη με αρ. πρωτ. 42816/ 04.06.2021 υπογεγραμμένη σύμβαση (21SYMV008717069 2021-06-04) ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Χίου **Σταμάτιο Κάρμαντζη** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. με δ.τ. ΜΣΜ Consulting/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ», η εκπόνηση της μελέτης με τίτλο **«Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου».**

Το παρόν τεύχος αποτελεί **τμήμα της εν λόγω μελέτης και αφορά στο Στάδιο 5 «Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης – Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης»**.

1.2 Αντικείμενο της μελέτης

Το αντικείμενο της μελέτης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Χίου προσδιορίζεται -με βάση τον Νόμο 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α'/16.3.2021) "Μέρος Α' ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ" και τις "ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(GUIDELINES, DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN)", που έχει εκδώσει η European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. Ο πλήρης κύκλος βημάτων και δραστηριοτήτων ενός ΣΒΑΚ είναι διαθέσιμος στην ιστοσελίδα: http://www.eltis.org/content/sump-process.

Συνοπτικά τα βήματα που θα ακολουθήσει η συγκεκριμένη μελέτη είναι:

1. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης: συλλογή δεδομένων και προσδιορισμός προβλημάτων.
2. Καθορισμός εναλλακτικών σεναρίων.
3. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων και επιλογή του βέλτιστου σεναρίου.
4. Σύνταξη χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού βέλτιστου σεναρίου και οριστικοποίηση του Σ.Β.Α.Κ.

Το σύνολο της διαδικασίας εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. θα διατρέχεται από διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης.

Η ενεργός συμμετοχή εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, συμβούλων ειδικών σε θέματα κινητικότητας, πολιτών, δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, κλπ. στο σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση και αναθεώρηση ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη στοιχείο για την επιτυχία του.

Όλοι οι εναλλακτικοί τρόποι διαβούλευσης προβλέπεται να υιοθετηθούν κατά τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ:

- Παρουσιάσεις σε πολίτες και φορείς (π.χ. Εμπορικοί Σύλλογοι, Σύλλογοι Γονέων, Σύλλογοι ΑμεΑ, κλπ)
- Ανακοινώσεις (π.χ. στο site του Δήμου)
- Επαφές και συναντήσεις με εκπροσώπους του Δημοτικού Συμβουλίου, των Τοπικών Συμβουλίων, της Περιφέρειας, κλπ. Οι δημόσιες διαβουλεύσεις θα οργανωθούν από τον Ανάδοχο και την Αναθέτουσα Αρχή, στις φάσεις/ στάδια της διαδικασίας που αναφέρεται αναλυτικά παρακάτω.

Η μελέτη του ΣΒΑΚ εκπονείται στα ακόλουθα Στάδια:

1) ***Στάδιο 0: ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ***/ Αρχικές Ενέργειες (σύσταση ομάδας εργασίας Σ.Β.Α.Κ., Συγκρότηση Δικτύου Φορέων, 1η διαβούλευση, κλπ): 1 μήνας
2) ***Στάδιο 1***: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών (Σχέδιο εργασίας για την ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, Σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας και διαβούλευσης, κλπ): 0,5 μήνας
3) ***Στάδιο 2***: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης (Έκθεση για τη μεθοδολογία και τα αποτελέσματα από τη συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης, Έναρξη 2ου κύκλου διαβουλεύσεων με τους πολίτες & τους φορείς, κλπ): 1 μήνας
4) ***Στάδιο 3***: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων (Αρχική διατύπωση οράματος, κλπ): 1,5 μήνας
5) ***Στάδιο 4***: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση πακέτου Μέτρων (Έκθεση μέτρων παρέμβασης, Επιλογή και τεκμηρίωση του τελικού σεναρίου, κλπ): 1 μήνας
6) ***Στάδιο 5***: Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης - Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης (Σχέδιο Δράσης, Μεθοδολογία παρακολούθησης, κλπ): 1 μήνας
7) ***Στάδιο 6***: Υιοθέτηση και Έγκριση Σ.Β.Α.Κ. (Πλήρες κείμενο εγγράφου Σ.Β.Α.Κ., κλπ): 1 μήνας

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου ορίζεται σε επτά (7) μήνες και η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της σύμβασης ορίζεται σε δεκαοκτώ (18) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού.

1.3 Ομάδα Έργου

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin), **Υπεύθυνος Μελέτης**
Παναγιώτης Βουλέλλης,	Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc
Αθανάσιος (Θάνος) Βλαστός,	Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ, Πολεοδόμος - Συγκοινωνιολόγος
Χαράλαμπος Κυριακίδης,	Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαΐλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Χρήστος Καρολεμέας,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng - Γεωπληροφορική), c.Phd
Μαρία Σίτη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό
Τρισεύγενη Παπαγερασίμου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc στην Πολεοδομία
Κυριακή Μαυρογεώργη,	Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Λυμπεράκη,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, Συγκοινωνιολόγος, MSc
Στέργιος - Ζήκος Πασχαλίδης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc (Eng)
Μαρία – Ελένη Μεράκου	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Φωτεινή Χωνιανάκη,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

2. ΈΚΘΕΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΜΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (ΤΕΛΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)

2.1 Καθορισμός Σεναρίων & Παραδοχές

2.1.1 Γενικά

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Χίου, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κ.ά.), καθώς και της λειτουργίας και εξυπηρέτησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα πάντα με το όραμα κινητικότητας, τις αρχές και τους στόχους που έχουν διαμορφωθεί και οριστικοποιηθεί σε προηγούμενο Στάδιο.

Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα τις ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για όλες τις πολεοδομικές ενότητες περιοχής παρέμβασης. Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Προτείνονται τρία (3) Σενάρια ως εξής:

- ✓ **Σενάριο των Τάσεων** (Do Nothing or Business As Usual)
- ✓ **Ήπιο Σενάριο** (Do Something)
- ✓ **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο** (Do Everything)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

2.1.2 Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης

2.1.2.1 Εισαγωγή

Για όλα τα εναλλακτικά Σενάρια, λήφθηκαν υπόψη και λαμβάνονται είτε ως παραδοχές (θεωρείται ότι ισχύουν ή θα ισχύσουν στο μέλλον) είτε ως τάσεις, τα εξής:

- Το Εγκεκριμένο ΓΠΣ του Δήμου
- Το Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο
- Το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου
- Η πληθυσμιακή εξέλιξη
- Οι οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)
- Ο δείκτης ιδιοκτησίας
- Κατευθύνσεις – Προτάσεις εκπονημένων κυκλοφοριακών μελετών
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- Το Δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- Η Κατανάλωση Ενέργειας
- Οι Τεχνολογικές εξελίξεις – Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα μέτρα και οι τάσεις εξέλιξης που αφορούν στη Χίο και σχετίζονται με τα παραπάνω.

2.1.2.2 Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου

Το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της Δ.Ε. Χίου (Φ.Ε.Κ. 544Δ/18.8.2021), περιγράφονται αναλυτικά στα αντίστοιχα κεφάλαια του 3ου Παραδοτέου (Στάδιο 2: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης). Το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. λαμβάνεται υπόψη σε κάθε φάση σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, προσαρμόζοντας ωστόσο, ανά περίπτωση στην πραγματική λειτουργία της πόλης.

2.1.2.3 Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο

Βάσει της Υπουργικής Απόφασης ΔΜΕΟ/Ε/827/1995 (ΦΕΚ 735/Β/28-08-1995) «Κατάταξη του Εθνικού Οδικού Δικτύου Περιφερειών Κρήτης, Βορείου και Νοτίου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο», η Εθνική Οδός 75 (ΕΟ75) Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα εντάσσεται στην κατηγορία του τριτεύοντος εθνικού οδικού δικτύου. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, κανένα άλλο τμήμα του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης δεν εντάσσεται σε κάποια από τις υπόλοιπες κατηγορίες (πρωτεύον ή δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο).

2.1.2.4 Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Υπεραστικού Οδικού Δικτύου

Γενικά, το δίκτυο των οδών που διατρέχει τον εξωαστικό χώρο της Δ.Ε. Χίου, εκτός από την ΕΟ75, αποτελείται από ένα δίκτυο επαρχιακών οδών οι οποίες ξεκινούν από την πόλη της Χίου. Πολύ συνοπτικά, οι επαρχιακές οδοί που διατρέχουν τη Δ.Ε. Χίου είναι οι ακόλουθες (σύμφωνα με το Π.Δ. 34/6-2-1956, ΦΕΚ 47/Α/8-21956 και τη ΔΜΕΟ/Ε/114/3-2-1995):

- Χίος - Βολισσός - Αγιάσματα μέσω Χαλάνδρων, Αφροδισίων και Κεράμου.
- Χίος - Καρυές - Ελίντα μέσω Μονής Κουρνά, Νέας Μονής και Αυγωνύμων.
- Χίος - Χαλκειός - Αγία Ειρήνη από Εθνική Οδό Χίου - Καλλιμασιάς και δια Ζιφιά, Αγίου Γεωργίου, Βέσας και Ελάτας.
- Χίος - Δαφνών - Χαλκειός δια Βερβεράτου.
- Χίος - Πυργί - Πασαλιμάνι από Εθνική Οδό Χίου - Καλλιμασιάς και μέσω Θολοποταμίου, Αρμολίων, Ολύμπων, Μεστών.
- Χίος - Θυμιανά - Όρμος Καρφά.
- Ως επαρχιακή οδός χαρακτηρίζεται τμήμα της οδού Θυμιανά - Νεοχώρι (με την ΥΑ ΔΜΕΟ/Ο/4447/Ε/671, ΦΕΚ 259/ΑΑΠ/26-6-2008).
- Στην εξωαστική νότια περιοχή της Δ.Ε. Χίου διέρχεται και η παράκαμψη Νεοχωρίου.

Σύμφωνα με το νέο Γ.Π.Σ. για τη Δ.Ε. Χίου (ΦΕΚ 544/Δ/18-08-2021), η λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου στον εξωαστικό χώρο γίνεται βάσει των νέων «Οδηγιών» (ΥΠΕΧΩΔΕ «Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ)», Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου - ΛΚΟΔ, ΓΓΔΕ - Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, Μελέτη: ΝΑΜΑ - Σύμβουλοι μηχανικοί και μελετητές Α.Ε., Ανάδοχοι: Ευπαλίνος Τ. Α. Ε, ΝΑΜΑ Α.Ε., έκδοση 30/01/2001. Απόφαση έγκρισης Αρ. Πρωτ. ΔΜΕΟ/Α/0/987/11-05-2001).

Το εξωαστικό οδικό δίκτυο της Δ.Ε. Χίου κατατάσσεται στη λειτουργική κατηγορία Α «Οδοί που διατρέχουν εκτός σχεδίου περιοχές (περιαστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών» και στη λειτουργική Κατηγορία Γ «Οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία

τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών» (βλ. Εικόνα 2-1: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δ.Ε. Χίου).

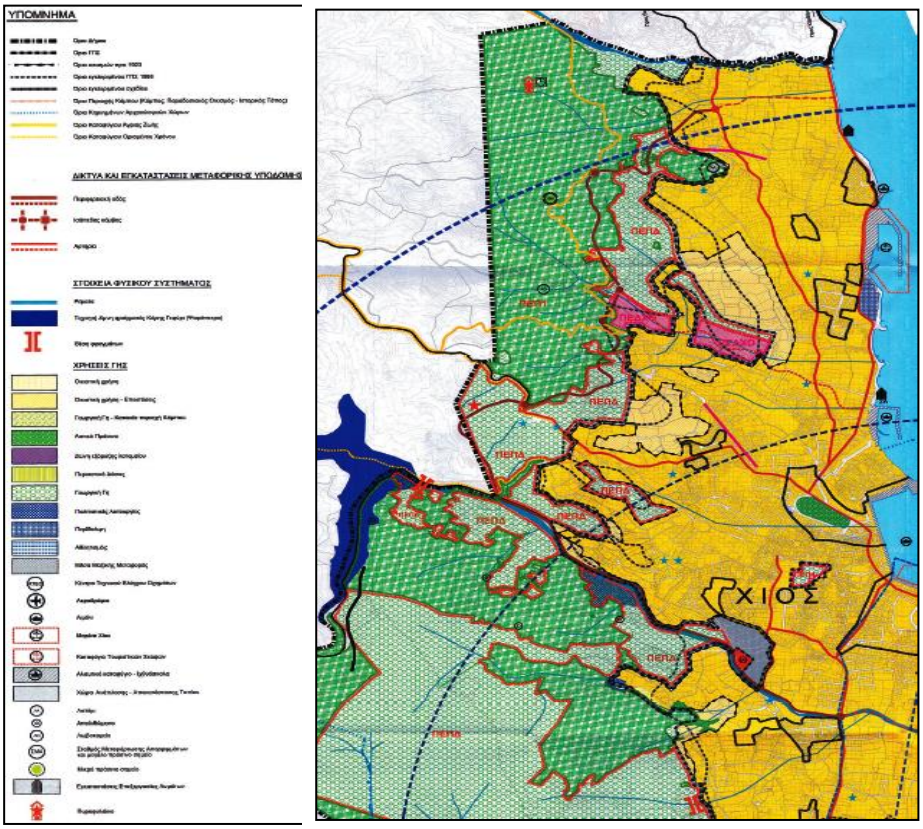
Στην ομάδα των οδών Α συναντώνται οι εξής περιπτώσεις:

- ✓ AIII: Οδός μεταξύ επαρχιών/ οικισμών (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=80 Km/h, για οχήματα παντός είδους, ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους). Στην εν λόγω κατηγορία εντάσσεται ο άξονας «Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα».
- ✓ AIV: Οδός μεταξύ μικρών οικισμών - συλλεκτήρια οδός (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=80 Km/h, για οχήματα παντός είδους, ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους). Στη συγκεκριμένη κατηγορία εντάσσονται όλες οι προαναφερθείσες οδοί που διατρέχουν τον εξωαστικό χώρο της Δ.Ε. Χίου.

Στην ομάδα των οδών Γ ανήκει η περίπτωση:

- ✓ ΓIII: Αστική αρτηρία (με επιτρεπόμενη ταχύτητα <=50 (60) Km/h, για οχήματα παντός είδους και ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και ισόπεδους κόμβους. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται η Περιφερειακή οδός.

Επίσης, στο πλαίσιο του Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Χίου, με στόχο την αποφυγή έντονων προβλημάτων προτείνονται βελτιώσεις σε όλο το επαρχιακό οδικό δίκτυο, καθώς αυτό παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα ως προς τα τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του. Ειδική μέριμνα πρέπει να δοθεί στη βελτίωση της ασφάλειας στον άξονα Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα. Επιπρόσθετα, σε αρκετές οδούς (προς Καρφά ή στην Περιφερειακή οδό), είναι σκόπιμη η στήριξη και ενίσχυση σημειακά των πετρωδών πρανών των οδών, διότι σημειώνονται μικρές κατολισθήσεις.



Εικόνα 2-1: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου Δ.Ε. Χίου
(Πηγή: Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Χίου)

2.1.2.5 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

Σύμφωνα με το **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χίου 2020 - 2023** (Δήμος Χίου, Δεκέμβριος 2020), το αναπτυξιακό όραμα του Δήμου θεμελιώνεται σε βασικές αξίες οι οποίες διατρέχουν τόσο το προγραμματικό πεδίο, όσο και το επίπεδο της διακυβέρνησης. *«Η ιστορία, η παράδοση, η εξωστρεφής επιχειρηματικότητα, η ελκυστικότητα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, θεμέλια για την ανάπτυξη της Χίου με: **ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ, ΕΛΚΥΣΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ, ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ, ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ**»*

Από τους γενικούς στόχους του Στρατηγικού Σχεδιασμού, που σχετίζονται με τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το ΣΒΑΚ, μεταξύ των άλλων είναι:

- Βελτίωση της λειτουργία της πόλης με αναδιοργάνωση της δημόσιας συγκοινωνίας των διαδρομών των πεζών και ΑΜΕΑ, χώρων στάθμευσης, εκτός ΒΑΑ.
- Αναβάθμιση και ανάπλαση δημόσιων - κοινόχρηστων χώρων στο κέντρο αστικού ιστού και στις συνοικίες, με ιδιαίτερη έμφαση στο παραλιακό μέτωπο.
- Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Ενέργειας
- Έργα διανοίξεων και κατασκευών έργων οδοποιίας που συμβάλλουν στην επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων
- Βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου με μελέτες και έργα που αφορούν στον ηλεκτροφωτισμό, τις διαβάσεις, κλπ.
- Εκπαίδευση και διαρκής ενημέρωση προσωπικού και αιρετών με διοργάνωση σεμιναρίων και επιμορφωτικών - ενημερωτικών εκδηλώσεων στη Χίο κατά προτεραιότητα

2.1.2.6 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Χίου παρουσιάζει μικρή μείωση πληθυσμού (μόνιμου) (κατά -0,74%) την τελευταία δεκαετία (2001-2011), ενώ είχε σημειωθεί αύξηση την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), η οποία ανερχόταν για τον Δήμο στο +0,28%.

Μείωση πληθυσμού σημειώνεται για το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Χίου (-0,81%) για τον μόνιμο πληθυσμό για την τελευταία δεκαετία (2001-2011) ενώ υπήρχε αύξηση (+0,75%) για τον μόνιμο πληθυσμό την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001).

Αντίστοιχα, στην Περιφέρεια Βοείου Αιγαίου, όπου ανήκει ο Δήμος Χίου, σημειώνεται μείωση (κατά -2,93%) μόνιμου πληθυσμού για την τελευταία δεκαετία (2001-2011), ενώ την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), είχε σημειωθεί μικρή αύξηση (+1,91%).

Η εξέλιξη του πληθυσμού τις Δημοτικές Ενότητες της περιοχής μελέτης είναι οι εξής:

- η Δ.Ε. Χίου παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά + 4,59%
- η Δ.Ε. Αγίου Μηνά παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά +22,14%
- η Δ.Ε. Ομηρούπολης παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά +0,75%

Πίνακας 2-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε., Δήμος & Δημοτικές Ενότητες)

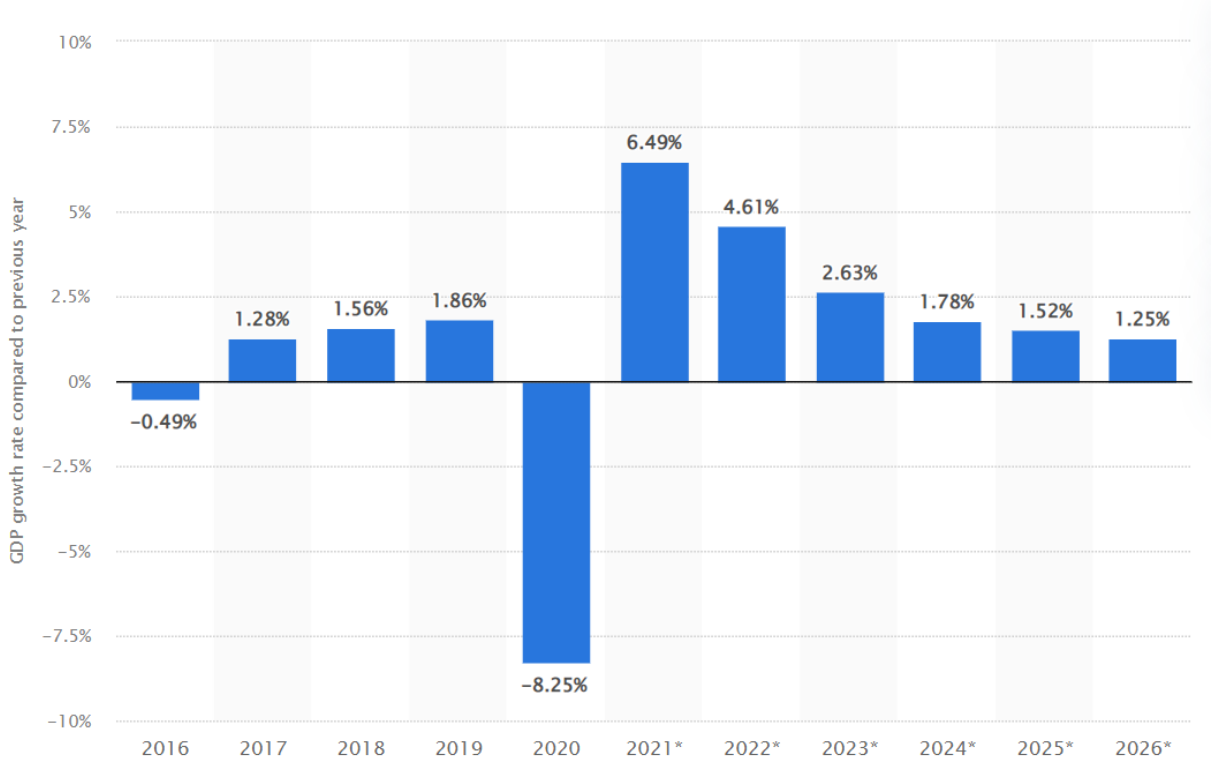
Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης)	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πραγματικός (de facto) Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (Έδρα: Μυτιλήνη,η)	**1991**	**201.390**	**1,91%**		**199.231**	**3,46%**	
	2001	**205.235**		**-2,93%**	**206.121**		**-3,51%**
	2011	**199.231**			**198.894**		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος,η)	**1991**	**52.711**	**0,75%**		**52.184**	**2,35%**	
	2001	**53.106**		**-0,81%**	**53.408**		**-1,74%**
	2011	**52.674**			**52.477**		
ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος,η)	**1991**	**51.627**	**0,28%**		**51.060**	**1,72%**	
	2001	**51.773**		**-0,74%**	**51.936**		**-1,28%**
	2011	**51.390**			**51.269**		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ	1991	**25.231**	1,74%		**22.894**	3,87%	
	2001	**25.671**		4,59%	**23.779**		10,86%
	2011	**26.850**			**26.361**		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ	1991	2.393	11,91%		2.412	11,36%	
	2001	2.678		22,14%	2.686		32,24%
	2011	3.271			3.552		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΜΗΡΟΥΠΟΛΗΣ	1991	7.304	2,29%		7.477	-1,90%	
	2001	7.471		0,75%	7.335		0,08%
	2011	7.527			7.341		

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία επεξεργασία)

2.1.2.7 Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)

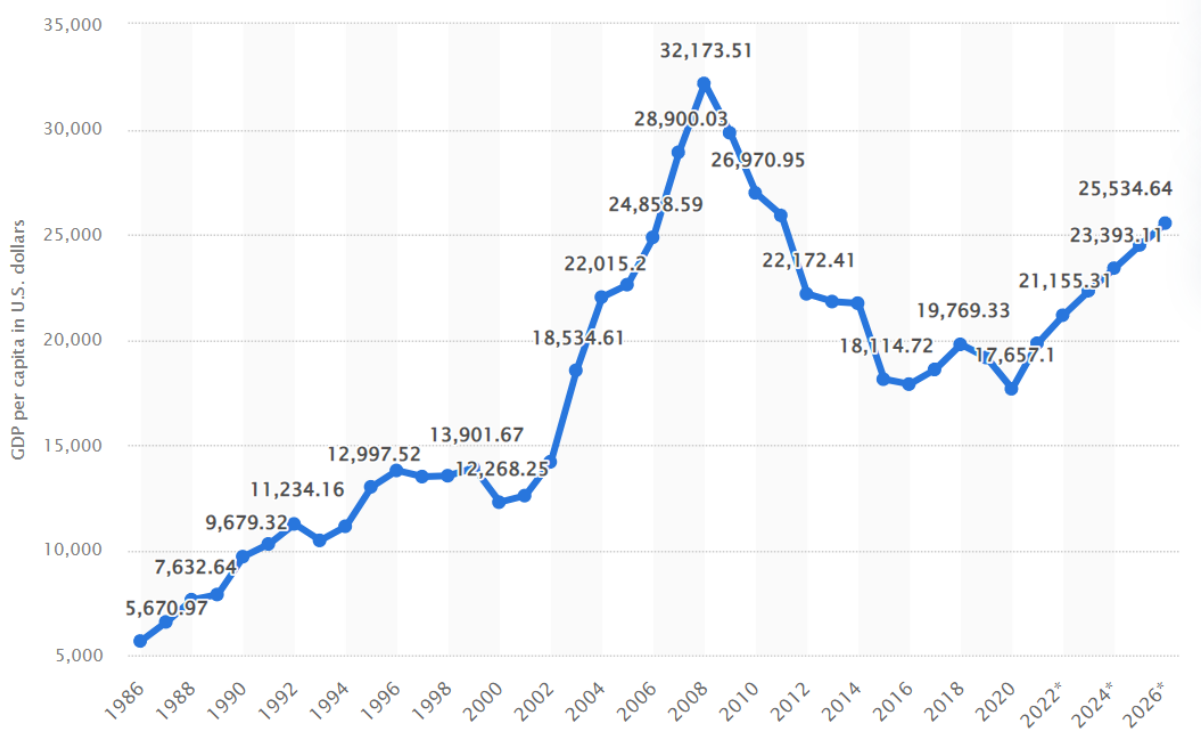
Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για τον ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνση του όμως με ρυθμό αύξησης που παρουσιάζει κάμψη μετά το 2020 και έως το 2026.

Πρόσφατη μελέτη της Statista παρουσίασε μια εκτίμηση, η οποία παρέχει αντίστοιχα συμπεράσματα σχετικά με την εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ, έως το 2026.



Διάγραμμα 2-1: **Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ σε σχέση με το προηγούμενο έτος για την Ελλάδα, εκτίμηση έως το 2026**
(Πηγή: Statista[1], Οκτωβριος 2021)

[1] https://www.statista.com/statistics/263605/gross-domestic-product-gdp-growth-rate-in-greece/

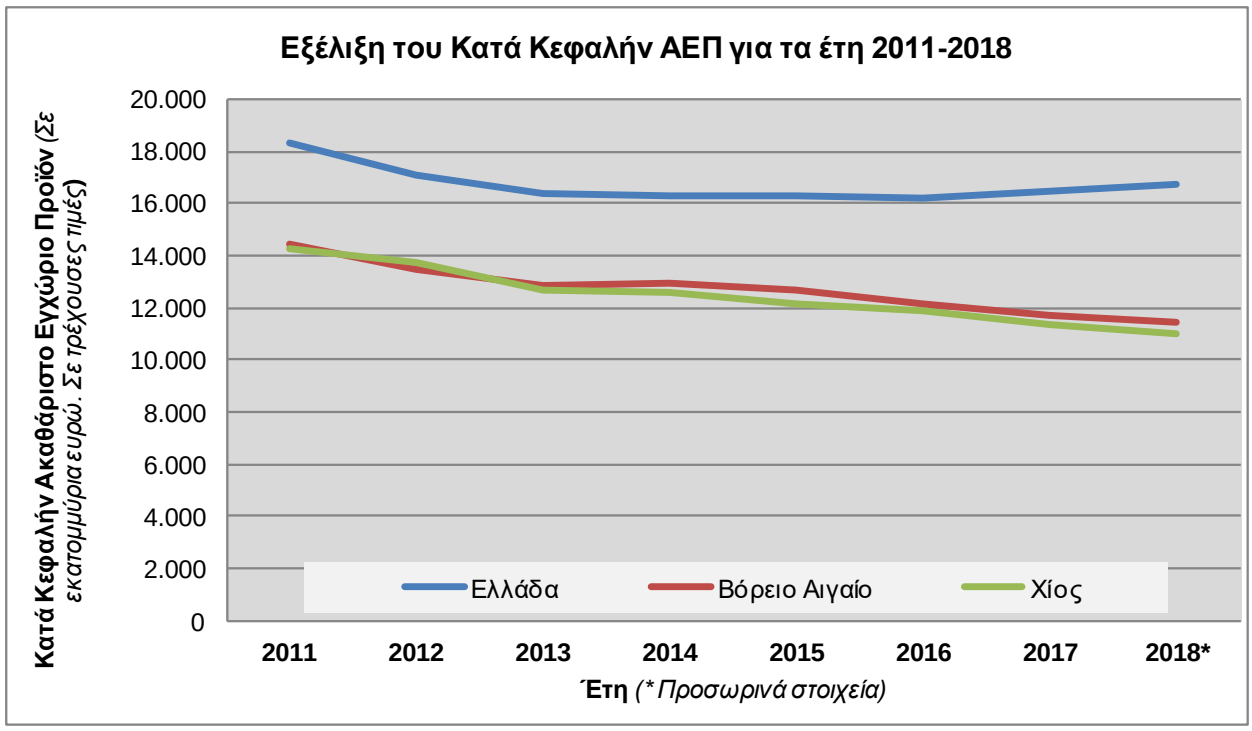


Διάγραμμα 2-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για την Ελλάδα, εκτίμηση έως το 2026
(Πηγή: Statista[2], Οκτωβριος 2021)

Από στοιχεία των σχετικών εκτιμήσεων, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αλλά και το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα αναμένεται να αυξηθεί. Ενδεικτικά, προβλέπεται αύξηση του κατά κεφαλήν διαθέσιμου εισοδήματος από 17.342€ το 2018 στα 19.426€ το 2023 και προσέγγιση των επιπέδων του 2009 το 2030 (23.916€). Η θετική πορεία της οικονομίας προβλέπεται να έχει θετική επίδραση στους δείκτες απασχόλησης καθώς αναμένεται μείωση του ποσοστού ανεργίας (ενδεικτική μείωση ανεργίας στο 14,32% το 2023 έναντι του 19,17 το 2018) και αύξηση των εργαζομένων σχεδόν κάθε έτος. Τέλος, προβλέπεται ελαφρά θετική εξέλιξη στις επενδύσεις και αρκετά μεγαλύτερη στην ιδιωτική κατανάλωση.

Τέλος, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (*στοιχεία για τα έτη 2011-2018*), η εκτίμηση για το Κατά Κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στο Βόρειο Αιγαίο και στη Χίο παρουσιάζεται ακολούθως:

[2] https://www.statista.com/statistics/263594/gross-domestic-product-gdp-per-capita-in-greece/



Διάγραμμα 2-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)

Πίνακας 2-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και τη Χίο (2018)

Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν								
Έτη	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018***
Ελλάδα	18.308	17.056	16.381	**16.282**	**16.275**	**16.169**	**16.472**	**16.745**
Βόρειο Αιγαίο	14.433	13.463	12.890	12.917	**12.641**	**12.140**	**11.746**	**11.434**
Χίος	14.269	13.771	12.715	12.577	**12.180**	**11.866**	**11.391**	**11.011**

** Προσωρινά στοιχεία.*
Σε εκατομμύρια ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου)

2.1.2.8 Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ

Στην Ελλάδα σήμερα (*έτος αναφοράς 2020*), σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή[3] κυκλοφορούν 5.492.176 **επιβατικά Ι.Χ. οχήματα**, εκ των οποίων τα 180.804 εντοπίζονται στα Νησιά Αιγαίου. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 508 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους (*10.816.286 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011*) σε όλη τη χώρα και περίπου σε 456 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στη Χίο (*51.390 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011*).

Πίνακας 2-3: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και τη Χίο (2020)

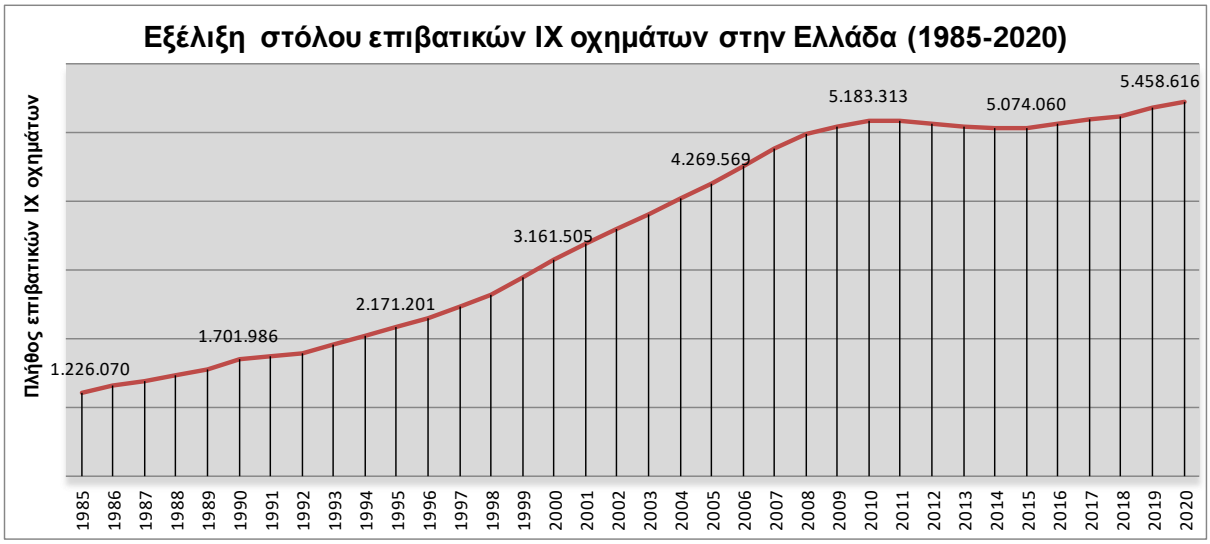
2020	Επιβατικά			Φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλέτες		
	Σύνολο	Ιδιωτικής Χρήσης	Δημοσίας Χρήσεως			Σύνολο	Επιβατικές	Φορτηγές
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	**5.492.176**	**5.458.616**	**33.560**	**1.373.727**	**26.539**	**1.637.608**	**1.627.537**	**10.071**
ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ	**180.804**	**282.204**	**1.409**	**68.868**	**1.359**	**132.363**	**131.172**	**1.191**
ΧΙΟΣ	23.409	23.279	130	7.887	69	18.164	18.088	76

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Πίνακας 2-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα

Χρονολογία (Έτος)	1914	Πριν το 1940	1954	1961	1965	1970	1977	1985	1995	2005	2010	2020
Πλήθος στόλου (επιβατικά ΙΧ)	266	8.500-9.000	14.000	41.000	96.149	210.000	427.000	1.226.070	2.171.201	4.269.569	5.183.313	5.492.176

Πηγή: Διαδίκτυο & ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου



Διάγραμμα 2-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2020)
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Μέχρι το έτος 2019 παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά οχημάτων, η οποία διακόπτεται το έτος 2020 λόγω της πανδημίας COVID-19, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία.

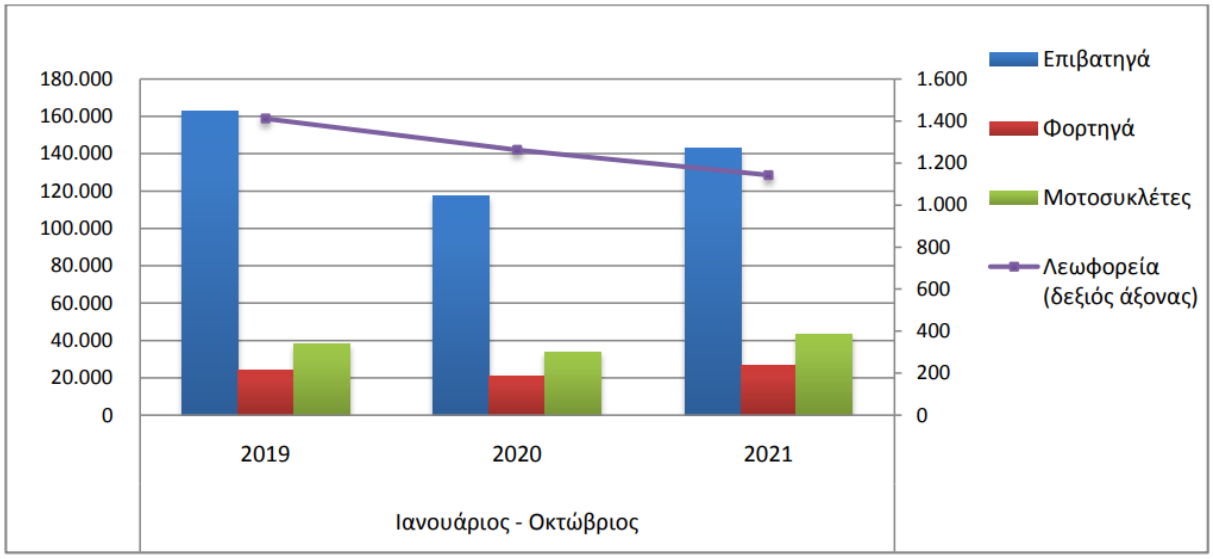
[3] https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME18/-

Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ., την περίοδο Ιανουαρίου - Οκτωβρίου 2021 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 213.730 οχήματα (καινούρια ή μεταχειρισμένα) έναντι 173.355 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2020, παρουσιάζοντας αύξηση 23,3%. Την αντίστοιχη περίοδο μεταξύ των ετών 2019-2020 είχε σημειωθεί μεταβολή (μείωση) κατά -23,4%. Η ποσοστιαία αύξηση ανά κατηγορία οχημάτων μεταξύ των ετών 2020-2021 είναι μεγαλύτερη στις μοτοσυκλέτες για το σύνολο της χώρας, ενώ για την Αττική είναι μεγαλύτερη στα φορτηγά και ακολούθως στα επιβατικά αυτοκίνητα, ενώ η αγορά λεωφορείων είναι μειωμένη.

Πίνακας 2-5: Οχήματα που κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα: Ιανουάριος - Οκτώβριος ετών 2019 έως 2021

Πίνακας 3. Οχήματα που κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα: Ιανουάριος - Οκτώβριος ετών 2019 έως 2021															
Κατηγορία οχημάτων	Ιανουάριος - Οκτώβριος									Μεταβολή (%)					
	2019			2020			2021			2020/2019			2021/2020		
	Σύνολο	Καινούργια	Μεταχ/μένα	Σύνολο	Καινούργια	Μεταχ/μένα	Σύνολο	Καινούργια	Μεταχ/μένα	Σύνολο	Καινούργια	Μεταχ/μένα	Σύνολο	Καινούργια	Μεταχ/μένα
Σύνολο Ελλάδος															
Σύνολο οχημάτων	**226.244**	**141.790**	**84.454**	**173.355**	**103.333**	**70.022**	**213.730**	**136.710**	**77.020**	**-23,4%**	**-27,1%**	**-17,1%**	**23,3%**	**32,3%**	**10,0%**
1. Αυτοκίνητα	**188.372**	**107.200**	**81.172**	**139.594**	**72.323**	**67.271**	**170.262**	**97.107**	**73.155**	**-25,9%**	**-32,5%**	**-17,1%**	**22,0%**	**34,3%**	**8,7%**
Επιβατηγά	162.849	99.974	62.875	117.191	66.167	51.024	142.804	87.708	55.096	-28,0%	-33,8%	-18,8%	21,9%	32,6%	8,0%
Λεωφορεία	1.411	331	1.080	1.262	244	1.018	1.142	344	798	-10,6%	-26,3%	-5,7%	-9,5%	41,0%	-21,6%
Φορτηγά	24.112	6.895	17.217	21.141	5.912	15.229	26.316	9.055	17.261	-12,3%	-14,3%	-11,5%	24,5%	53,2%	13,3%
2. Μοτοσυκλέτες > 50 cc	**37.872**	**34.590**	**3.282**	**33.761**	**31.010**	**2.751**	**43.468**	**39.603**	**3.865**	**-10,9%**	**-10,3%**	**-16,2%**	**28,8%**	**27,7%**	**40,5%**
Νομός Αττικής															
Σύνολο οχημάτων	**113.245**	**86.146**	**27.099**	**85.554**	**62.483**	**23.071**	**112.050**	**83.412**	**28.638**	**-24,5%**	**-27,5%**	**-14,9%**	**31,0%**	**33,5%**	**24,1%**
1. Αυτοκίνητα	**96.586**	**70.157**	**26.429**	**69.319**	**46.949**	**22.370**	**92.031**	**64.327**	**27.704**	**-28,2%**	**-33,1%**	**-15,4%**	**32,8%**	**37,0%**	**23,8%**
Επιβατηγά	88.703	66.452	22.251	61.916	43.477	18.439	81.616	58.932	22.684	-30,2%	-34,6%	-17,1%	31,8%	35,5%	23,0%
Λεωφορεία	523	162	361	466	102	364	305	99	206	-10,9%	-37,0%	0,8%	-34,5%	-2,9%	-43,4%
Φορτηγά	7.360	3.543	3.817	6.937	3.370	3.567	10.110	5.296	4.814	-5,7%	-4,9%	-6,5%	45,7%	57,2%	35,0%
2. Μοτοσυκλέτες > 50 cc	**16.659**	**15.989**	**670**	**16.235**	**15.534**	**701**	**20.019**	**19.085**	**934**	**-2,5%**	**-2,8%**	**4,6%**	**23,3%**	**22,9%**	**33,2%**

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.[4])



Διάγραμμα 2-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος – Οκτώβριος ετών 2019-2021)

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.[5])

[4] https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME24/-
[5] https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME24/-

Θετική επίδραση στην ανάκαμψη της αγοράς αυτοκινήτου και κατ' επέκταση στην εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. έχει η σταθεροποίηση της οικονομίας και η πρόβλεψη για μελλοντική ανάπτυξη των οικονομικών δεικτών. Η αύξηση του ΑΕΠ αναμένεται να συμπαρασύρει ανοδικά τις πωλήσεις αυτοκινήτων, οι οποίες όμως λόγω της επιβράδυνσης του ρυθμού ανόδου του ΑΕΠ, θα καθυστερήσουν να φτάσουν τα επίπεδα των παλαιότερων χρόνων (πριν την κρίση).

Επιπλέον, **ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατικών Ι.Χ. στην Ελλάδα**, η οποία διαθέτει έναν από τους πιο «γερασμένους» στόλους αυτοκινήτων, **ξεπερνά τα 15 έτη**, γεγονός που αναγκάζει πλέον τους ιδιοκτήτες να προβούν σε αντικατάσταση. Συγκριτικά, ο δείκτης γήρανσης του στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων ανέρχεται σε 11,5 έτη για την Ευρώπη και σε 16 έτη για την Ελλάδα[6], σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA). Το γεγονός αυτό αναμένεται να σημειώσει, με αργό ωστόσο ρυθμό, μείωση στο μέσο όρο ηλικίας του στόλου, η οποία θα έχει ως θετικό αποτέλεσμα και τη μείωση των εκπομπών των ρύπων.

Η ποικιλία σε προϊόντα, το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από πλευράς εμπόρων και οι μεγάλες προσφορές από τους διανομείς έχουν καταστήσει πλέον δελεαστική στους καταναλωτές την αγορά νέων αυτοκινήτων, τα οποία έχουν χαμηλά κόστη χρήσης. Τέλος, η συνεισφορά των εταιρικών πωλήσεων στη συνολική αύξηση της αγοράς του Ι.Χ. είναι σημαντική, καθώς εκτιμάται ότι η αύξηση του ελληνικού τουρισμού προκαλεί την απορρόφηση νέων οχημάτων από εταιρίες ενοικιάσεων ή επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον τουρισμό.

[6] Πηγή: https://www.acea.be/statistics/tag/category/average-vehicle-age

2.1.2.9 Κατευθύνσεις – Προτάσεις εκπονημένων κυκλοφοριακών μελετών

Στο πλαίσιο της διερεύνησης και ενδελεχούς εξέτασης των κυκλοφοριακών μελετών που έχουν εκπονηθεί για τμήματα της περιοχής μελέτης, παρατίθενται συνοπτικά οι διάφορες προτάσεις που έχουν διατυπωθεί.

- **Μελέτη Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού Χίου (1999) – Κ. Ηλιόπουλος & Συνεργάτες Ε.Π.Ε – Σύμβουλοι Μηχανικοί**

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί ο αποδοτικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός της πόλης της Χίου. Στο πλαίσιο αυτό διατυπώνονται οι εξής προτάσεις (Εικόνα 2-2):

- Πεζοδρομήσεις εμπορικού κέντρου, οι οποίες περιλαμβάνουν:
  - ✓ Πεζοδρόμηση της περιοχής της Νομαρχίας - Ομήρειου και απομάκρυνση από την περιοχή αυτή του σταθμού των λεωφορείων.
  - ✓ Πεζοδρόμηση της οδού Αεροπόρου Ροδοκανάκη και των κάθετων σε αυτή δρόμων, από τη Λεωφόρο Αιγαίου έως την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.
  - ✓ Πεζοδρόμηση τμήματος της Λεωφόρου Αιγαίου από την οδό Κλεάρχου Νενετούση έως την οδό Κόκκαλη.
  - ✓ Μετατροπή της οδού Απλωταριάς σε μόνιμο πεζόδρομο (καθόλη τη διάρκεια της ημέρας).
- Πεζοδρομήσεις περιοχών κατοικίας, οι οποίες θα αναβαθμίσουν τις περιοχές αυτές και θα προσφέρουν ποιοτική βελτίωση στη διαμονή και εξυπηρέτηση των κατοίκων.
- Ιεράρχηση οδικού δικτύου, η οποία έχει άμεση σχέση με τις προτάσεις πεζοδρομήσεων, καθώς η θεσμοθέτηση πεζοδρόμων καταργεί την κυκλοφορία στους εν λόγω δρόμους. Απόρροια των προτεινόμενων πεζοδρομήσεων είναι οι αναπόφευκτες αλλαγές στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Ειδικότερα, αναφέρονται οι εξής αλλαγές:
  - ✓ Η Μιχαήλ Λιβανού γίνεται κύρια αρτηρία από την οδό Κουντουριώτου έως την οδό Σταύρου Λιβανού.
  - ✓ Οι οδοί Εγκρεμού, Νικηφόρου του Χίου, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη και Δαλασσινού αναβαθμίζονται σε δευτερεύουσες αρτηρίες.
  - ✓ Η οδός Καλαμπόκα γίνεται συλλεκτήρια.
  - ✓ Η οδός Κουντουριώτου λειτουργεί ως κύρια αρτηρία από το ύψος της Λεωφόρου Αιγαίου έως την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.
- Για την καλύτερη κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης της Χίου, προτείνονται οι ακόλουθες κυκλοφοριακές αλλαγές:
  - ✓ Αντιδρόμηση της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου, που λειτουργεί ως μονόδρομος, από την οδό Κουντουριώτη προς την πλατεία Βουνακίου. Οι οδοί Κουντουριώτη και Ελευθερίου Βενιζέλου, έχοντας πλέον την ίδια φορά, λειτουργούν ως δίδυμη των οδών Εγκρεμού, Νικηφόρου του Χίου, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη, Δαλασσινού, προσφέροντας πιο σωστή κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση του κέντρου της πόλης και καλύτερη κατανομή φόρτων.
  - ✓ Η οδός Απλωταριάς παραμένει πεζόδρομος από την οδό Κανάρη έως την οδό Φιλίππου Πασπάτη. Λόγω της αντιδρόμησης της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου και

της διατήρησης της οδού Απλωταριάς ως πεζόδρομου, αναβαθμίζονται σε δευτερεύουσες αρτηρίες (με ταυτόχρονη την αντιδρόμηση όπου απαιτείται, για να πάρουν τον φόρτο της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου) οι οδοί Εγκρεμού, Νικηφόρου του Χίου, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη, Δαλασσινού, με φορά από την πλατεία Βουνακίου προς την οδό Βερίτη.

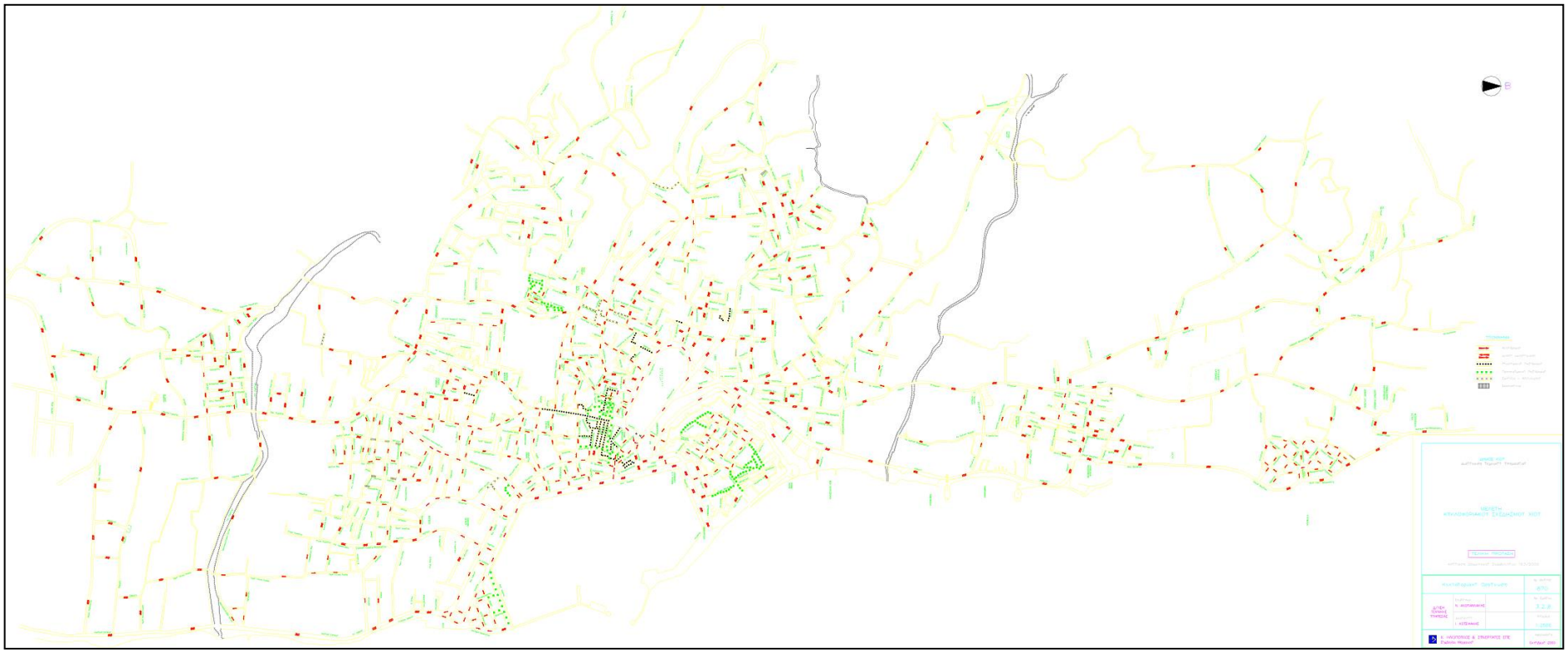
- ✓ Η οδός Κουντουριώτη παύει να λειτουργεί ως μονόδρομος από τη Λεωφόρο Αιγαίου έως την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου και γίνεται αμφίδρομος σε αυτό το τμήμα.
- ✓ Γίνεται αντιδρόμηση της οδού Κόκκαλη από την οδό Κλεάρχου Νενεντούση έως τη Λεωφόρο Αιγαίου, ως φυσικό επακόλουθο της πεζοδρόμησης τμήματος της Λεωφόρου Αιγαίου.
- ✓ Γίνεται αντιδρόμηση της οδού Καλαμπόκα, με φορά προς την οδό Απλωταριάς, για την καλύτερη κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση, αφού λειτουργεί ως ζευγάρι της οδού Τσουρή και δεν λειτουργεί πλέον ως δευτερεύουσα, αλλά ως συλλεκτήρια οδός.
- ✓ Γίνεται αντιδρόμηση της οδού Ψυχάρη - Φιλίππου Πασπάτη, η οποία λειτουργεί ως ζευγάρι με την οδό Καλοπλύτου - Γεωργίου Βλαχογιάννη.

- Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του έντονου προβλήματος της στάθμευσης (κυρίως στην κεντρική περιοχή της πόλης της Χίου), διατυπώνονται τρεις βασικές προτάσεις:

  - ✓ Δημιουργία ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης. Προτείνεται να εφαρμοστεί στην κεντρική περιοχή της πόλης. Ειδικά για τους κατοίκους της συγκεκριμένης περιοχής θα προβλεφθεί κάρτα ελεύθερης στάθμευσης.
  - ✓ Δημιουργία σταθμών αυτοκινήτων εκτός οδού στις ακόλουθες θέσεις:
    - ➢ Στην κεντρική πλατεία Βουνακίου προτείνεται να κατασκευαστεί υπόγειος σταθμός επιβατικών οχημάτων χωρητικότητας 450 θέσεων περίπου.
    - ➢ Στα όρια της νότιας πλευράς της αστικής περιοχής (στον ελεύθερο χώρο μπροστά από τον Ναυτικό Όμιλο) προτείνεται να διαμορφωθεί υπαίθριος χώρος στάθμευσης χωρητικότητας 200 περίπου θέσεων.
    - ➢ Στα όρια της βόρειας πλευράς της αστικής περιοχής (στον ελεύθερο χώρο της ευρύτατης χερσαίας ζώνης της μαρίνας Χίου, η οποία είναι όμορη προς το Σκυλίτσειο Νοσοκομείο) προτείνεται να διαμορφωθεί υπαίθριος χώρος στάθμευσης χωρητικότητας 350 περίπου θέσεων.
    - ➢ Στο τέλος της οδού Νεωρείων, πλησίον της Αστυνομίας και του Λιμεναρχείου, προτείνεται η διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης 50 θέσεων περίπου.
    - ➢ Περιφερειακά του Κάστρου, παράλληλα προς την οδό Χάνδακος, προτείνεται, με κατάλληλη διαμόρφωση, η δημιουργία υπαίθριου χώρου στάθμευσης 100 περίπου θέσεων.
    - ➢ Προτείνεται να διατηρηθούν, εφόσον διαμορφωθούν κατάλληλα, ο υπαίθριος χώρος στάθμευσης που βρίσκεται περιφερειακά του τείχους και της τάφρου του Κάστρου, χωρητικότητας 160 περίπου θέσεων και του υπαίθριου τριγωνικού χώρου στάθμευσης, χωρητικότητας 55 περίπου θέσεων, που βρίσκεται στην οδό Μαρτύρων.

- Δημιουργία αστικής συγκοινωνίας στην πόλη της Χίου. Ειδικότερα, προτείνονται δύο λεωφορειακές γραμμές:

  - ✓ **Γραμμή Α – Φάρκαινα - Φοιτητική Εστία** (Φοιτητική εστία, Γεωργίου Βούρου, Λέτσαινας, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, Χάνδακος, Οινοπίωνος, Χιόνη, Πολυτεχνείου, Εγκρεμού, Νικηφόρου του Χίου, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη, Δαλασσινού, Βερίτη, Αεροπόρου Ροδοκανάκη, Λεωφόρος Ενώσεβς, Σταύρου Λιβανού, Κόκκαλη, Λεωφόρος Αιγαίου, Ελευθερίου Βενιζέλου μέσω Κουντουριώτη, Δημοκρατίας, Μαρτύρων, Χάνδακος, Καλουτά, Έλενας Βενιζέλου, Φοιτητική εστία).
  - ✓ **Γραμμή Β – Λιμεναρχείο - Μ. Παναγίας Βοήθειας** (Λιμεναρχείο, Νεωρείων, Λεωφόρος Αιγαίου, Κανάρη, Δημοκρατίας, Κωνσταντίνου Μονομάχου, Αγίας Μαρκέλλας, Γιάννη Σόδη, Αγίας Κυριακής, Ριζαρίου, Γεωργίου Κονδύλη, Δαλασσινού, Κουντουριώτη, Λεωφόρος Αιγαίου, Νεωρείων, Λιμεναρχείο).



Εικόνα 2-2: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου
(Πηγή: Μελέτη Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού Πόλης Χίου, 1999)

Επικαιροποίηση Στοιχείων Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου (2007) – Φ. Σταθόπουλος (Ειδικός Σύμβουλος Κ. Ηλιόπουλος)

Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης – η οποία αποτελεί επικαιροποιημένη έκδοση της «Μελέτης Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού Πόλης Χίου» του 1999 – διατυπώνεται ότι η βραχυχρόνια αλλά και η μακροχρόνια αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης της Χίου πρέπει να στηριχθεί σε πέντε θεμελιώδεις αρχές:

- Καλύτερη διαχείριση της υφιστάμενης οδικής υποδομής, με παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης (αντιδρομήσεις, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις).
- Δημιουργία νέας ή βελτίωση υφιστάμενης οδικής υποδομής (π.χ. διανοίξεις και διαπλατύνσεις δρόμων) με απαλλοτριώσεις.
- Επιτάχυνση της κατασκευής του περιφερειακού δρόμου (με ελκυστικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά) και σύνδεσή του με τους κύριους αστικούς άξονες της πόλης (που οδηγούν προς αεροδρόμιο, Κάμπο, Ανάβατο, Ομηρούπολη, κ.λπ.).
- Πλήρης ανάπτυξη δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών, σε συνδυασμό με χώρους στάθμευσης (στην περιφέρεια της πόλης) για τα επιβατικά οχήματα.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης (υπόγειων και υπέργειων) στον κεντρικό αστικό ιστό της πόλης, σε συνδυασμό με εκτεταμένη εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

Στη βάση αυτών των γενικών αρχών γίνονται πιο συγκεκριμένες προτάσεις, οι οποίες αναλύονται στη συνέχεια.

Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις

Η βασική πρόταση που γίνεται για την ανακούφιση του κέντρου της πόλης είναι η δημιουργία του δίδυμου άξονα Εγκρεμού - Νικηφόρου και Καλοπλύτου - Βλαχογιάννη, που θα συνδέει την πλατεία Βουνακίου με την οδό Ριζαρίου. Η παρέμβαση αυτή προβλέπει αντιδρομήσεις των προαναφερθέντων δρόμων.

Οι εν λόγω οδικοί άξονες θα πρέπει να αποκτήσουν κανονικό πλάτος διατομής και αυτό μπορεί να γίνει μόνο με απαλλοτριώσεις. Επίσης, με απαλλοτρίωση προτείνεται να εξομαλυνθεί γεωμετρικά η σύνδεση της οδού Εγκρεμού με την οδό Νικηφόρου Χίου, μέσω της οδού Γλύπτη.

Σε συνέχεια αυτής της παρέμβασης προτείνεται η οδός Ριζαρίου να γίνει αμφίδρομος σε όλο το μήκος της. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με διαπλάτυνση της οδού (με τις απαραίτητες απαλλοτριώσεις).

Ως προσωρινή λύση προτείνεται η εξυπηρέτηση της κίνησης προς βορρά από την οδό Τσουρή, η εξυπηρέτηση της κίνησης προς νότο από την οδό Ριζαρίου και η σύνδεση των δύο οδών μέσω της οδού Γυμνασιάρχου Μαδιά.

Προτείνεται, επίσης, η διαπλάτυνση (με απαλλοτριώσεις) της οδού Δαλασσινού ώστε να γίνει αμφίδρομος, οπότε θα συνδέει ικανοποιητικά τις αμφίδρομες οδούς Βερίτη και Ριζαρίου.

Ανατολικά και βόρεια της πλατείας Βουνακίου διαπιστώνεται αδυναμία εξυπηρέτησης των φόρτων αιχμής με τα υπάρχοντα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου. Ως εκ τούτου, προτείνεται η μελέτη δύο λύσεων (σε επίπεδο τεχνικής προμελέτης): η διαπλάτυνση της οδού Κανάρη και η διάνοιξη των οδών Καρπασίας - Αμμοχώστου, από το λιμάνι μέχρι την οδό Καλουτά, επί του ίχνους της χάραξης που περιβάλλει σήμερα την τάφρο του Κάστρου.

Στο εσωτερικό του κάστρου, όσοι δρόμοι δεν προτείνονται για πεζοδρόμηση μονοδρομούνται, έτσι ώστε να υπάρχει πρόσβαση με μηχανοκίνητο μέσο στη μεγαλύτερη έκταση του κάστρου. Είσοδος στο κάστρο παρέχεται τόσο από την πλευρά του λιμανιού, όσο και από την οδό Καραολή και Δημητρίου, ενώ έξοδος υπάρχει μόνο προς το λιμάνι.

Αναφορικά με την οδό Ναυάρχου Κουντουριώτη, ενώ θα ήταν σκόπιμο – από κυκλοφοριακής άποψης, για την εύρυθμη λειτουργία του κόμβου με την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου και τη Λεωφόρο Αιγαίου – να αλλάξει η κατεύθυνσή της, οι μεγάλες κλίσεις δεν το επιτρέπουν αφού η αλλαγή αυτή θα αυξήσει τον θόρυβο και τους ρύπους στην περιοχή. Επομένως, η οδός Ναυάρχου Κουντουριώτη διατηρεί την κατεύθυνση που έχει και σήμερα, δηλαδή με κατεύθυνση προς παραλία.

Τέλος, για την αύξηση της προσπελασιμότητας του κέντρου από τα δυτικά, προτείνεται – μακροπρόθεσμα – η διαπλάτυνση της οδού Κωνσταντίνου Μονομάχου και η εξομάλυνση της χάραξής της. Επισημαίνεται ότι και η παρέμβαση αυτή απαιτεί απαλλοτριώσεις.

Η κυκλοφοριακή οργάνωση που προτείνεται φαίνεται στον Εικόνα 2-3.

❖ Πεζοδρομήσεις

Προτείνεται ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρομήσεων στην αστική περιοχή της Χίου (Εικόνα 2-3). Οι κύριες προτεινόμενες πεζοδρομήσεις εντάσσονται σε δύο νευραλγικές περιοχές:

- Περιοχή Απλωταριάς
- Περιοχή εντός του Κάστρου

❖ Περιφερειακή Οδός

Η ταχεία ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού είναι κρίσιμης σημασίας για την κυκλοφοριακή ανακούφιση του κέντρου της πόλης. Τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του δρόμου αυτού πρέπει να είναι τέτοια που να προσελκύουν την κίνηση επιβατικών και – κυρίως – των φορτηγών αυτοκινήτων, διότι μόνον τότε θα επέλθει η αναμενόμενη ανακούφιση του κέντρου της πόλης. Επισημαίνεται, επίσης, η ανάγκη σύνδεσης της περιφερειακής οδού με τις κύριες προσβάσεις/ συνδέσεις της πόλης με τις υπόλοιπες περιοχές που γεννούν και έλκουν μετακινήσεις (αεροδρόμιο, Κάμπος, νοσοκομείο, κ.λπ.).

❖ Δημόσια Συγκοινωνία

Στις περιπτώσεις στις οποίες δεν υπάρχει δυνατότητα για καλύτερη διαχείριση ή περαιτέρω ανάπτυξη της οδικής υποδομής για την εξυπηρέτηση των αναγκών του αστικού πληθυσμού για μετακινήσεις, η πλέον ενδεδειγμένη λύση είναι η ανάπτυξη ενός πυκνού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας. Η ανάπτυξη αυτή πρέπει να γίνεται σε όλη την έκταση της περιοχής (συνήθως του κέντρου) που δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί ικανοποιητικά πλέον από το ΙΧ, σε συνδυασμό με την παροχή χώρων στάθμευσης στην περίμετρο της εν λόγω ζώνης και την πεζοδρόμηση αξόνων και εκτεταμένων περιοχών, ώστε ο μετακινούμενος με τα ΜΜΜ να μπορεί να προσεγγίσει κάθε πιθανό προορισμό πεζή.

Οι γραμμές δημόσιας συγκοινωνίας που προτείνονται είναι οι εξής:

- Γραμμή 1: Πανεπιστήμιο - Φοιτητική Εστία

- Γραμμή 2: Λιμεναρχείο - Νέα Μονή

Ως μέσο προτείνεται να χρησιμοποιηθεί το mini-bus, λόγω των περιοριστικών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της περιοχής και των περιβαλλοντικών προδιαγραφών EURO IV.

❖ **Στάθμευση**

Το μόνιμο πρόβλημα της έλλειψης χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης μπορεί να αντιμετωπιστεί με τους ακόλουθους τρόπους:

- Με μεγάλο υπόγειο χώρο στάθμευσης στο κεντρικό τμήμα της πόλης.
- Με μικρούς χώρους στάθμευσης στην περίμετρο του κέντρου της πόλης, από τα οποία θα γίνεται μετεπιβίβαση στα mini-bus για μετακίνηση προς το κέντρο (μέθοδος park & ride).
- Με ευρεία εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης στις κεντρικές οδούς της πόλης.

❖ **Ειδικές Ρυθμίσεις**

Για την εξασφάλιση περαιτέρω διευκόλυνσης της κυκλοφορίας προτείνεται μια σειρά ειδικών ρυθμίσεων:

- *Κόμβος Ροδοκανάκη με Λεωφόρο Ενώσεως* – Προτείνεται η γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου για την αντιμετώπιση του προβλήματος της περιορισμένης ορατότητας από την οδό Ροδοκανάκη και των υψηλών ταχυτήτων των οχημάτων που κινούνται κατά μήκος της Λεωφόρου Ενώσεως.
- *Κόμβος Ροδοκανάκη με την οδό Βερίτη* – Λόγω της ελλιπούς ορατότητας από όλες τις προσβάσεις του κόμβου και του σημαντικού φόρτου στην οδό Βερίτη, προτείνεται η σηματοδότηση του εν λόγω κόμβου.
- *Κόμβος Κουντουριώτη, Ελευθερίου Βενιζέλου, Λιβανού, Ροδοκανάκη και Λεωφόρου Αιγαίου* – Ο υπόψη κόμβος, λόγω της συμβολής πολλών οδικών αξόνων, αλλά και της περιορισμένης ορατότητας, προτείνεται να διαμορφωθεί κατάλληλα. Εάν η γεωμετρική διαμόρφωσή του δεν αποδώσει τα επιθυμητά αποτελέσματα, τότε θα πρέπει να μελετηθεί η σηματοδότησή του.
- *Κόμβος Κανάρη με Λεωφόρο Αιγαίου* – Προτείνεται η σηματοδότηση του συγκεκριμένου κόμβου, με την παρατήρηση ότι θα πρέπει να λειτουργεί μόνο κατά τη θερινή περίοδο και μόνο τις ώρες άφιξης/ αναχώρησης των οχηματαγωγών πλοίων στο λιμάνι.
- *Κόμβος Χάνδακος, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και Καραολή και Δημητρίου* – Προτείνεται η σηματοδότηση του κόμβου, με ταυτόχρονη επέκταση της κεντρικής νησίδας που υπάρχει στην οδό Χάνδακος μέχρι τον κόμβο αυτόν, ώστε να μην γίνεται η αριστερή στροφή από την οδό Χάνδακος προς το Κάστρο.
- *Κόμβος Ελευθερίου Βενιζέλου και Χρυσοστόμου Σμύρνης* – Ο εν λόγω κόμβος βρίσκεται πλησίον του νοσοκομείου και παρατηρείται μια μεγάλη αταξία στην κίνηση και στη στάθμευση των οχημάτων. Για τον λόγο αυτόν προτείνεται να γίνει μια γεωμετρική διαμόρφωση των κινήσεων των οχημάτων.
- *Κόμβος Μητροπολίτη Παντελεήμονος Φωστένη και Βούρου* – Προτείνεται η γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου για την αντιμετώπιση του προβλήματος της περιορισμένης ορατότητας από την οδό Βούρου και των υψηλών ταχυτήτων των οχημάτων που κινούνται κατά μήκος της οδού Μητροπολίτη Φωστένη.

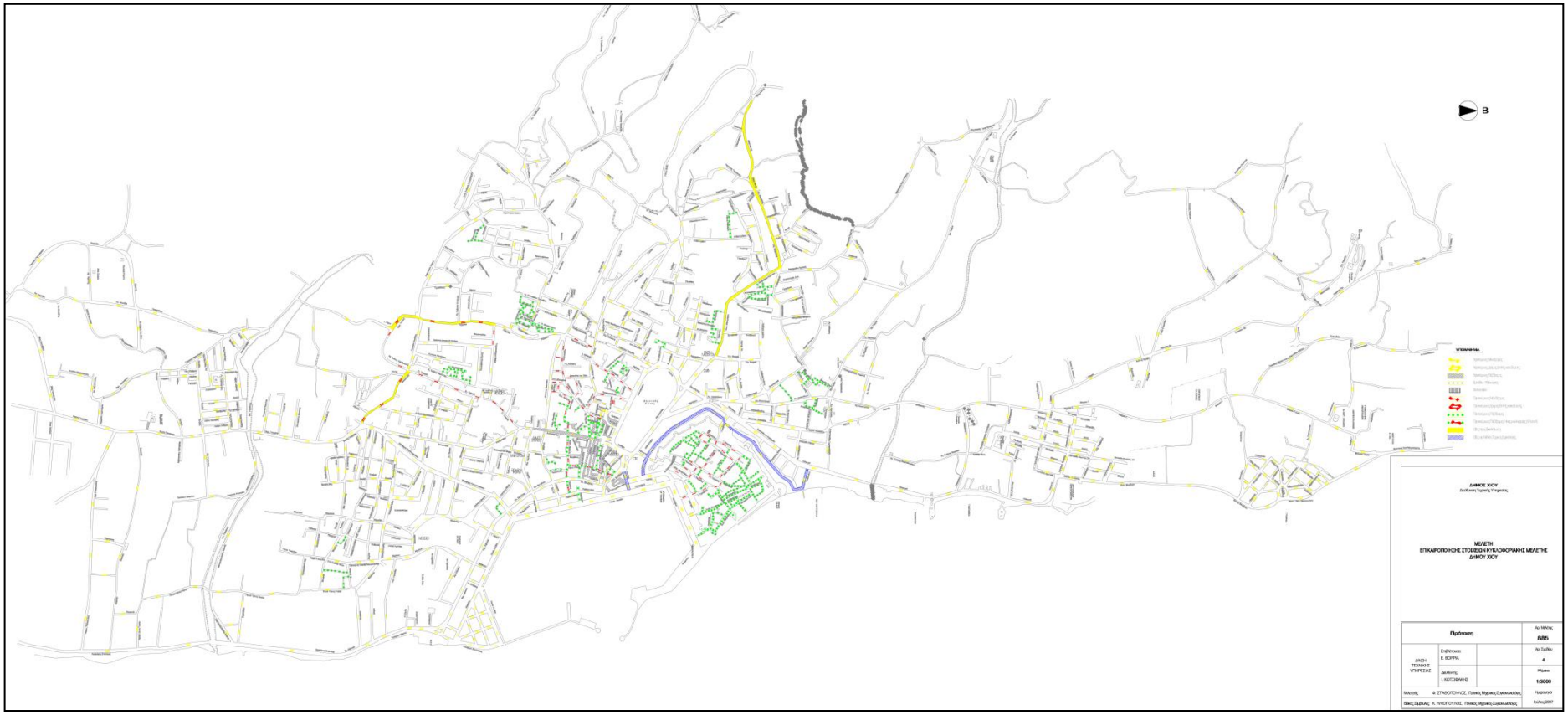
- *Κόμβος Νικηφόρου Χίου, Καλοπλύτου και Ριζαρίου* – Προτείνεται η γεωμετρική διαμόρφωση του υπόψη κόμβου, καθώς σε αυτόν εκτελούνται πολλές κινήσεις και η σχετική ορατότητα είναι εξαιρετικά περιορισμένη.

❖ **Πρόταση για το Λιμάνι**

Η σημερινή θέση όπου προσεγγίζουν τα Ο/Γ πλοία στο λιμάνι χαρακτηρίζεται από προβληματικό χερσαίο χώρο και από αρνητική επίπτωση στην κυκλοφορία της περιοχής. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι, λόγω της σημερινής θέσης προσέγγισης, όλα τα οχήματα που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από τα πλοία και κατευθύνονται είτε στα νότια (της πόλης ή του νησιού) είτε στα βόρεια (της πόλης ή του νησιού), χρησιμοποιούν υποχρεωτικά την οδό Νεωρείων, τμήμα της Λεωφόρου Αιγαίου, καθώς και την προβληματική διασταύρωση Κανάρη - Λεωφόρου Αιγαίου. Επομένως, η δυσμενής επίπτωση στην κυκλοφορία είναι προφανής.

Με αμιγώς κυκλοφοριακά κριτήρια, η ανακούφιση της κυκλοφορίας στο παραπάνω νευραλγικό τμήμα του κέντρου της πόλης μπορεί να επιτευχθεί μέσω δύο εναλλακτικών λύσεων:

- Με τη συζητούμενη λύση για τη δημιουργία νέου λιμένα στην περιοχή του αεροδρομίου. Η λύση αυτή θα ήταν ιδανική για την πόλη, αφού θα μπορούσε να την απαλλάξει από τη διερχόμενη από τον νότο κυκλοφορία.
- Με τη μετάθεση της θέσης προσέγγισης των πλοίων στο νότιο ή νοτιοανατολικό τμήμα του σημερινού λιμένα. Και η θέση αυτή θα μπορούσε να απαλλάξει το κεντρικό τμήμα της πόλης από την από νότο διερχόμενη κυκλοφορία.



Εικόνα 2-3: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου
(Πηγή: Επικαιροποίηση Στοιχείων Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου, 2007)



Εικόνα 2-4: Προτάσεις Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου

(Πηγή: Επικαιροποίηση Στοιχείων Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου, 2007)

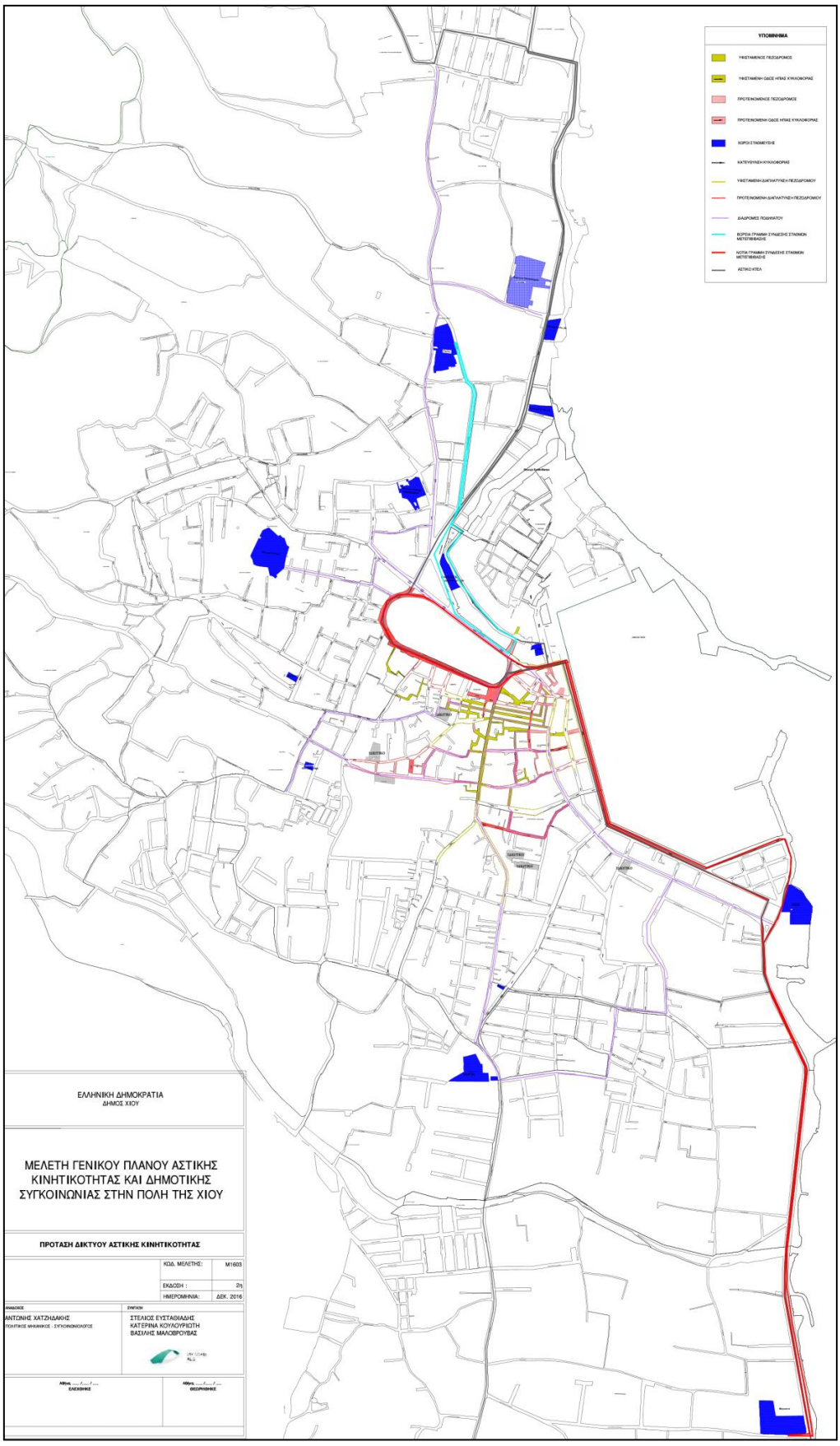
- **Μελέτη Γενικού Πλάνου Αστικής και Δημοτικής Συγκοινωνίας στην Πόλη της Χίου (2016) – Α. Χατζηδάκης & Συνεργάτες**

Η εν λόγω μελέτη επικεντρώνεται, άμεσα ή έμμεσα, στη μετακίνηση των ανθρώπων, στην κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων, στη μεταφορά των αγαθών, όπως και σε θέματα οδικής ασφάλειας, πολιτικής μεταφορών (κυκλοφορίας και στάθμευσης), έξυπνα συστήματα και περιβαλλοντικά θέματα.

Συνοπτικά, οι προτάσεις της μελέτης και τα αποτελέσματα αυτών (άμεσα ή έμμεσα) συνοψίζονται στα ακόλουθα (Εικόνα 2-5):

- διάδρομοι ανεμπόδιστης κίνησης πεζών,
- διάδρομοι κίνησης ποδηλατιστών,
- διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας,
- πεζοδρομήσεις,
- διαπλατύνσεις πεζοδρομίων,
- εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων - ενοικίασης (bike sharing),
- οργάνωση της κυκλοφορίας (μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις, κ.λπ.),
- εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης,
- προώθηση χρήσης και περαιτέρω αξιοποίηση των δημοτικών χώρων στάθμευσης,
- χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και μοτοσυκλετών,
- δημοτική συγκοινωνία (νέες λεωφορειακές γραμμές),
- ενιαία συγκοινωνιακή τιμολογιακή πολιτική (ελεγχόμενης στάθμευσης, δημοτικής συγκοινωνίας, χώρων στάθμευσης),
- εφαρμογή συστημάτων νέων τεχνολογιών για την ελεγχόμενη στάθμευση και τη δημοτική συγκοινωνία,
- συνδυαστικά μέτρα και δράσεις μεταξύ θεμάτων κυκλοφορίας, στάθμευσης και ΜΜΜ,
- ενημέρωση πολιτών,
- αποτροπή χρήσης ΙΧ οχημάτων,
- αποτροπή παράνομης στάθμευσης,
- προώθηση χρήσης ΜΜΜ,
- προώθηση χρήσης ποδηλάτων,
- προώθηση πεζής μετακίνησης.

Ο συνολικός σχεδιασμός της εφαρμογής έξυπνων συστημάτων ενημέρωσης σε σχέση με τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης εκτός οδού, τα διαθέσιμα κοινόχρηστα ποδήλατα και τα δρομολόγια των ΜΜΜ, μέσω πληροφοριακών πινακίδων, εφαρμογών για κινητά τηλέφωνα, tablets, κ.λπ. σημειώνεται ως πρώτης προτεραιότητας, λόγω και των δυνατοτήτων χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά προγράμματα.



Εικόνα 2-5: Πρόταση Δικτύου Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου
(Πηγή: Μελέτη Γενικού Πλάνου Αστικής και Δημοτικής Συγκοινωνίας στην Πόλη της Χίου, 2016)

- **Ανάλυση του Συστήματος Οδικής Κυκλοφορίας στην Περιοχή Κάμπου Χίου και Προτεινόμενες Παρεμβάσεις (2009) – Πανεπιστήμιο Αιγαίου**

Στόχος της συγκεκριμένης μελέτης είναι η επεξεργασία λύσεων για τη βελτίωση του συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας στην περιοχή του Κάμπου της Χίου.

Οι προτάσεις βελτίωσης του συστήματος οδικής κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Μονοδρόμηση του ζεύγους των οδικών αξόνων της ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς (από τον ιερό ναό Αγιοδεκτινής έως το κέντρο διασκέδασης Caravel) και της οδού 25ης Μαρτίου (από τον ιερό ναό Αγιοδεκτινής προς Βαβύλους). Η εν λόγω παρέμβαση αποτελεί έναν μεσοπρόθεσμο στόχο προτεραιότητας, στο πλαίσιο ενός ενιαίου σχεδιασμού, σε συνδυασμό με διανοίξεις νέων μικρών συνδετήριων οδικών τμημάτων, κάθετων στους προαναφερθέντες άξονες.
- Συνδυασμένη απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων σε μια από τις δύο κατευθύνσεις επί του ζεύγους των οδικών αξόνων της ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς και της οδού 25ης Μαρτίου. Η λύση προτείνεται ανεπιφύλακτα για τα βαρέα φορτηγά και ιδιωτικά λεωφορεία, καθώς αναμένεται να επιφέρει βελτίωση της ποιότητας κυκλοφορίας στον Κάμπο και παράλληλα, απρόσκοπτη λειτουργία των εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή.
- Εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης στην περιοχή μελέτης, με έμφαση στις διεπαφές της Δ.Ε. Χίου με την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα, κατόπιν διερεύνησης, επιλέχθηκαν οι κόμβοι στις συμβολές των οδών:
  - ✓ Χανδρή Μ. και 28ης Οκτωβρίου
  - ✓ Αεροπόρου Ροδοκανάκη και Λεωφόρος Ενώσεως
  - ✓ Ράλλη Δ. και Μιχαληνού
  - ✓ Ράλλη Δ. και 25ης Μαρτίου
- Τοπικές συμπληρωματικές τεχνικές παρεμβάσεις σε συγκεκριμένα σημεία του οδικού δικτύου, οι οποίες περιλαμβάνουν:
  - ✓ Παρεμβάσεις στον κόμβο συμβολής της ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς με τη Νέα Οδό Χίου Μεστών
  - ✓ Παρεμβάσεις στην περιοχή «Βάγια», νότια της εξόδου των Θυμιανών στην ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς
  - ✓ Παρεμβάσεις στον κόμβο επί της παραλιακής Λεωφόρου Ενώσεως, νότια των Θυμιανών
  - ✓ Παρεμβάσεις στον κόμβο επί του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Ιωάννου Χρήστου και Μιχαλήνου, νοτιοανατολικά του αεροδρομίου
  - ✓ Παρεμβάσεις στην οδό 25ης Μαρτίου, νοτιοδυτικά της περιοχής του ιερού ναού Αγιοδεκτινής
- Προτείνεται η μονοδρόμηση αρκετών κάθετων στην ΕΟ Καρδαμύλων - Καλλιμασιάς μη αδιέξοδων οδών μικρού πλάτους, με κριτήρια την ορατότητα στη συμβολή με τους κεντρικούς άξονες και τη διαδοχική συμπληρωματικότητα.
- Επιπλέον, προτείνονται εννέα παρεμβάσεις που αφορούν σε προτεινόμενες διανοίξεις οδών.

- **Μελέτη Συγκοινωνιακών Ρυθμίσεων Βροντάδου (1η Αναθεώρηση – 2013) – Ε. Χασιάκου & Συνεργάτες**

Η εν λόγω συγκοινωνιακή μελέτη επικεντρώνεται στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στον οικισμό του Βροντάδου. Εκπονήθηκε σε δύο φάσεις και σκοπός της ήταν ο έλεγχος των κινήσεων των πάσης φύσεως οχημάτων και η αποκατάσταση ομαλών και ασφαλών συνθηκών κυκλοφορίας στο εσωτερικό του οικισμού και στις προσβάσεις του.

Στο πλαίσιο των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, η μελέτη προτείνει τα εξής:

- Η διατήρηση των υφιστάμενων μονοδρομήσεων, δηλαδή: οδός 15ης Νοεμβρίου από ανατολικά προς δυτικά, οδός 24ης Ιουλίου από δυτικά προς ανατολικά, οδός Λεωνίδα Γλύκα από ανατολικά προς δυτικά, οδός Εμμανουήλ Βασιλάκη προς ανατολικά, οδός Ισιδώρου Γεωργαντή προς δυτικά, οδός Μαριέττας Ευσταθίου προς βόρεια, οδός Παναγίας Ερειθιανής προς ανατολικά, οδός Δημάρχου Κουφοπαντελή, οδός Πολυτεχνείου προς δυτικά και οδός Αγίου Νικολάου προς ανατολικά.
- Η επιπρόσθετη μονοδρόμηση των οδών: Κωνσταντίνου Κανάρη προς βόρεια από Παπαμάρκου Α. Βασιλάκη έως Ανδρονίκου ή Χαχόλου, Ανδρονίκου ή Χαχόλου, Γλυμμάτων, Παπαμάρκου Α. Βασιλάκη προς βόρεια και στη συνέχεια προς ανατολικά από Αγνώστου Παπαλά έως Κωνσταντίνου Κανάρη, καθώς επίσης και προς νότια από την οδό Καπετάν Μιχάλη Χανδρά έως την Αγίου Μάρκου, Καπετάν Μιχάλη Χανδρά προς δυτικά, Καθηγητή Στρατή Ανδρεάδη, Ευγενίας Χανδρή προς ανατολικά, Μιχαήλ Βενιάμη προς δυτικά, καθώς και την επέκταση της Απολεσθέντων Ναυτικών και τέλος, τη Ζώρζη Γ. Μιχαληνού προς ανατολικά.
- Ως διπλής κυκλοφορίας διατηρούνται οι υπόλοιπες οδοί του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος δικτύου, καθώς και οι τοπικές οδοί οι οποίες εξυπηρετούν την πρόσβαση σε ιδιοκτησίες και την παρόδια στάθμευση.
- Στη διάταξη που προτείνεται δημιουργούνται τρεις κύριοι βρόγχοι για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, όπου η κίνηση των οχημάτων είναι μεγαλύτερη. Το σύστημα των τριών κύριων βρόγχων συμπληρώνεται από έναν αριθμό μικρότερων βρόγχων που καλύπτουν τον οικισμό, με σκοπό την εξυπηρέτηση της πρόσβασης στις ιδιοκτησίες.
- Σημειώνεται ότι στους μονοδρόμους Παναγίας Ερειθιανής, Ανδρονίκου ή Χαχόλου και Ζώρζη Γ. Μιχαληνού επιτρέπεται η διέλευση λεωφορείων ΚΤΕΛ κατά την αντίθετη φορά, χρησιμοποιείται δε ειδική κατακόρυφη σήμανση.

Σχετικά με τη στάθμευση, η γενική αρχή οργάνωσης αυτής που ακολουθείται, ως επί το πλείστον, απαγορεύει τη στάθμευση και από τις δύο πλευρές τις οδού όταν το πλάτος οδοστρώματος είναι μικρότερο των 6,5 μ., ενώ αντίθετα, επιτρέπει τη στάθμευση από τη μια πλευρά, όταν το πλάτος της οδού είναι ίσο ή μεγαλύτερο των 6,5μ.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης εξετάστηκε η σήμανση του οδικού δικτύου. Έτσι, προτείνεται η τοποθέτηση της απαραίτητης και κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης (απαραίτητες πινακίδες αναγγελίας κινδύνου και ρυθμιστικές που απαιτούνται για την ορθή εφαρμογή των ρυθμίσεων που προτείνονται). Στην κατεύθυνση αυτή προτείνεται η σήμανση του συνόλου των διασταυρώσεων, είτε πρόκειται για διασταυρώσεις οδών πρωτεύοντος με δευτερεύον δίκτυο, είτε τοπικού με πρωτεύον ή δευτερεύον δίκτυο. Στο εσωτερικό δίκτυο απαιτείται η επισήμανση, με την κατάλληλη διαγράμμιση και κατακόρυφη σήμανση, των διαβάσεων στις θέσεις όπου παρατηρείται σημαντική κίνηση πεζών. Τέτοια

κίνηση συναντάται στις θέσεις των προσβάσεων των εκπαιδευτηρίων, στις παιδικές χαρές, σε οδούς με αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων όπως οι οδοί Εθνικής Αντιστάσεως και Υπολοχαγού Ανδρέα Αρμενάκη, καθώς και σε διασταυρώσεις με σχετικά αυξημένη έκταση όπως των οδών Υπολοχαγού Ανδρέα Αρμενάκη και Αγίου Γεωργίου και της γέφυρας ΠΕΚΕΒ.

2.1.2.10 Αστικές και Υπεραστικές Συγκοινωνίες – Μεταφορές

Στις ακόλουθες υποενότητες παρατίθεται μια αδρή περιγραφή των βασικών υποδομών υπεραστικών και αστικών μεταφορών που εκτελούνται στην περιοχή μελέτης ή που συνδέονται με αυτή με κάποιο τρόπο. Αναλυτικότερα, παρουσιάζονται οι υπεραστικές οδικές διαδρομές, οι αστικές συνδέσεις στην πόλη της Χίου (αστική συγκοινωνία), καθώς επίσης οι εναέριες και ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Υπεραστικές Μεταφορές

Οι υπεραστικές οδικές μεταφορές, εντός της επικράτειας της νήσου Χίου, πραγματοποιούνται από το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε., το οποίο ιδρύθηκε το 1952 (με έδρα την πόλη της Χίου) μαζί με όλα τα Νομαρχιακά ΚΤΕΛ της Ελλάδας (Ν. 2119/1952). Το 2003 μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία με τη μίσθωση των λεωφορείων των μετόχων που ήταν ενταγμένα στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου. Στόχος του είναι η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των υπεραστικών γραμμών του νησιού, διαθέτει δεκαέξι (16) λεωφορεία και το προσωπικό της εταιρείας στελεχώνεται από είκοσι δύο (22) άτομα.

Το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. εκτελεί δρομολόγια προς τη Νότια Χίο με τους εξής προορισμούς: Άγιος Γεώργιος, Αρμόλια, Θολοποτάμι, Καλαμωτή, Καλλιμασιά, Καταρράκτης, Λιθί, Μέσα Δίδυμα, Μεστά, Λιμένας Μεστών, Νένητα, Ολύμποι, Παγίδα, Πυργί και προς τη Βόρεια Χίο με προορισμούς: Βολισσός, Καμπιά, Καρδάμυλα, Λαγκάδα, Ναγός, Συκιάδα. Κατά τους χειμερινούς μήνες τα δρομολόγια εκτελούνται καθημερινά – εκτός Σαββατοκύριακου – ενώ τους καλοκαιρινούς μήνες η συχνότητά τους αυξάνεται κατά 30% και πραγματοποιούνται όλες της ημέρες της εβδομάδας.

Οι ημέρες και ώρες αναχώρησης των βασικών δρομολογίων του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. παρατίθενται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 2-6: Πρόγραμμα Δρομολογίων Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.

Προορισμός	Αναχώρηση από Χίο	Επιστροφή προς Χίο
Μεστά	05:30-11:00-14:05	06:30-07:20-15:10
Πυργί	05:30-11:00-14:05	07:00-07:40-15:25
Αρμόλια	05:30-11:00-14:05	07:05-07:45-15:35
Θολοποτάμι	05:30-11:00-14:05	07:20-15:45
Καλαμωτή	06:20-11:00-14:05	06:40-07:50-14:30
Νένητα	06:20-11:00-14:00	07:10-08:15-14:40
Καταρράκτης	06:20-11:00-14:00	07:15-08:20-14:45 (από έξω)
Παγίδα	14:05	07:20
Μέσα Δίδυμα	14:05	07:15
Λίθι	06:00-14:00	06:50-15:00
Άγιος Γεώργιος	06:00-14:00	07:30
Ναγός	05:30-13:10 (Τετάρτη και Παρασκευή)	07:20-15:15 (Τετάρτη και Παρασκευή)
Καρδάμυλα	06:30 (εκτός Τετάρτης)-05:30 (κάθε Τετάρτη)-13:10	08:00-15:30
Λαγκάδα	06:30 (εκτός Τετάρτης)-05:30 (κάθε	07:15-15:45

Προορισμός	Αναχώρηση από Χίο	Επιστροφή προς Χίο
	Τετάρτη)-13:10-14:00 (όταν λειτουργούν τα σχολεία)	
Συκιάδα	06:30 (εκτός Τετάρτης)-05:30 (κάθε Τετάρτη)-13:10-14:00 (όταν λειτουργούν τα σχολεία)	07:20-15:50 (από τη διασταύρωση)
Καμπιά	05:30-13:10 (Τετάρτη και Παρασκευή)	06:45-14:45 (Τετάρτη και Παρασκευή)
Βολισσός	04:30-13:00 (Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή)-06:00-12:30 (Τρίτη και Πέμπτη)	07:45-16:20 (καθημερινά)
Παραλία Γλάρων	06:35-13:10	07:30-08:20-15:50
Αυγώνυμα - Σιδηρούντα	06:00-12:30 (Τρίτη - Πέμπτη)	07:00-16:00 (Τρίτη - Πέμπτη)

(Πηγή: https://www.chioslife.gr/)

Ο σταθμός επιβατών του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. στεγάζεται στην αίθουσα αναμονής επιβατών εσωτερικού, στο λιμάνι της Χίου (Λεωφόρος Αιγαίου 16), δίπλα στο σημείο άφιξης των πλοίων.

Αστική συγκοινωνία

Αναφορικά με τις αστικές μετακινήσεις εντός της πόλης της Χίου, αλλά και προς κοντινούς οικισμούς και χωριά, σημειώνεται ότι εκτελούνται καθημερινά δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.

Το Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. ιδρύθηκε το 2002, με έδρα την πόλη της Χίου, στην οδό Πετροκοκκίνου 12. Στελεχώνεται από προσωπικό εννέα (9) ατόμων και διαθέτει δεκαεννέα (19) λεωφορεία, πέντε (5) εκ των οποίων ανήκουν στην εταιρεία και τα δεκατέσσερα (14) σε ιδιώτες.

Οι κύριες γραμμές του αστικού ΚΤΕΛ έχουν προορισμό τον Βροντάδο, τις Καρυές, τον Καρφά, τον Κάμπο και τα τριγύρω χωριά. Επιπλέον, υπάρχει συγκεκριμένη γραμμή που συνδέει τους περιφερειακούς δημοτικούς χώρους στάθμευσης με το κέντρο της πόλης. Τα δρομολόγια εκτελούνται καθημερινά, ενώ κατά τους θερινούς μήνες αυξάνεται η συχνότητά τους. Η αφετηρία των αστικών λεωφορείων βρίσκεται πλησίον του Δημαρχείου της πόλης (Λεωφόρος Δημοκρατίας 4), στην πλατεία Βουνακίου.

Αναλυτικότερα, τα δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. χωρίζονται σε πέντε (5) ευρείες κατηγορίες:

- ✓ Δρομολόγια Βόρειου Συγκροτήματος Χίου (Πίνακας 2-7, Πίνακας 2-8)
- ✓ Δρομολόγια Νότιου Συγκροτήματος Χίου (Πίνακας 2-9, Πίνακας 2-10)
- ✓ Δρομολόγια δημοτικών χώρων στάθμευσης (Πίνακας 2-11).
- ✓ Δρομολόγια από και προς το Γενικό Νοσοκομείο Χίου «Σκυλίτσειο» (Πίνακας 2-12).
- ✓ Δρομολόγια από και προς το αεροδρόμιο Χίου (Πίνακας 2-13).

Πίνακας 2-7: Δρομολόγια Βόρειου Συγκροτήματος Χίου

Αρ. Δρομολ.	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	Απόσταση (km)	Διάρκεια (Λεπτά)
101	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**12,50**	35
102	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΙΚΑ-ΧΙΟΣ	**12,70**	40
103	ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**12,70**	40
104	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**13,60**	40
105	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**14,00**	40
106	ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**14,10**	45
107	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**14,80**	50
108	ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΙΚΑ-ΧΙΟΣ	**12,90**	40
109	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ-ΑΓ.ΙΣΙΔΩΡΟ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**13,20**	50
110	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**11,50**	45
111	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΛΑΤΟΜΙ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**15,70**	50
112	ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΑΓ.ΛΟΥΚΑ-ΜΟΥΤΣΕΝΑ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**13,90**	55
113	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**13,90**	45
114	ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΕΡΙΕΘΙΑΝΗ-ΒΕΛΟΝΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**11,50**	35
115	ΧΙΟΣ-ΚΑΡΥΕΣ-ΧΙΟΣ	**14,30**	45
116	ΧΙΟΣ-ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ-ΧΙΟΣ (Mini Bus)	**8,10**	30
117	ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΝΟΧ-ΦΑΡΚΕΝΑ-ΝΟΧ-ΧΙΟΣ (Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΦΑΡΚΕΝΑ)	**5,10**	25
118	ΧΙΟΣ-ΚΑΛΟΥΤΑ-ΧΙΟΣ (Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΚΑΛΟΥΤΑ)	**2,30**	25
119	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΛΑΤΟΜΙ-ΜΠΟΥΚΙΟΥ-ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**11,90**	40
120	ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΑΓ. ΛΟΥΚΑ-ΜΥΛΟΙ-ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ-ΧΙΟΣ	**11,80**	50
121	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ-ΑΓ. ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣ-ΝΟΣ-ΦΟΡΟΣ-ΙΚΑ-ΧΙΟΣ	**14,10**	45
122	ΧΙΟΣ-ΧΑΝΔΡΗΣ-ΚΤΕΛ-ΤΑΓΜΑ-ΧΙΟΣ	**8,70**	35
123	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**12,90**	40
124	ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΑΓ.ΛΟΥΚΑ-ΕΣΤΙΕΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**5,80**	20
125	ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚ.-ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ-ΔΑΣ.-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**17,20**	50

Πίνακας 2-8: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων Βόρειου Συγκροτήματος Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΒΟΡΕΙΟ ΤΜΗΜΑ	
Δρομολόγιο	**Ωράριο Αναχώρησης**
ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	**Καθημερινά:** 7:15 - 8:20 - 10:00 - 11:30 - 13:45 **Σάββατο:** 11:30
ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 7:40 – 8:40 – 9:15 - 9:45 - 10:20 - 10:50 - 11:50 - 12:35 - 13:20 - 13:45 - 14:05 - 14:30 - 17:15 - 18:40 **Σάββατο:** 8:15 – 9:55 – 11:00 – 11:50 – 12:30 – 14:30 – 15:10 **Κυριακές και Αργίες:** 8:10 - 9:45 - 11:20 - 13:20 - 14:50
ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	**Καθημερινά:** 7:45 – 9:00 – 13:30 – 15:25 – 16:00 – 19:30
ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 8:00 - 16:15 - 19:45
ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ	**Καθημερινά**: 8:35
ΡΗΓΟΥ-ΑΓ.ΙΣΙΔΩΡΟ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 8:55
ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	**Καθημερινά:** 9:25 – 10:30– 12:15– 13:00– 15:05– 16:55– 18:20 **Σάββατο**: 12:10 - 14:50 **Κυριακές και Αργίες:** 7:50 - 9:25 - 11:00 - 13:00 - 14:30
ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΡΗΓΟΥ	**Καθημερινά:** 11:05 **Σάββατο:** 10:40
ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 11:20 - 14:10
ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΑΓ.ΛΟΥΚΑ-ΜΥΛΟΙ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ	**Καθημερινά:** 13:40
ΧΙΟΣ-ΙΚΑ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	**Καθημερινά:** 14:10
ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	**Σάββατο:** 7:50 - 9:30 - 14:00
ΧΙΟΣ-ΚΑΡΥΕΣ	**Καθημερινά:** 6:50 – 09:15– 11:15– 14:15 **Σάββατο**: 8:50 - 12:10
ΚΑΡΥΕΣ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 7:05 – 9:30– 11:30– 14:30 **Σάββατο**: 9:05 - 12:25

(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/plirofories-astikou-ktel)

Πίνακας 2-9: Δρομολόγια Νότιου Συγκροτήματος Χίου

Αρ. Δρομολ.	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	Απόσταση (km)	Διάρκεια (Λεπτά)
201	ΧΙΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΧΙΟΣ	**17,70**	50
202	ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΚΑΡΑΒΕΛ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΧΙΟΣ	**20,20**	60
203	ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**25,40**	70
204	ΧΙΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**21,90**	65
205	ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΧΙΟΣ	**21,00**	60
206	ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**20,50**	55
207	ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**20,60**	60
208	ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**26,50**	70
209	ΧΙΟΣ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΚΑΡΦΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΧΙΟΣ	**23,00**	65
210	ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓ.-ΒΑΣ/ΚΟ-ΧΙΟΣ	**24,70**	75
211	ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**29,10**	75
212	ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΧΙΟΣ	**24,30**	70

Αρ. Δρομολ.	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	Απόσταση (km)	Διάρκεια (Λεπτά)
213	ΧΙΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΣΚΑΛΕΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΧΙΟΣ	**19,80**	60
214	ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ	**23,90**	70
215	ΧΙΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ	**25,30**	70
216	ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦ-Μ. ΛΙΜΝ-ΚΑΡΦ-ΑΕΡ-ΧΙΟΣ	**22,80**	60
217	ΧΙΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**25,10**	65
218	(ΧΙΟΣ)-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ (ΜΟΝΟ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ)	**13,20**	40'
219	ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ(ΜΟΝΟ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ)	**11,30**	35'
220	ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**21,90**	
221	ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ	**22,30**	55'
222	ΧΙΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**20,30**	55
223	ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΜΠΟΣ-ΒΑΓΙΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**17,80**	50
301	ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ	**22,10**	70
302	ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤ.-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ	**27,90**	75
303	ΧΙΟΣ-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ	**21,00**	65
304	ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ	**21,90**	70
305	ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΖΥΦ-ΔΑΦ-ΕΡΓ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΧΙΟΣ	**27,80**	70
306	ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΔΑΦ-ΖΥΦ-ΕΡΓ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΧΙΟΣ	**27,80**	70
307	(ΧΙΟΣ)-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ (ΜΟΝΟ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ)	**22,00**	40
308	ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓΑΤ.-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ	**27,90**	75
309	ΧΙΟΣ-ΑΕΡ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜ-ΒΑΒ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙ.-ΒΙΑΛ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙ.-ΓΗΡ-ΑΕΡ-ΧΙΟΣ	**30,30**	
310	ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΒΙΑΛ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ		
311	ΧΙΟΣ-ΑΕΡΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΒΙΑΛ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙ.-ΓΗΡ-ΑΕΡ-ΧΙΟΣ		

Πίνακας 2-10: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων Νότιου Συγκροτήματος Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ	
Δρομολόγιο	**Ωράριο Αναχώρησης**
ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ	**Καθημερινά:** 6:35 - 9:15
ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 6:55 – 9:40 – 14:40 **Σάββατο:** 9:05
ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΑΓ.ΒΑΣΣΑ-ΒΑΒΥΛΟΥ	**Καθημερινά:** 6:40
ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 7:05
ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ	**Καθημερινά**: 6:50
ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 7:15
ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 7:50
ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 8:10 – 11:25 – 14:30 – 15:25 **Σάββατο:** 11:35 – 14:05 **Κυριακές και Αργίες:** 10:25 - 12:25 - 14:00
ΧΙΟΣ-ΒΑΣΙΛ.-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ	**Καθημερινά:** 8:30
ΒΑΒΥΛΟΙ-ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡ/ΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 9:00
ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ	**Καθημερινά:** 9:25
ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ	**Σάββατο:** 9:45

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ	
Δρομολόγιο	**Ωράριο Αναχώρησης**
ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ	**Καθημερινά:** 10:10 – 11:55 – 17:30 **Σάββατο**: 12:50 - 14:45 **Κυριακές και Αργίες:** 8:35
ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 10:30 – 12:15 – 17:45 – 19:55 **Σάββατο**: 13:10 - 15:05 **Κυριακές και Αργίες:** 8:50
ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	**Καθημερινά:** 11:05 – 15:05 **Σάββατο**: 11:15 **Κυριακές και Αργίες:** 10:05 - 12:05 - 13:40
ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ- ΖΥΦΙΑ-ΒΑΒΥΛΟΙ	**Καθημερινά:** 11:40 **Σάββατο**: 12:50
ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 12:10
ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ	**Καθημερινά:** 12:15
ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 12:45
ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΚΑΡΦΑ	**Καθημερινά:** 14:00 **Σάββατο**: 7:50 - 13:45
ΧΙΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ	**Καθημερινά:** 14:00
ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	**Καθημερινά:** 16:35
ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ	**Καθημερινά:** 16:55 **Σάββατο**: 8:10 - 10:00
ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ	**Καθημερινά:** 19:35
ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΧΑΛΚ.-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ	**Σάββατο**: 8:30
ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ.-ΚΑΡΦΑ	**Σάββατο**: 9:40
ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ	**Σάββατο**: 13:15

(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/plirofories-astikou-ktel)

Πίνακας 2-11: Πρόγραμμα Δρομολογίων Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε.

Δρομολόγιο	Ωράριο Δρομολογίου
Χίος - Καλουτά - Χίος (Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης)	7:30-7:50-8:10-8:30-8:50-9:10-9:30-9:50-10:10-10:30-10:50-11:10-11:30-11:50-12:10-12:30-12:50-13:10-13:30-13:50-14:10
Χίος (Πειραιώς) - Ν.Ο.Χ. - Φάρκαινα - Ν.Ο.Χ. - Χίος (Πλατεία) (Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης)	7:40 - 7:50 - 8:10 - 8:30 - 8:50 - 9:10 - 9:30 - 9:50 - 10:10 - 10:30 - 10:50 - 11:10 - 11:30 - 11:50 - 12:10 - 12:30 - 12:50 - 13:10 - 13:30 - 13:50 - 14:10

(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/kinisi-leoforeion-live-imerisio-programma)

Η σύνδεση των δημοτικών χώρων στάθμευσης με τη Χώρα πραγματοποιείται χωρίς ενδιάμεσες στάσεις και το κόστος ανέρχεται στα 0,50 € μετ' επιστροφής, ενώ μέχρι το 2013 ήταν δωρεάν.

Πίνακας 2-12: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. από και προς το Γενικό Νοσοκομείο Χίου «Σκυλίτσειο»

ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΧΙΟΥ Α.Ε. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	
Δρομολόγιο	**Ωράριο Αναχώρησης**
ΠΡΟΣ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	**Καθημερινά:** 7:15 - 7:45 – 8:20 – 8:35 – 9:25 – 10:00 – 10:30 – 11:30 – 12:15 – 13:00 – 13:30 – 13:45 – 15:05 – 16:00 – 16:55 – 18:20 – 19:30 **Σάββατο:** 7:50 – 9:30 – 10:40 – 11:30 – 12:10 – 14:00 – 14:50 **Κυριακές και Αργίες:** 7:50 - 9:25 - 11:00 - 13:00 - 14:30
ΑΠΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	**Καθημερινά:** 7:45 – 8:15 – 8:50 – 9:10 – 9:20 – 9:55 – 10:30 – 10:55 – 12:00 – 12:40 – 13:25 – 13:50 – 14:10 – 14:15 – 14:35 – 15:30 – 16:30 – 17:20 – 18:45 – 20:00 **Σάββατο:** 8:20 – 10:05 – 11:05 – 11:55 – 12:35 – 14:40 – 15:15 **Κυριακές και Αργίες:** 8:15 - 9:50 - 11:25 - 13:25 - 14:55

(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/plirofories-astikou-ktel)

Πίνακας 2-13: Χειμερινό Πρόγραμμα Δρομολογίων του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε. από και προς το Αεροδρόμιο Χίου

Από 4/9/2021 Δευτέρα – Παρασκευή	
Από Χίο	**Προς Χίο**
10:10 (Express)-11:05-11:55 (Express)-12:15-14:00-15:05-16:35-17:30 (Express)-19:35 (Express)	8:25 (Express)-9:25 (Express)-10:20-11:40 (Express)-12:05-12:55 (Express)-14:50 (Express)-15:40 (Express)-17:15 (Express)-17:40-19:45
Από 4/9/2021 Σάββατο	
7:50-9:40-11:15-12:50 (Express)-13:45-14:45 (Express)	8:30 (Express)-10:20 (Express)-11:50 (Express)-13:00-14:25 (Express)-14:55
Από 4/9/2021 Κυριακή	
8:35 (Express)-10:05-12:05-13:40	8:45-10:40 (Express)-12:40 (Express)-14:15 (Express)

(Πηγή: https://chioscitybus.gr/gr/pages/plirofories-astikou-ktel)

Ως προς τις τιμές εισιτηρίων, αυτές διακρίνονται με βάση τη ζώνη. Οι τιμές για την εκάστοτε ζώνη είναι:

Πίνακας 2-14: Τιμές εισιτηρίων ανά Ζώνη

	Κανονικό (€)	Επιβαρυμένο από τον οδηγό του λεωφορείου (€)
Ζώνη Α	1,10	1,50
Ζώνη Α Μειωμένο	0,60	1,00
Ζώνη Β	1,50	2,00
Ζώνη Β Μειωμένο	0,80	1,20

Η πόλη της Χίου διαθέτει, επίσης, λεωφορεία τύπου mini-bus, τα οποία πραγματοποιούν διαδρομές στις γειτονιές της Χίου. Παλαιότερα οι γραμμές των mini-bus ήταν τρεις (3), ενώ τώρα λειτουργεί μόνο μία. Το κόστος του εισιτηρίου το 2003 ήταν 0,50€, στη συνέχεια, όμως, άρχισε να αυξάνεται, και σήμερα ανέρχεται σε 1,00€.

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία πωλήσεων εισιτηρίων (Α και Β Ζώνη) για το Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Α.Ε., από το 2006 μέχρι τον Ιούλιο του 2021, παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 2-15: Συγκεντρωτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων (Α και Β Ζώνη)

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ (Α ΚΑΙ Β ΖΩΝΗ)								
	2006	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Ιανουάριος	17.169	19.269	17.871	15.021	13.545	13.274	12.607	12.784
Φεβρουάριος	19.906	19.057	22.339	15.165	14.400	15.163	11.590	12.827
Μάρτιος	20.260	20.949	18.263	16.639	17.832	15.559	18.835	13.774
Απρίλιος	20.460	21.640	19.321	17.334	20.104	15.760	16.621	15.667
Μάιος	27.268	24.199	22.227	20.059	25.980	22.375	20.407	17.647
Ιούνιος	34.350	34.024	29.795	28.516	26.571	25.421	21.600	19.327
Ιούλιος	43.902	44.597	45.489	40.031	38.051	36.817	30.039	30.972
Αύγουστος	49.807	48.383	47.181	40.135	39.238	38.677	35.349	32.204
Σεπτέμβριος	33.279	31.024	32.406	28.834	28.419	27.814	26.336	22.993
Οκτώβριος	24.615	26.104	23.383	21.303	19.609	18.683	18.430	17.886
Νοέμβριος	21.855	20.106	17.412	15.989	19.321	16.560	15.287	14.219
Δεκέμβριος	20.712	17.369	19.483	19.697	22.244	17.687	13.987	13.197
ΣΥΝΟΛΟ	***333.583***	***326.721***	***315.170***	***278.723***	***285.314***	***263.790***	***241.088***	***223.497***
	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Ιανουάριος	13.047	10.472	10.238	9.499	11.081	10.001	11.811	3.471
Φεβρουάριος	13.205	10.285	12.393	10.969	10.472	11.086	12.390	4.881
Μάρτιος	13.409	13.261	12.789	13.006	13.543	12.940	6.440	3.620
Απρίλιος	14.479	13.475	13.354	11.215	12.753	12.456	2.006	4.634
Μάιος	17.104	15.598	13.850	15.318	15.527	15.609	6.649	6.892
Ιούνιος	18.811	20.819	19.892	20.842	19.450	19.767	12.696	9.746
Ιούλιος	29.956	31.075	27.437	26.723	27.406	26.708	17.813	14.329
Αύγουστος	30.227	30.202	26.973	28.387	26.893	28.114	17.517	
Σεπτέμβριος	21.844	21.550	19.868	19.744	18.279	18.728	13.523	
Οκτώβριος	16.220	16.867	14.566	14.546	15.168	16.269	11.404	
Νοέμβριος	12.945	14.232	11.658	13.036	13.312	13.210	4.399	
Δεκέμβριος	12.947	14.035	12.018	12.318	12.248	14.616	4.171	
ΣΥΝΟΛΟ	***214.194***	***211.871***	***195.036***	***195.603***	***196.132***	***199.504***	***120.819***	***47.573***

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι ο μεγαλύτερος αριθμός εισιτηρίων πωλήθηκε το 2006, και ήταν 333.583 εισιτήρια. Στη συνέχεια σημειώθηκε σταδιακή μείωση των πωλήσεων μέχρι το 2016, ενώ από το 2016 έως και το 2019 σημειώθηκε μια μικρή αύξηση στη ζήτηση.

Τα συγκριτικά στοιχεία πωλήσεων εισιτηρίων για το Mini-Bus, από το 2003 μέχρι το 2020, παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα.

Πίνακας 2-16: Συγκριτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων Mini-Bus

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ MINI BUS									
Έτος	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Κόστος	**0,50 €**	**0,50 €**	**0,60 €**	**0,60 €**	**0,70 €**	**0,75 €**	**0,80 €**	**0,80 €**	**1,00 €**
Ιανουάριος	0	1337	1672	0	509	520	407	358	502
Φεβρουάριος	0	1700	2000	0	751	691	445	594	565
Μάρτιος	0	1800	1800	561	649	519	545	675	547
Απρίλιος	0	1900	2100	800	500	745	660	686	647
Μάιος	0	1900	2300	1100	1000	282	498	637	620
Ιούνιος	0	2300	1306	1100	900	604	941	781	814
Ιούλιος	0	2500	594	1200	900	1073	807	826	927
Αύγουστος	1600	2700	1300	1300	1300	777	1089	905	935
Σεπτέμβριος	2600	2600	1000	1200	700	910	605	808	986
Οκτώβριος	2400	2200	800	700	1123	592	522	494	799
Νοέμβριος	1800	2000	700	700	717	457	601	648	627
Δεκέμβριος	1963	2328	839	891	720	667	638	647	573
ΣΥΝΟΛΟ	**10.363**	**25.265**	**16.411**	**9.552**	**9.769**	**7.837**	**7.758**	**8.059**	**8.542**
ΣΥΝΟΛΟ (€)	***5.182,00***	***12.633,00***	***9.846,60***	***5.731,20***	***6.838,30***	***6.021,10***	***6.206,40***	***6.447,20***	***8.542,00***
Έτος	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Κόστος	**1,00 €**	**1,00 €**	**1,00 €**	**1,00 €**	**1,00 €**	**1,00 €**	**1,00 €**	**1,00 €**	**1,00 €**
Ιανουάριος	489	484	591	392	401	314	254	486	477
Φεβρουάριος	534	645	540	412	483	437	408	337	361
Μάρτιος	553	570	426	480	494	532	529	437	227
Απρίλιος	516	630	660	605	572	512	603	659	0
Μάιος	615	686	726	487	621	585	557	471	91
Ιούνιος	678	607	575	576	533	725	579	519	361
Ιούλιος	800	900	600	700	700	400	800	691	418
Αύγουστος	922	800	500	600	800	700	600	798	380
Σεπτέμβριος	692	696	734	453	680	613	717	424	430
Οκτώβριος	860	800	649	442	472	526	567	893	333
Νοέμβριος	715	445	490	442	429	435	572	245	59
Δεκέμβριος	591	501	589	610	517	379	486	554	0
ΣΥΝΟΛΟ	**7.965**	**7.764**	**7.080**	**6.199**	**6.702**	**6.158**	**6.672**	**6.514**	**3.137**
ΣΥΝΟΛΟ (€)	***7.965,00***	***7.764,00***	***7.080,00***	***6.199,00***	***6.702,00***	***6.158,00***	***6.672,00***	***6.514,00***	***3.137,00***

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι ο μεγαλύτερος αριθμός εισιτηρίων Mini-Bus πωλήθηκε το 2004, και ήταν 25.265 εισιτήρια.

Τα συγκριτικά στοιχεία πωλήσεων εισιτηρίων για τις γραμμές που συνδέουν το κέντρο της Χίου με τα Parking, από το 2013 μέχρι το 2021, παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 2-17: Συγκριτικά Στοιχεία Πωλήσεων Εισιτηρίων Γραμμών Σύνδεσης Κέντρου - Parking

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ - PARKING									
Έτος	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Κόστος	**0,50 €**	**0,50 €**	**0,50 €**	**0,50 €**	**0,50 €**	**0,50 €**	**0,50 €**	**0,50 €**	**0,50 €**
Ιανουάριος	2127	1692	1319	1425	1199	1461	1155	1478	419
Φεβρουάριος	2117	1718	1125	1617	1328	1274	1044	1231	632
Μάρτιος	1982	1614	1213	1647	1679	1727	1320	688	229
Απρίλιος	2358	1863	1438	1585	1605	1589	1571	94	601
Μάιος	2154	1887	1435	1794	1758	1599	1838	478	754
Ιούνιος	2458	2059	1982	1907	2033	1922	1817	1008	853
Ιούλιος	3287	2902	3037	2457	2553	2527	2587	1239	1346
Αύγουστος	3350	3023	2983	3031	3025	2887	2774	1428	1397
Σεπτέμβριος	2733	2317	2228	2182	2140	2075	1965	1213	
Οκτώβριος	2222	1997	1909	1763	1784	1629	1964	1329	
Νοέμβριος	1775	1443	1650	1611	1558	1659	1554	513	
Δεκέμβριος	1778	1790	1839	1547	1505	1415	1594	344	
ΣΥΝΟΛΟ	**28.341**	**24.305**	**22.158**	**22.566**	**22.167**	**21.764**	**21.183**	**11.043**	**6.231**
ΣΥΝΟΛΟ (€)	**14.170,50**	**12.152,50**	**11.079,00**	**11.283,00**	**11.083,50**	**10.882,00**	**10.591,50**	**5.521,50**	**3.115,50**

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι ο μεγαλύτερος αριθμός εισιτηρίων για τις γραμμές σύνδεσης με τους χώρους στάθμευσης πωλήθηκε το 2013, και ήταν ίσος με 23.341 εισιτήρια. Από το 2018 έως το 2020 σημειώθηκε σημαντική μείωση στις πωλήσεις.

Γενικά, παρατηρείται σταδιακή μείωση στις πωλήσεις εισιτηρίων του Αστικού ΚΤΕΛ της Χίου.

Τα δρομολόγια της δημόσιας συγκοινωνίας δεν υπακούουν από πλευράς συχνότητας στις προδιαγραφές των αστικών δρομολογίων μιας πόλης που προσδοκά να απεξαρτήσει τις εσωτερικές μετακινήσεις της από το αυτοκίνητο. Η λειτουργία της Χώρας όπως θα την προτείνει το ΣΒΑΚ θα στηρίζεται σε συλλογικές μετακινήσεις πολύ πιο πλούσιες σε πυκνότητα και σε γραμμές, έτσι ώστε να είναι πραγματικά ελκυστικές στους κατοίκους. Το πρόβλημα της συγκοινωνίας στη Χώρα αναπαράγεται και στη συγκοινωνία μεταξύ της Χώρας και των χωριών. Είναι τόσο λίγα τα δρομολόγια που ουσιαστικά είναι ανύπαρκτη. Τα χωριά συνδέονται με τη Χώρα μόνο χάρις στα ιδιωτικά αυτοκίνητα που φυσικά επιχειρούν να διεισδύουν στο κέντρο όσο βαθύτερα γίνεται. Το πρόβλημα λοιπόν της δημόσιας συγκοινωνίας είναι πρόβλημα γενικότερο των συγκοινωνιών του νησιού που το υφίσταται κυρίως η Χώρα διότι σε αυτήν συγκλίνουν τα αυτοκίνητα από κάθε χωριό του νησιού για την κάλυψη αναγκών υγείας, εκπαίδευσης, διοικητικών, αγορών, κλπ.

Σύμφωνα με την «Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης και Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου» που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου το 2016, σε δείγμα 130 ατόμων, το 44% όσων χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες για τις μετακινήσεις τους είναι φοιτητές ή μαθητές, το 17% συνταξιούχοι, το 14% νοικοκυρές, το 8% δημόσιοι υπάλληλοι, το 7% άνεργοι, το 6% ιδιωτικοί υπάλληλοι και το 4% ελεύθεροι επαγγελματίες. Το 31% του δείγματος δεν διαθέτει κανένα όχημα, το 29% έχει ένα όχημα στο νοικοκυριό του, το 19% έχει δύο οχήματα και το 21% διαθέτει τρία ή περισσότερα οχήματα.

Η ψυχαγωγία αποτελεί τον βασικό σκοπό μετακίνησης για το 27% του δείγματος, η εργασία για το 14%, ενώ το 12% μετακινείται για εργασία και ψυχαγωγία. Το 13% μετακινείται για εκπαιδευτικούς σκοπούς, το 12% για προσωπικές υποθέσεις, το 11% και το 8% για καθημερινές

αγορές/ υποχρεώσεις του νοικοκυριού και για αγορές αντίστοιχα, ενώ το 5% μετακινείται για θέματα υγειονομικής περίθαλψης.

Σχετικά με τον λόγο χρήσης λεωφορείου για τη μετακίνησή τους, το 68% του δείγματος το χρησιμοποιεί γιατί δεν διαθέτει δικό του όχημα, το 15% γιατί δεν οδηγεί, για το 4% ήταν ένα τυχαίο περιστατικό, το 5% το χρησιμοποιεί γιατί τους εξυπηρετεί το δρομολόγιο και γιατί τους γλιτώνει από χρόνο εύρεσης στάθμευσης, ενώ το 2% χρησιμοποιεί λεωφορείο για οικονομικούς λόγους.

Επιπρόσθετα, το 38% χρησιμοποιεί τις αστικές συγκοινωνίες καθημερινά με μέσο αριθμό μετακινήσεων 1,24/ημέρα, το 44% τις χρησιμοποιεί μερικές φορές την εβδομάδα με μέσο αριθμό μετακινήσεων 2,68/εβδομάδα και το 18% τις χρησιμοποιεί μερικές φορές τον μήνα με μέσο αριθμό μετακινήσεων 2,52/μήνα.

Ο μέσος χρόνος μετακίνησης από το σπίτι ή το σημείο προέλευσης μέχρι τη στάση είναι 6,72 λεπτά με τα πόδια, ο μέσος χρόνος μετακίνησης με λεωφορείο είναι 16,82 λεπτά και ο μέσος χρόνος μετακίνησης με τα πόδια από τη στάση μέχρι τον τελικό προορισμό του χρήστη είναι 5,43 λεπτά.

Όσον αφορά στο κατά πόσο ευχαριστημένοι εμφανίζονται οι χρήστες από τις υπάρχουσες υπηρεσίες του δικτύου της αστικής συγκοινωνίας, η αίσθηση ικανοποίησης αποτυπώνεται μέτρια ως προς τη συχνότητα και τον αριθμό των δρομολογίων, ενώ οι συμμετέχοντες της έρευνας είναι σχετικά ικανοποιημένοι ως προς την πληροφόρηση αναφορικά με τα δρομολόγια και τις αλλαγές αυτών, ως προς την αξιοπιστία στην ώρα αναχώρησης και στην καθαριότητα των οχημάτων. Η παραδοχή ότι τους εξυπηρετεί το γεγονός του ότι ενώ υπάρχουν προκαθορισμένες στάσεις, ο οδηγός μπορεί να τους αφήσει σε οποιοδήποτε σημείο εκείνοι επιθυμούν, γεννά την ανάγκη για επανασχεδιασμό των στάσεων ή τη δημιουργία γραμμών on demand (bus on demand/ stop on demand).

Αεροπορικές Μεταφορές

Ο κρατικός αερολιμένας Χίου «Όμηρος» βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του νησιού, νότια της πόλης της Χίου, και εντάσσεται σε ένα εθνικό σύστημα αερομεταφορών ακτινικής διάταξης – η οποία ακολουθείται και σε επίπεδο Περιφέρειας – με κύριο πόλο και όγκο μεταφορικού έργου από την Αθήνα προς τη Χίο (κυρίως πτήσεις εσωτερικού), καθώς και επιδοτούμενες συνδέσεις άγονων γραμμών με τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Επίσης, υπάρχει τακτική αεροπορική σύνδεση με το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.

Η εικόνα που παρουσιάζει το αεροδρόμιο Χίου δεν είναι ικανοποιητική. Το πολύ μικρό μερίδιο που η αεροπορική μεταφορά καταλαμβάνει στο σύνολο του εισερχόμενου τουρισμού στο νησί οφείλεται στην έλλειψη υποδομών εξυπηρέτησης εταιριών και επιβατών. Οι πτήσεις charter εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο εποχικές ανάγκες του τουρισμού, αλλά παρουσιάζονται ειδικά προβλήματα λόγω της αδυναμίας υποδοχής από το αεροδρόμιο.

Βασικά προβλήματα στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση του αεροπορικού δικτύου της Χίου αποτελούν (Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού Δήμου Χίου 2020-2023, 2020):

- Η έλλειψη ενδοχώρας και πληθυσμιακών μεγεθών που δύνανται να δημιουργήσουν ζήτηση για τακτικά και εποχικά δρομολόγια.

- Η εποχικότητα, κυρίως εξαιτίας του τουρισμού, που προκαλεί οξείες αιχμές και οδηγεί σε υποβάθμιση της εξυπηρέτησης.
- Η απουσία άλλων μέσων διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους, τα οποία θα επέτρεπαν την εγκατάσταση ενός βέλτιστου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών.
- Η έλλειψη ικανοποιητικών εγκαταστάσεων διακίνησης επιβατών.

Πρόσφατα εντάχθηκε στο τομεακό πρόγραμμα μεταφορών το έργο «Βελτίωση και ανάπτυξη των υποδομών του κρατικού αερολιμένα Χίου» και παράλληλα αναμένεται η έναρξη του έργου της μετατόπισης της παραλιακής οδού Χίου - Καρφά για να επεκταθεί ο αεροδιάδρομος, ενώ δημοπρατείται εκ νέου το έργο επέκταση της οδού Ιωάννου Χρήστου.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η προβλεπόμενη χρήση υδροπλάνων για τις αεροπορικές συνδέσεις της Χίου, εφόσον υλοποιηθεί ο σχεδιασμός για τη δημιουργία υδατοδρομίου.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρατίθεται αναλυτικά όλα τα αεροδρόμια και ελικοδρόμια της Χίου.

Πίνακας 2-18: Κατάλογος Αεροδρομίων και Ελικοδρομίων Νήσου Χίου

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ		**ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ**	
		ΠΛΑΤΟΣ	**ΜΗΚΟΣ**
1	Αεροδρόμιο Χίου	382.140	260.835
2	Αεροδρόμιου Ολύμπων	381.358	255.620
ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΑ		**ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ**	
		ΠΛΑΤΟΣ	**ΜΗΚΟΣ**
1	Ελικοδρόμιο Χίου	382.140	260.835
2	Ελικοδρόμιο Ολύμπων	381.358	255.620
3	Ελικοδρόμιο Προβατά	382.230	260.259
4	Ελικοδρόμιο Πυργίου	381.250	255.909
5	Ελικοδρόμιο Αρμολίων	381.502	260.120
6	Ελικοδρόμιο Μάρμαρο	383.225	260.630
7	Ελικοδρόμιο Βολισσού	382.840	25.520
8	Ελικοδρόμιο Οινουσσών	383.135	261.440
9	Ελικοδρόμιο Ψαρών	383.250	253.420
10	Ελικοδρόμιο Μελανειός	383.324	255.059

(Πηγή: Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού Δήμου Χίου 2020-2023)

Ακτοπλοϊκές Μεταφορές – Λιμενικές Εγκαταστάσεις

Ο Δήμος Χίου εξυπηρετείται από δυο κύρια λιμάνια, της Χίου (στην ανατολική πλευρά του νησιού) και των Μεστών (στη δυτική πλευρά του νησιού).

Ο λιμένας Χίου, ιστορική υποδομή που συνοδεύει την ιστορία της Χώρας βρίσκεται επί του παραλιακού μετώπου, προ του κέντρου της πόλης της Χίου, αποτελεί το κεντρικό λιμάνι του νησιού και εξυπηρετεί την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Χίου με την ηπειρωτική χώρα, τα γειτονικά νησιά και τα απέναντι τουρκικά παράλια. Ακτοπλοϊκώς, το νησί συνδέεται καθημερινά με το λιμάνι του Πειραιά και το ταξίδι διαρκεί οχτώ (8) ώρες με τα συμβατικά πλοία. Επίσης, καθημερινή ακτοπλοϊκή σύνδεση πραγματοποιείται με τη Μυτιλήνη, καθώς και με τα κοντινά μικρότερα νησιά Οινούσσες και Ψαρά. Στο εγγύς μέλλον αναμένεται να λειτουργήσουν ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τη Σάμο, τη Λήμνο και την Καβάλα τρεις φορές την εβδομάδα. Ο λιμένας Χίου εξυπηρετεί και την εμπορική κίνηση του νησιού. Επιπρόσθετα, εντοπίζεται σημαντικό πρόβλημα αναφορικά με την αδυναμία φιλοξενίας πλοίων μεγάλου μήκους. Στο νότιο τμήμα του λιμανιού, στα υφιστάμενα κρηπιδώματα, ελλιμενίζονται, κατά τη θερινή κυρίως

περίοδο, διερχόμενα σκάφη αναψυχής. Επίσης, στο νότιο τμήμα χωροθετείται καταφύγιο τουριστικών σκαφών για εξυπηρέτηση super yachts και mega yachts.

Στη νότια και δυτική πλευρά του νησιού βρίσκονται οι λιμένες Μεστών και Λημνιών Βολισσού. Ο λιμένας Μεστών βρίσκεται στα νοτιοανατολικά παράλια του όρμου Μεστών, σε απόσταση περίπου 35 Km από την πόλη της Χίου. Αποτελεί μια από τις σημαντικότερες υποδομές προσπελασιμότητας της Π.Ε. με ασήμαντη, προς το παρόν, εμπορευματική και επιβατική κίνηση σε σχέση με το λιμάνι της Χίου.

Ο λιμενίσκος Λημνιών Βολισσού βρίσκεται σε απόσταση 30 Km περίπου από την πόλη της Χίου, έχει διαμορφωθεί με παραλιακά κρηπιδώματα προ του οικισμού Λημνιά, επίνειο της κωμόπολης της Βολισσού. Τον Ιούνιο του 2015 ολοκληρώθηκε η κατασκευή καταφυγίου τουριστικών σκαφών.

Άλλες σημαντικές λιμενικές υποδομές του νησιού είναι:

- η μαρίνα Χίου, η οποία εντοπίζεται στις ανατολικές ακτές του νησιού και σε απόσταση 2 Km βόρεια του κεντρικού λιμένα Χίου. Η κατασκευή της ολοκληρώθηκε πριν από 20 χρόνια περίπου και τα κρηπιδώματά της χρησιμοποιούνται περιστασιακά από μικρό αριθμό σκαφών μικτής χρήσης.
- Το αλιευτικό καταφύγιο Καρδάμυλων, που βρίσκεται σε απόσταση 26,4 Km βόρεια της πόλης της Χίου και έχει διαμορφωθεί έμπροσθεν του παραθαλάσσιου οικισμού Μάρμαρο (επίνειο του χωριού Καρδάμυλα). Η χρήση του καταφυγίου – μετά την ολοκλήρωση του έργου βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων – αναμένεται να δώσει σημαντική ώθηση στην αλιεία του νησιού.
- Η ιχθυόσκαλα, που εντοπίζεται 1 Km βόρεια της πόλης της Χίου και εξυπηρετεί τους επαγγελματίες αλιείς του νησιού.
- Ο λιμένας Λαγκάδας, ο οποίος χωροθετείται έμπροσθεν του ομώνυμου οικισμού, σε απόσταση 16 Km περίπου βόρεια της πόλης της Χίου και εξυπηρετεί κυρίως σκάφη αναψυχής και αλιευτικά σκάφη. Από τον λιμένα Λαγκάδας εκτελούνται καθημερινά δρομολόγια προς τις Οινούσσες. Η μεταφορά επιβατών προς τις Οινούσσες πραγματοποιείται συχνά με δρομολόγια θαλάσσιων ταξί.
- Τα αλιευτικά καταφύγια: Αγία Παρασκευή - Καστέλο, Τρεις Μύλοι Βροντάδου, Γούβι, Παντουκιός, Φάρκαινα, Δασκαλόπετρα, Αγία Ερμιόνη, Άγιος Ιωάννης, Καλλιμασιά στις ανατολικές ακτές του νησιού, Βοκαριά στο νότιο τμήμα του νησιού και Λίθι και Αγία Ειρήνη Ελάτα στις δυτικές ακτές του νησιού, τα οποία αποτελούν επίνεια των ομώνυμων οικισμών.

Οι θέσεις των βασικών λιμενικών υποδομών για το σύνολο της νήσου Χίου αποτυπώνονται στον Εικόνα 2-6.

Η θέση του λιμανιού της Χίου – εντός της πόλης – σε συνάρτηση με το ρόλο που κατέχει σαν κύρια θαλάσσια πύλη του νησιού (τόσο επιβατικού όσο και εμπορευματικού), προκαλεί σοβαρά λειτουργικά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή. Προγραμματίζονται έργα βελτίωσης της λειτουργίας του υφιστάμενου λιμένα με παρεμβάσεις προσβασιμότητας και αναπλάσεων, ενώ παράλληλα εκπονείται το master plan για την ενοποίηση και επέκταση χερσαίων χώρων στο νότιο τμήμα και τη γενικότερη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Το λιμάνι των Μεστών, που έχει κυρίως εμπορευματικό χαρακτήρα, διαθέτει όλα τα απαραίτητα χαρακτηριστικά [θέση στη δυτική ακτή του νησιού, βελτιωμένη οδική πρόσβαση, άνετη εξυπηρέτηση της φορτοεκφόρτωσης φορτηγών πλοίων και της διακίνησης επιβατικών οχημάτων, διακριτές χρήσεις (αλιευτικό καταφύγιο, εμπορικός λιμένας, επιβατικός λιμένας), επαρκείς χερσαίοι χώροι] λειτουργεί συμπληρωματικά προς τον κεντρικό λιμένα Χίου, εξυπηρετώντας την εμπορική κίνηση που πραγματοποιείται με μικρά φορτηγά πλοία και προσελκύοντας πρόσθετη κίνηση επιβατών και ΙΧ οχημάτων με προορισμό τα Μεστά, τη Βολισσό και τα Ψαρά. Τους καλοκαιρινούς μήνες λειτουργεί γραμμή σύνδεσής του με το Λαύριο.



Εικόνα 2-6: Λιμενικές Εγκαταστάσεις Νήσου Χίου

(Πηγή: Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Κεντρικού Λιμένα Χίου - Τεχνική Έκθεση Α Σταδίου, 2021)

2.1.2.11 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Αναφορικά με το ποδήλατο, στον Δήμο Χίου δεν εντοπίζεται απολύτως καμία σχετική υποδομή, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια έχει κάνει αισθητή μια μικρή παρουσία στην καθημερινότητα της Χώρας. Ο σύλλογος «Ποδηλάτες Χίου» έχει εδώ και χρόνια καταθέσει πρόταση για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της προκυμαίας, στο λιμάνι της πόλης της Χίου, ώστε να προωθηθεί ουσιαστικά το πλέον οικολογικό μέσο μεταφοράς, να προστατεύονται οι ποδηλάτες, αλλά παράλληλα να δημιουργηθεί μια σημαντική τουριστική υποδομή για την πόλη.

2.1.2.12 Συμπεράσματα ερευνών

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Χίου, , πραγματοποιήθηκε έρευνα με τη συμπλήρωση ερωτηματολογίων από τους δημότες του Δήμου Χίου, σχετικά με τις συνήθειες των μετακινήσεων και τα προβλήματα του συστήματος μεταφορών στον Δήμο. Τα ερωτηματολόγια απευθύνθηκαν στις παρακάτω ομάδες-στόχους:

- ✓ **Κατοίκους του Δήμου Χίου** (133 απαντήσεις)
- ✓ **Μαθητές του Δήμου Χίου** (0 απαντήσεις)
- ✓ **Γονείς των μαθητών του Δήμου Χίου** (192 απαντήσεις)

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από την έρευνα ερωτηματολογίων ανά ομάδα-στόχο.

Κάτοικοι Δήμου Χίου

Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων για τους κατοίκους προέκυψαν τα εξής:

- Απάντησαν συνολικά 133 άτομα, εκ των οποίων 74 ήταν γυναίκες (56%), 54 άνδρες (41%) και 5 άτομα που δεν δήλωσαν φύλλο (4%).
- Η πλειοψηφία των κατοίκων ανήκει στις ηλικιακές ομάδες 31-45 ετών (53%) και 46-60 ετών (43%) και ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα >61 ετών με ποσοστό 2%.
- Ως κύρια απασχόληση, η πλειοψηφία δήλωσε «υπάλληλος» (61%), ενώ το 18% δήλωσε «ελεύθερος επαγγελματίας».
- Σχετικά με το εισόδημα, το 42% δήλωσε 1.000-2.000 €/μήνα, το 22% λιγότερο από 1.000 €/μήνα, ενώ το 28% δεν επιθυμούσε να απαντήσει στην ερώτηση.
- Το 77% των ερωτηθέντων διαθέτουν τουλάχιστον ένα (1) αυτοκίνητο, το 40% διαθέτουν τουλάχιστον ένα (1) δίκυκλο, το 34% τουλάχιστον ένα (1) ποδήλατο και το 2% ένα (1) ηλεκτρικό πατίνι/ ηλεκτρικό ποδήλατο.
- Ο κύριος τρόπος μετακίνησης για τους κατοίκους του Δήμου Χίου είναι «οδηγός αυτοκινήτου» με ποσοστό 65%. Μετά έρχεται ο «πεζός/-ή» με ποσοστό 16%, το «μηχανοκίνητο δίκυκλο» με ποσοστό 15%, ο «επιβάτης αυτοκινήτου» με ποσοστό 2% και τέλος η «Δημόσια Συγκοινωνία (ΚΤΕΛ)» και το «ποδήλατο» με ποσοστό 1%.
- Όσον αφορά στα πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν στις μετακινήσεις των κατοίκων είναι η «έλλειψη θέσεων στάθμευσης» (28%), η «κακή ποιότητα οδοστρώματος» (18%), η «κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη» (12%), η «κίνηση του πεζού δεν είναι ασφαλείς» (11%) και η «κυκλοφοριακή συμφόρηση» (10%). Σαν προβλήματα αναφέρονται, επιπλέον, η «μικρή συχνότητα δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας», η «έλλειψη σεβασμού στον πολίτη από τους άλλους χρήστες του δρόμου», και το «κόστος».
- Οι κάτοικοι κλήθηκαν να απαντήσουν ποιος είναι ο βαθμός συμμόρφωσής τους με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας στον Δήμο Χίου. Εκφράστηκε η πεποίθηση πως συμμορφώνονται σε μεγάλο βαθμό, με το 47% να απαντά πως συμμορφώνεται «πάρα πολύ» και το 46% να απαντά πως συμμορφώνεται «πολύ».
- Σε επόμενη ερώτηση, οι κάτοικοι κλήθηκαν να απαντήσουν ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησής τους από τις μετακινήσεις στον Δήμο Χίου. Η συχνότερη απάντηση ήταν «μέτρια» (49%) και η αμέσως επόμενη «λίγο» (28%). Το 13% των κατοίκων δήλωσαν

«καθόλου» ικανοποίηση, το 10% των κατοίκων δήλωσε «πολύ» ικανοποιημένο, ενώ το 1% «πάρα πολύ» ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις του στον Δήμο.

- Από τους κατοίκους που διαθέτουν ποδήλατο το 13% επιθυμεί να αγοράσει νέο, ενώ το 87% είναι αρνητικοί. Από τους κατοίκους που δεν διαθέτουν ποδήλατο μόνο το 11% επιθυμεί να αποκτήσει.
- Το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων (67%) δεν γνώριζε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στο νησί, ενώ το 33% ήταν ενήμερο.
- Ως προς τη συμμετοχή σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας, εκφράστηκε μέση πρόθεση, καθώς το 36% δήλωσε «μέτριο» ενδιαφέρον συμμετοχής, το 44% υψηλό ενδιαφέρον («πολύ» και «πάρα πολύ» ενδιαφέρον συμμετοχής), ενώ το 20% δήλωσε χαμηλότερο ενδιαφέρον («καθόλου» ή «λίγο» ενδιαφέρον συμμετοχής).
- Όσον αφορά στην πηγή από την οποία πληροφορήθηκαν περί της πρόθεσης της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη, οι περισσότεροι πληροφορήθηκαν από φίλους, συγγενείς ή συνεργάτες (39%) και ακολούθως από το διαδίκτυο (36%).
- Όσον αφορά στο πόσο συχνά οι κάτοικοι κάθονται σε μια πλατεία ή σε ένα παγκάκι η πιο συχνή απάντηση ήταν «μερικές φορές το χρόνο» με ποσοστό 40%, ενώ η αμέσως επόμενη απάντηση (29%) ήταν «σχεδόν ποτέ».
- Στην τελευταία ερώτηση οι κάτοικοι κλήθηκαν να απαντήσουν στον βαθμό ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους (πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, πάρκα) του Δήμου:
    - Για τη διαθεσιμότητα των πεζόδρομων για τις εμπορικές δραστηριότητες οι περισσότεροι απάντησαν «αρκετά ικανοποιημένος-η»
    - Για τη διαθεσιμότητα των ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή οι περισσότεροι απάντησαν «καθόλου ικανοποιημένος-η»
    - Για τη διαθεσιμότητα των παιδικών χαρών και των χώρων πρασίνου οι περισσότεροι απάντησαν «καθόλου ικανοποιημένος-η»
    - Για τη διαθεσιμότητα των ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση οι περισσότεροι απάντησαν «καθόλου ικανοποιημένος-η»
    - Για την καθαριότητα/ συντήρηση των δημόσιων χώρων οι περισσότεροι απάντησαν «αρκετά ικανοποιημένος-η»
    - Για τον φωτισμό των δημόσιων χώρων οι περισσότεροι απάντησαν «αρκετά ικανοποιημένος-η»
    - Για ύπαρξη πρασίνου στους δημόσιους χώρους οι περισσότεροι απάντησαν «καθόλου ικανοποιημένος-η»
    - Για την ασφάλεια των δημόσιων χώρων οι περισσότεροι απάντησαν «καθόλου ικανοποιημένος-η»
    - Για την ασφάλεια και τη φιλικότητα των δημόσιων χώρων προς τα παιδιά οι περισσότεροι απάντησαν «καθόλου ικανοποιημένος-η»
    - Για την προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων οι περισσότεροι απάντησαν «αρκετά ικανοποιημένος-η»
    - Για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων αναψυχής ή εμπορίου οι περισσότεροι απάντησαν «αδιάφορος-η»

- Για την κοινωνική αλληλεπίδραση στους δημόσιους χώρους οι περισσότεροι απάντησαν «αδιάφορος -η»
- Για τον συνωστισμό στους δημόσιους χώρους οι περισσότεροι απάντησαν «αδιάφορος -η»

- Τέλος, οι κάτοικοι έδωσαν κάποιες προτάσεις για τη βελτίωση του κυκλοφοριακού στη Χίο. Οι πιο συχνές απαντήσεις είναι:
  - Απομάκρυνση των οχημάτων από το ιστορικό κέντρο της πόλης
  - Αύξηση χώρων και θέσεων στάθμευσης
  - Καλύτερη ποιότητα δρόμων
  - Αύξηση συχνότητας των λεωφορείων
  - Βελτίωση σήμανσης
  - Καλύτερα πεζοδρόμια

Γονείς μαθητών

Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων για τους γονείς μαθητών προέκυψαν τα εξής:

- Οι γονείς που απάντησαν το ερωτηματολόγιο είναι 77% γυναίκες, 21% άντρες και ένα 2% που δεν δήλωσε φύλο.

- Οι γονείς που απάντησαν το ερωτηματολόγιο ανήκουν στις ηλικιακές ομάδες 31-45 ετών (67%) και 46-60 ετών (29%).

- Το 53% των γονέων δήλωσαν ιδιωτικοί και δημόσιοι υπάλληλοι. Το 17% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες και 13% ασχολείται με οικιακά. Το 12% είναι άνεργοι, το 5% δεν επιθυμούσε να δηλώσει και το υπόλοιπο 1% είναι συνταξιούχοι.

- Ως προς την ηλικία κάθε παιδιού:
  - Το 48% των γονέων έχει παιδί στην ηλιακή ομάδα των 6-11 ετών (μαθητές Δημοτικού)
  - Το 20% των γονέων έχει παιδί στην ηλιακή ομάδα των 12-15 ετών (μαθητές Γυμνασίου)
  - Το 19% γονέων έχει παιδί στην ηλιακή ομάδα των 16-18 ετών (μαθητές Λυκείου)
  - Το 13% γονέων έχει παιδί στην ηλιακή ομάδα των 3-5 ετών (μαθητές Νηπιαγωγείου)

- Ως προς το φύλο των παιδιών υπήρχε ισοκατανομή, με 48% αγόρια και 52% κορίτσια.

- Ο κυριότερος τρόπος μετακίνησης του παιδιού από το σπίτι προς το σχολείο είναι η χρήση αυτοκινήτου του γονέα (42%). Ακολουθεί το ΚΤΕΛ και το βάδισμα με συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου με ποσοστό 15%. Οι επόμενοι τρόποι μετακίνησης του παιδιού από το σπίτι προς το σχολείο είναι με τα πόδια -μόνο του- (12%), παρέα με άλλα παιδιά (5%), με δίκυκλο (4%), με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (3%) και με ταξί (1%).

- Στην ερώτηση «συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σπίτι προς το σχολείο», οι γονείς απάντησαν ότι:
  - 125 παιδιά διανύουν απόσταση έως 5 λεπτών (40%)
  - 96 παιδιά διανύουν απόσταση 5-10 λεπτών (30%)

- 54 παιδιά διανύουν απόσταση 10-15 λεπτών (17%)
- 25 παιδιά διανύουν απόσταση 15-20 λεπτών (8%)
- 16 παιδιά διανύουν απόσταση μεγαλύτερη των 20 λεπτών (5%)

- Στις περιπτώσεις που οι γονείς συνοδεύουν το παιδί προς το σχολείο, το 55% των γονέων συνδυάζει τη μετακίνηση αυτή με άλλη δραστηριότητα όπως είναι η εργασία. Το 45% των γονέων δεν τη συνδυάζουν με κάποια άλλη δραστηριότητα.

- Ο κυριότερος τρόπος μετακίνησης του παιδιού για την επιστροφή από το σχολείο προς το σπίτι είναι με το αυτοκίνητο του γονέα (31%) είτε άλλου ατόμου (9%) και στη συνέχεια με συνοδεία γονέα (15%) ή μόνο του (12%). Ακολουθεί το βάδισμα του παιδιού από το σχολείο με άλλα παιδιά (8%), με δίκυκλο (5%) και τέλος με το ποδήλατο (3%).
- Για τον χρόνο μετακίνησης από το σχολείο προς το σπίτι, οι γονείς απάντησαν:
  - 101 παιδιά διανύουν απόσταση έως 5 λεπτών (32%)
  - 98 παιδιά διανύουν απόσταση 5-10 λεπτών (32%)
  - 62 παιδιά διανύουν απόσταση 10-15 λεπτών (20%)
  - 30 παιδιά διανύουν απόσταση 15-20 λεπτών (10%)
  - 20 παιδιά διανύουν απόσταση μεγαλύτερη των 20 λεπτών (6%)

- Στις περιπτώσεις που οι γονείς συνοδεύουν το παιδί από το σχολείο προς το σπίτι, το 65% των γονέων δεν συνδυάζει τη μετακίνηση αυτή με άλλη δραστηριότητα.

- Η πλειοψηφία των γονέων δήλωσαν ότι τα σημαντικότερα προβλήματα-ανησυχίες στη μετακίνηση των παιδιών από/ προς το σχολείο είναι υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο και κατά τη διάρκεια της διαδρομής (28%). Ακολουθούν οι απαντήσεις «Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς» (18%), «Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ υψηλή» (13%) και τέλος «Με έχουν ανησυχήσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί» (1%).

- Ως προς την κατοχή αυτοκινήτου, μηχανοκίνητου δικύκλου, ποδηλάτου και ηλεκτρικού πατινιού/ ηλεκτρικού ποδηλάτου:
  - Το 94% των γονέων διαθέτει Ι.Χ. αυτοκίνητο, ενώ το 23% αυτών διαθέτει περισσότερα από ένα (1) αυτοκίνητα.
  - Το 47% των γονέων διαθέτει μηχανοκίνητο δίκυκλο.
  - Το 48% των γονέων διαθέτει ποδήλατο.
  - Το 3% των γονέων διαθέτει ηλεκτρικό πατίνι/ ηλεκτρικό ποδήλατο.

Τα αναλυτικά αποτελέσματα των ερευνών μέσω ερωτηματολογίων παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι «ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ»**.

2.1.2.13 Κατανάλωση Ενέργειας

Ο Δήμος Χίου συμμετέχει στο Σύμφωνο Δημάρχων (από το 2015), ωστόσο δεν έχει εκπονήσει Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (και Κλίματος).

Το Σύμφωνο των Δημάρχων[7] αποτελεί μία Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία, η οποία αναπτύχθηκε το 2008 με σκοπό τη στήριξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην πραγματοποίηση αειφόρων ενεργειακών πολιτικών και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) έχουν συμφωνήσει σε ένα νέο πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια με σκοπό το ενεργειακό σύστημα να γίνει ανταγωνιστικό, ασφαλές και βιώσιμο. Οι στόχοι που έχουν τεθεί για τον χρονικό ορίζοντα του 2030 αφορούν σε μείωση κατά 40% του διοξειδίου του άνθρακα που εκλύεται στην ατμόσφαιρα, βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας κατά 27% και αύξηση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) κατά 27%, σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Παράλληλα, τίθεται το θέμα της αναζήτησης μέτρων για την προσαρμογή στις αναπόφευκτες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

Οι Δήμαρχοι που προβαίνουν στην υπογραφή του Συμφώνου δεσμεύονται να επιτύχουν ή ακόμα και να υπερβούν τους στόχους του 2030 βάζοντας έτσι τα θεμέλια για το «decarbonisation» των ενεργειακών συστημάτων. Βασική προϋπόθεση για την υλοποίηση του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) καθίσταται η απογραφή των ενεργειακών καταναλώσεων και ο υπολογισμός των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η απήχηση του Συμφώνου είναι αρκετά μεγάλη κρίνοντας από την αυξημένη συμμετοχή των Δήμων στην πρωτοβουλία αυτή. Μέχρι στιγμής πάνω από 7.500 δήμοι, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχουν υπογράψει, από τους οποίους οι περίπου 6.000 έχουν ήδη υποβάλει τα Σχέδια Δράσης τους. Όσον αφορά στην Ελλάδα, τα αντίστοιχα νούμερα είναι 226 υπογράφοντες με 144 υποβεβλημένα Σχέδια Δράσης, από τα οποία τα 32 έχουν προχωρήσει στο στάδιο παρακολούθησης.

Οι δεσμεύσεις των υπογραφόντων το Σύμφωνο συνδέονται με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια: τη δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2020, για τους υπογράφοντες που εντάχθηκαν στο Σύμφωνο μεταξύ του 2008 και του 2015, και το πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030, καθώς και τη Στρατηγική της ΕΕ για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή, για τους υπογράφοντες που εντάχθηκαν μετά το 2015.

Οι υπογράφοντες το Σύμφωνο δεσμεύονται να υιοθετήσουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και την προσαρμογή σε αυτήν. Θα πρέπει να αναπτύξουν, εντός των πρώτων δύο ετών από την ένταξή τους, ένα Σχέδιο Δράσης για τη Βιώσιμη Ενέργεια και το Κλίμα, με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO_2 κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030 και την αύξηση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή.

Ο Δήμος Χίου συμμετέχει στην πρωτοβουλία της Γραμματείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Καθαρή Ενέργεια για τα Ευρωπαϊκά Νησιά». Στην παρούσα φάση εκπονείται Σχέδιο μετάβασης προς την Καθαρή Ενέργεια.

Τον Ιούνιο 2020 οι Υπουργοί Ελλάδας, Ιταλίας, Ιρλανδίας, Μάλτας, Πορτογαλίας, Ισπανίας, Σουηδίας, Κροατίας, Κύπρου, Δανίας, Φινλανδίας, Εσθονίας, Γαλλίας, Γερμανίας και η Επίτροπος Ενέργειας της ΕΕ υπέγραψαν Μνημόνιο Κατανόησης για την Καθαρή Ενέργεια στα Νησιά της ΕΕ.[8]

[7] https://www.simfonodimarxon.eu/el/
[8] https://ypen.gov.gr/mnimonio-katanoisis-gia-tin-kathari-energeia-sta-nisia-tis-ee/

Η πρωτοβουλία για τα Καθαρά Νησιά της ΕΕ ξεκίνησε κατά τη διάρκεια της Προεδρίας της Μάλτας (α' εξάμηνο 2017) με την υπογραφή της Διακήρυξης της Βαλέτας. Στις 18 Μαΐου 2017, στο περιθώριο του Άτυπου Συμβουλίου Ενέργειας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μαζί με 14 χώρες της ΕΕ (Κροατία, Κύπρος, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Μάλτα, Πορτογαλία, Ισπανία και Σουηδία) υπέγραψαν πολιτική δήλωση για την έναρξη της νέας πρωτοβουλίας «Καθαρή ενέργεια για τα νησιά της ΕΕ», με στόχο την επιτάχυνση της μετάβασης στην καθαρή ενέργεια στα νησιά της Ευρώπης (πάνω από 2700).

Σε συνέχεια της Διακήρυξης η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημιούργησε μία Γραμματεία της Πρωτοβουλίας για τα Καθαρά Νησιά της ΕΕ (https://euislands.eu/) με στόχο την παροχή τεχνικής υποστήριξης σε αυτά. Η Γραμματεία αποτελεί πλατφόρμα ώστε πάροχοι τεχνολογιών, πολίτες, η ακαδημαϊκή κοινότητα και οι τοπικές αρχές να συμμετέχουν στην ενεργειακή μετάβαση.

Η Γραμματεία υποστηρίζει τεχνικά την εκπόνηση της στρατηγικής ενεργειακής μετάβασης σε 6 νησιά (πιλοτικά προγράμματα – μεταξύ των οποίων η Σίφνος) και σε 20 πρωτοπόρα νησιά (μεταξύ των οποίων η Ζάκυνθος, η Σαμοθράκη, η Σάμος, η Ικαρία, η Πάτμος, η Αμοργός, η Σύμη, η Κάσος, η Κρήτη). Η Γραμματεία έχει τη δυνατότητα να εκδίδει πρόσκληση για προτάσεις (calls for proposals) και να χρηματοδοτεί προγράμματα (κάποια και μέσω του HORIZON).

Σε μια πρώτη φάση, ξεκίνησαν επίσημα τη μετάβασή τους σε καθαρή ενέργεια με την υποστήριξη της Γραμματείας «Καθαρή ενέργεια για τα νησιά της ΕΕ» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τα εξής 6 ευρωπαϊκά νησιά: Aran (Ιρλανδία) Cres-Lošinj (Κροατία), Σίφνος (Ελλάδα), Culatra (Πορτογαλία), Salina (Ιταλία) και La Palma (Ισπανία), τα οποία προβλεπόταν να αναπτύξουν και να δημοσιεύσουν τα προγράμματά τους μετάβασης σε καθαρή ενέργεια έως το καλοκαίρι του 2019. Στη συνέχεια, ακολούθησαν ακόμη 20 νησιά, τα οποία προβλεπόταν να αναπτύξουν και να δημοσιεύσουν τα προγράμματά τους μετάβασης σε καθαρή ενέργεια έως το καλοκαίρι του 2020.[9]

Τα 26 νησιά επιλέχθηκαν βάσει της δυνατότητάς τους για τη θέσπιση υψηλής ποιότητας διαδικασίας, όσον αφορά τη μετάβαση, με την υποστήριξη της Γραμματείας. Προκειμένου να λειτουργήσουν ως παραδείγματα προς μίμηση για όσο το δυνατόν περισσότερα ευρωπαϊκά νησιά κατά τα προσεχή έτη, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην ένταξη νησιών που να καλύπτουν ευρύ φάσμα γεωγραφικής θέσης και επί μέρους προϋποθέσεων.

Για την περαιτέρω προώθηση της πρωτοβουλίας καθαρής ενέργειας για τα νησιά της ΕΕ, με στόχο τη δημιουργία μιας μακροπρόθεσμης σταθερής πλατφόρμας συνεργασίας, η οποία θα είναι αρκετά ευέλικτη, θα συμπεριλαμβάνει όλους τους τοπικούς κοινωνικούς εταίρους και αρχές και θα αντιμετωπίζει ικανοποιητικά όλα τα θεσμικά, οικονομικά και ρυθμιστικά προβλήματα προωθήθηκε η υπογραφή ενός Μνημονίου Κατανόησης των ΚΜ της ΕΕ ως ενδιάμεσο στάδιο, ενώ απώτερος στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η μετεξέλιξη του εν λόγω Μνημονίου σε μία δεσμευτική Διεθνή Συμφωνία.[10]

Το κείμενο του Μνημονίου Συνεργασίας δεν είναι νομικά δεσμευτικό, αλλά εθελοντικού χαρακτήρα. Η προσέγγιση της συνεργασίας παραμένει από τη βάση προς την κορυφή (bottom up). Επίσης, διατηρείται η ευελιξία κινήσεων των κρατών-μελών για την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για την ενεργειακή μετάβαση των νησιών, αλλά ταυτόχρονα δημιουργούνται προϋποθέσεις συνεργασίας και ανταλλαγής καλών πρακτικών. Το Μνημόνιο Κατανόησης προβλέπει (α) μία Ομάδα Υψηλού Επιπέδου (High level Steering Group- επίπεδο Υπουργών)

[9] https://ec.europa.eu/greece/news/20190220/europaika_nisia_kathari_energeia_el
[10] https://ypen.gov.gr/mnimonio-katanoisis-gia-tin-kathari-energeia-sta-nisia-tis-ee/

που θα έχει την ευθύνη της πολιτικής καθοδήγησης και την ευθύνη υιοθέτησης ενός Σχεδίου Δράσης, (β) μία Ομάδα Εργασίας (working Group) με συμμετοχή ειδικών εμπειρογνωμόνων των ΚΜ, εκπροσώπων τοπικών αρχών, ρυθμιστικών αρχών, Διαχειριστών Συστήματος. Αυτή η ομάδα θα εκπονήσει το Σχέδιο Δράσης και θα είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή του κλπ, (γ) μία Γραμματεία και (δ) ένα ετήσιο Forum.

Η πρωτοβουλία Καθαρή Ενέργεια για όλα τα Ευρωπαϊκά Νησιά αποσκοπεί να επιταχύνει τη μετάβαση προς την καθαρή ενέργεια στα νησιά, εξασφαλίζοντας ασφαλή και οικονομικά προσιτή ενέργεια για τους πολίτες τους, καθώς και τη δημιουργία θέσεων εργασίας σε τοπικό επίπεδο.[11]

Στην ΕΕ υπάρχουν πάνω από 2200 κατοικημένα νησιά. Παρά την πληθώρα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική, η ηλιακή και η κυματική ενέργεια, πολλά από αυτά εξαρτώνται, επί του παρόντος, από δαπανηρές εισαγωγές ορυκτών καυσίμων για τον ενεργειακό εφοδιασμό τους. Η μετάβαση σε καθαρή ενέργεια μπορεί όχι μόνο να συντελέσει σε μεγαλύτερη αυτάρκεια και ευημερία των νησιών, αλλά και να προσφέρει νέες ευκαιρίες απασχόλησης στις κοινότητές τους.[12]

Στόχος της Γραμματείας «Καθαρή ενέργεια για τα νησιά της ΕΕ» είναι να βοηθήσει όσο το δυνατόν περισσότερα ευρωπαϊκά νησιά να ξεκινήσουν και να προχωρήσουν τη μετάβαση σε καθαρή ενέργεια κατά τρόπο που να περιλαμβάνει το σύνολο του κάθε νησιού και τα ενδιαφερόμενα μέρη του. Βάσει της πείρας από επιτυχείς διαδικασίες μετάβασης, το κλειδί της επιτυχίας είναι να συμμετέχουν όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης των νησιών - πολίτες, δήμοι, τοπικές επιχειρήσεις, πανεπιστήμια και σχολεία - καθώς και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη από την ηπειρωτική χώρα, και να εμπλακούν ώστε να υποστηρίξουν ενεργά και να διαμορφώσουν τη δική τους μετάβαση.

Τα βασικά θέματα που καλύπτονται από τη γραμματεία της Καθαρής ενέργειας για τα νησιά της ΕΕ είναι:[13]

- Παραγωγή ενέργειας
- Ενεργειακή απόδοση
- Θέρμανση και ψύξη
- Μεταφορές από και προς το νησί
- Μεταφορές στο νησί

Αποτέλεσμα της πρωτοβουλίας «Καθαρή ενέργεια για τα νησιά της ΕΕ» θα είναι:[14]

- Μείωση του ενεργειακού κόστους και σημαντική αύξηση της παραγωγής ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- Κατασκευή εγκαταστάσεων αποθήκευσης ενέργειας και συστημάτων ανταπόκρισης στη ζήτηση, χρησιμοποιώντας τις τελευταίες τεχνολογίες
- καλύτερη ενεργειακή ασφάλεια για τα νησιά, τα οποία θα εξαρτώνται λιγότερο από τις εισαγωγές
- βελτιωμένη ποιότητα του αέρα, χαμηλότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και λιγότερες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον των νησιών

δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και επιχειρηματικών ευκαιριών, ενισχύοντας την οικονομική αυτάρκεια των νησιών.

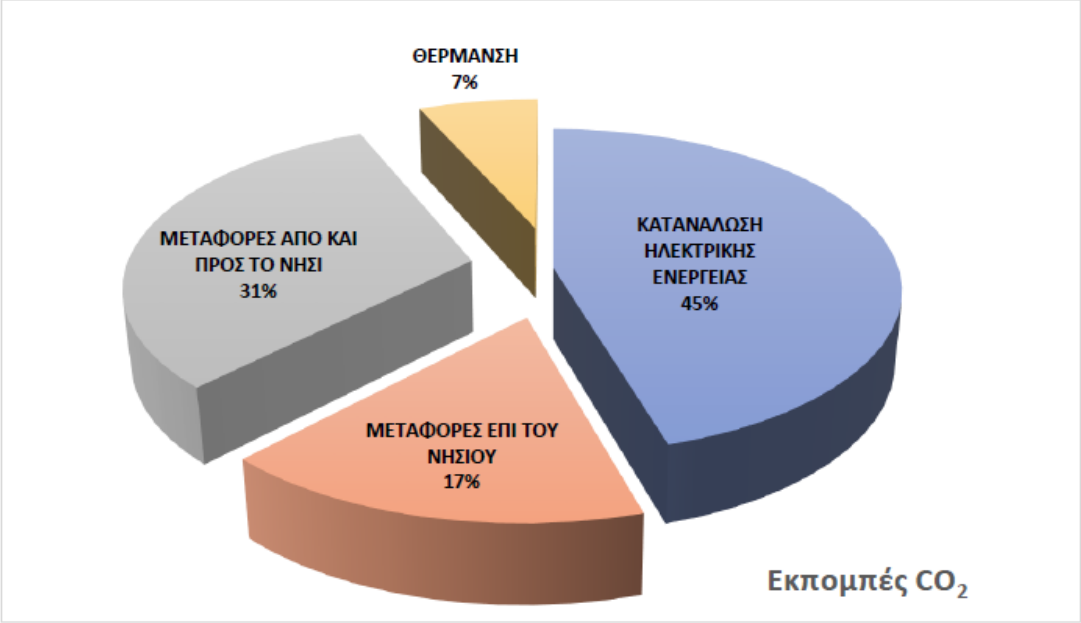
[11] https://ec.europa.eu/greece/events/20170905_crete_clean%20energy_el
[12] https://ec.europa.eu/greece/news/20190220/europaika_nisia_kathari_energeia_el
[13] https://www.euislands.eu/whatwedo
[14] https://ec.europa.eu/energy/topics/markets-and-consumers/clean-energy-eu-islands_en?redir=1

Σύμφωνα με το Σχέδιο Καθαρής Ενεργειακής Μετάδοσης του Δήμου Χίου συνολικά εκπέμπονται 276.253 tn CO_2, εκ των οποίων οι 46.233 αφορούν στις μεταφορές της Χίου.

Πίνακας 2-19: Εκπομπές CO_2 στη Χίο για το έτος 2019

Δεδομένα για το έτος 2019	Εκπομπές CO_2 (tn)
Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας	**125.369**
Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από συμβατικούς σταθμούς	*125.369*
Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ	*0*
Μεταφορές επί του νησιού	***46.233***
Βενζίνη 95 αμόλυβδη	*25.468*
Diesel	*19.007*
Βενζίνη 100 αμόλυβδη	*1.758*
Μεταφορές προς και από το νησί	***86.577***
Διά θαλάσσης	*80.126*
Αεροπορικές	*6.451*
Θέρμανση	***18.074***
Πετρέλαιο θέρμανσης	*18.074*
Σύνολο	**276.253**

Πηγή: Σχέδιο Ενεργειακής Μετάβασης Χίου, 2022



Διάγραμμα 2-6: Ποσοστιαία κατανομή των εκπομπών CO2 ανά χρήση για το έτος 2019[15]

Το μεγαλύτερο ποσοστό των εκπομπών CO2 εκπέμπονται από την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργεια (45%), ενώ το 17% των εκπομπών αφορούν στις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται στο νησί.

Στόχοι του Σχεδίου Ενεργειακής Μετάβασης της Χίου είναι:

- **να μειωθεί η παραγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας στο νησί από συμβατικά καύσιμα**
- **η ενεργειακή μετάβαση προς καθαρές μορφές ενέργειας στο νησί**
- **η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας**

Επιπλέον, προτείνονται κάποιες δράσεις για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας όπως είναι «*Διερεύνηση μείωσης χρήσης ΙΧ – ενίσχυση ΜΜΜ – διαμοιρασμός αυτοκινήτων*», «*Εισαγωγή ηλεκτροκίνησης*», κ.ά.

[15] Πηγή: Σχέδιο Ενεργειακής Μετάβασης Χίου, 2022

2.1.2.14 Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα

Η **Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία**[16], καλείται να ενώσει τις διαφορετικές επιλογές μετακίνησης, που προσφέρει η αγορά, όπως είναι **τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα ηλεκτρικά και κοινόχρηστα ποδήλατα, η δημόσια συγκοινωνία, τα ηλεκτρικά μέσα μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνια),** επιταχύνοντας έτσι την υιοθέτηση της ηλεκτροκινητικότητας.

Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

Α. Η **ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων** (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)

Β. Η **ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης** (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)

*Ηλεκτροκίνητα Οχήματα - Ορισμός: Ηλεκτροκίνητο Όχημα - ΗΟ (Electric Vehicle - EV) ονομάζεται το όχημα που διαθέτει **έναν τουλάχιστον ηλεκτροκινητήρα** για την κίνησή του.*

Τύποι Ηλεκτρικών Οχημάτων ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles)

- **Ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας (Battery Electric Vehicles - BEV)**: **Αμιγώς ηλεκτρικά**
  - Η χημική ενέργεια που είναι αποθηκευμένη στη μπαταρία που είναι εγκατεστημένη στο όχημα χρησιμοποιείται για την κίνηση ενός ή περισσοτέρων ηλεκτρικών κινητήρων. Η αυτονομία οδήγησης είναι περιορισμένη (περίπου 150km-200km κατά μέσο όρο).

- **Ηλεκτρικά οχήματα με Ενεργειακά Στοιχεία (Fuel Cell Electric Vehicles - FCEV) ή Ηλεκτρικά οχήματα με Ηλεκτροχημική Μονάδα Παραγωγής Υδρογόνου**
  - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής λειτουργούν αποκλειστικά με ηλεκτροκινητήρα, αλλά σε αντίθεση με τα BEV, ο ηλεκτρισμός παράγεται από κυψέλες καυσίμου υδρογόνου αντί μπαταριών. Οι κυψέλες υδρογόνου παράγουν ηλεκτρική ενέργεια συνδυάζοντας υδρογόνο με οξυγόνο.

- **Ηλιακά ηλεκτρικά οχήματα (Solar Electric Vehicles - SEV)**
  - Διαθέτουν φωτοβολταϊκά (ηλιακό πάνελ) και συσσωρευτές αποθήκευσης ενέργειας.

- **Ηλεκτρικά οχήματα αυξημένης αυτονομίας (Extended Range Electric Vehicles - EREV)**
  - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής διαθέτουν μηχανή εσωτερικής καύσης και ηλεκτρικό κινητήρα. Ωστόσο, η κίνηση του οχήματος στηρίζεται αποκλειστικά στον ηλεκτρικό κινητήρα. Η μηχανή εσωτερικής καύσης χρησιμοποιείται μόνο για την κίνηση μιας γεννήτριας που σκοπό έχει τη φόρτιση της κύριας μπαταρίας. Η τεχνολογία αυτή δίνει τη δυνατότητα αύξησης της αυτονομίας οδήγησης (>300km).

- **Επαναφορτιζόμενα υβριδικά οχήματα (Plug-in Hybrid Electric Vehicles - PHEV)**
  - Όπως και τα EREV, διαθέτουν έναν ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος τροφοδοτείται από μια μπαταρία παρέχοντας αυτονομία οδήγησης μερικών δεκάδων χιλιομέτρων (~40km), και έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης.

[16] Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία: eMaaS (electro-Mobility as a Service), Πηγή: https://trimis.ec.europa.eu/project/emaas

- **Υβριδικά οχήματα (Hybrid Electric Vehicles - HEV)**
  - Τα υβριδικά οχήματα δεν έχουν τη δυνατότητα φόρτισης των συσσωρευτών τους από εξωτερική πηγή, διότι η απαιτούμενη ηλεκτρική ενέργεια παράγεται από τα ίδια τα οχήματα. Διαθέτουν έναν θερμικό κινητήρα και έναν ηλεκτροκινητήρα που λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια η οποία παράγεται από τον θερμικό κινητήρα ή από τη μετατροπή της κινητικής ενέργειας του ίδιου του οχήματος που συλλέγεται και αποθηκεύεται στους συσσωρευτές του κατά τις φάσεις επιβράδυνσης, πέδησης και κίνησης σε κατωφέρειες.

Πλεονεκτήματα ηλεκτροκίνησης:

Στα **υπέρ** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται :
- το περιβαλλοντικό όφελος τόσο για την ατμοσφαιρική όσο και για την ηχητική ρύπανση (Μηδενικοί Ρύποι, Μηδενική Ηχορύπανση)
- το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος,
- το κοινωνικό όφελος από την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- το ευρύτερο οικονομικό όφελος σε κρατικές δαπάνες
- και η αναμενόμενη κινητοποίηση των επιχειρήσεων που θα επιφέρει αύξηση στις θέσεις εργασίας στον συγκεκριμένο τομέα.

Επιπλέον πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη μηχανικά βελτιωμένη λειτουργία του οχήματος σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα λόγω λιγότερων μηχανικών μερών.

Μειονεκτήματα ηλεκτροκίνησης

Στα **κατά** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται:
- η μικρή διανυόμενη απόσταση (130-180χλμ με μία πλήρη φόρτιση, άρα μικρή αυτονομία) συγκριτικά με τα συμβατικά ΙΧ,
- ο χρόνος φόρτισης
- και το υψηλό κόστος αγοράς, στην περίπτωση που τα κίνητρα που παρέχονται για την αγορά του δεν είναι ελκυστικά.

Επιπλέον μπορεί να περιλαμβάνεται και :
- το ενδεχόμενο ελλειμματικό δίκτυο σταθμών φόρτισης,
- η μικρότερη τελική ταχύτητα
- και η υποχρέωση αντικατάστασης ανά διαστήματα των συσσωρευτών.

Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων

- Στη συμβατική πρίζα, για την περίπτωση της οικιακής φόρτισης, η πλήρης φόρτιση διαρκεί από 7-12 ώρες.
- Μέσω ειδικής εγκατάστασης φόρτισης, ο χρόνος μπορεί να μειωθεί σημαντικά στις 4-5 ώρες.

Ηλεκτρονική Κινητικότητα: Electro mobility ή e-MOBILITY[17]

Το e-MOBILITY είναι ένας γενικός όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις αρχές και τις έννοιες της χρήσης τεχνολογιών ηλεκτροκίνησης. Η έννοια e-MOBILITY αντιπροσωπεύει την έννοια της **χρήσης**:

- τεχνολογιών **ηλεκτρικού συστήματος** μετάδοσης κίνησης,
- **πληροφοριών** οχήματος & τεχνολογιών **επικοινωνίας**
  και
- **συνδεδεμένων υποδομών**

για την ενεργοποίηση της **ηλεκτρικής προώθησης οχημάτων και στόλων**.

Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα - Διεθνείς Τάσεις

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων.

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες, οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από μόλις 1,26 εκ. το 2015 έφτασε τα 8,5 εκ. το 2020, ενώ αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2030 στα 116 εκατ. παγκοσμίως αγγίζοντας μερίδιο του 8% του συνολικού στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων (σύμφωνα με έκθεση της Bloomberg New Energy Finance (BNEF): Electric Vehicle Outlook 2020[18]).

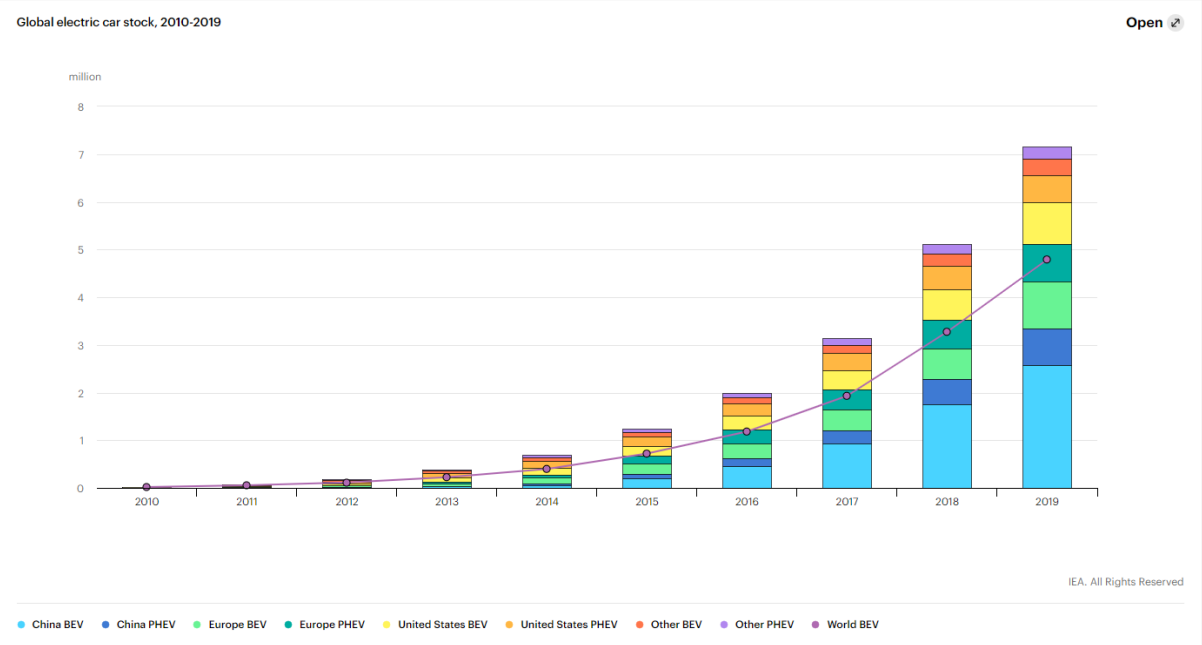
Σε αντίστοιχη έκθεση της International Energy Agency[19], εξετάζοντας δύο διαφορετικά σενάρια (Α. Σενάριο δηλωμένων πολιτικών, το οποίο ενσωματώνει τις υπάρχουσες κυβερνητικές πολιτικές και Β. Σενάριο αειφόρου ανάπτυξης, το οποίο είναι πλήρως συμβατό με τους κλιματικούς στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και θεωρώντας ότι επιτυγχάνεται ο στόχος του 30% μεριδίου για ηλεκτρικά οχήματα), οι εκτιμήσεις για το 2030 ανέρχονται σε Α. 140 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα (7% του παγκόσμιου στόλου) για το συντηρητικό σενάριο και Β. 245 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα για το αισιόδοξο σενάριο.

Ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων έχει διάφορες μορφές και στάδια. Όσον αφορά στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles), όπως προαναφέρθηκε, η ηλεκτροκίνηση αφορά κυρίως στα τα αμιγώς ηλεκτρικά (BEVs), στα plug-in υβριδικά PHEVs (επαναφορτιζόμενα), καθώς και στα υβριδικά (HEV).

Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την BNEF, αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 500 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2022[20]. Οι πωλήσεις νέων ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από 450.000 το 2015 έφτασαν τις 2,1 εκ. το 2019, παρουσίασαν μικρή πτώση το 2020 (εκτίμηση στα 1,7 εκ.), ενώ αναμένεται να φτάσουν

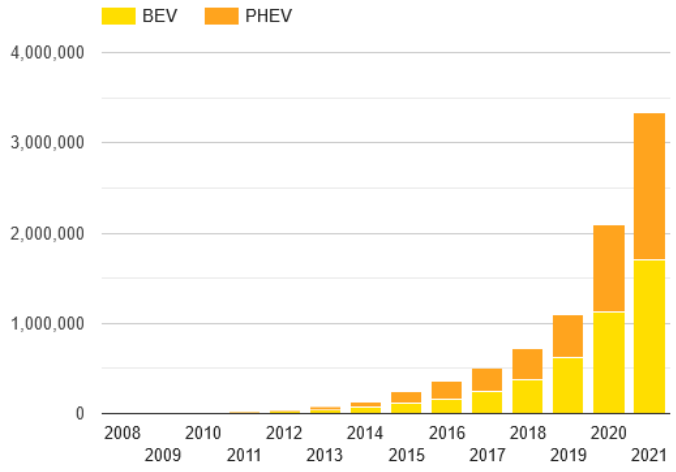
[17] Πηγές: https://www.spilasers.com/case-study-e-mobility/what-is-e-mobility/
www.gartner.com/en/information-technology/glossary/electro-mobility-e-mobility
[18] https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/
[19] https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020
[20] https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/

μέχρι το 2040 στα 54 εκατ. παγκοσμίως (σύμφωνα την BNEF 2020[21]). Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την εξέλιξη της αγοράς για τα έτη 2010-2019, όσον αφορά στα συμβατικά, plug-in υβριδικά και τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα.



Διάγραμμα 2-7: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019[22]

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς κάθε χρόνο οι πωλήσεις των ηλεκτρικών οχημάτων EVs καταγράφουν υψηλά ποσοστά αύξησης, σημειώνοντας άλματα της τάξης του 40-50%.



Διάγραμμα 2-8: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2021[23]

[21] https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/
[22] https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020
[23] https://www.eafo.eu/countries/european-union/23640/summary

Η αύξηση των πωλήσεων των ηλεκτρικών οχημάτων, τα τελευταία χρόνια, ήταν επακόλουθο της αύξησης των συνολικών πωλήσεων των αυτοκινήτων. Το μερίδιο τους στην αγορά εκτιμάται ότι αυξήθηκε μόλις 0,9% από το 2014 έως το 2017, φτάνοντας το 2019 στο 1% (βλ. παρακάτω). Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές πολιτικές και η μείωση της τιμής τους, που πλέον έχει προσεγγίσει την τιμή των συμβατικών, αλλά και το ευρύτερο φάσμα επιλογών σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών αναμένεται να αλλάξει τα δεδομένα.

Σύμφωνα με τη Συμφωνία του Παρισιού, οι μεταφορές συμβάλλουν σχεδόν στο ένα τέταρτο (23%) των σημερινών παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG) που σχετίζονται με την ενέργεια, με ανάπτυξη ταχύτερη από οποιονδήποτε άλλο τομέα ενέργειας. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν σε σχέση με τα σημερινά επίπεδα κατά σχεδόν 20% έως το 2030 και κοντά στο 50% έως το έτος 2050, εκτός εάν ληφθούν δραστικά μέτρα σε παγκόσμια κλίμακα.[24,25]

Η διατήρηση της αύξησης της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2°C και της συνέχισης των προσπαθειών για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5°C, απαιτεί αλλαγή αυτής της τάσης των εκπομπών των μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου οικοσυστήματος ηλεκτροκίνησης που θα εκτείνεται σε διάφορους τρόπους μεταφοράς, σε συνδυασμό με την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και υδρογόνου με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, και με εφαρμογή των ευρύτερων αρχών βιώσιμων μεταφορών.

Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας (IEA -International Energy Agency), αυτή η μετάβαση θα απαιτήσει, μεταξύ άλλων, τουλάχιστον το 20% όλων των οχημάτων οδικών μεταφορών παγκοσμίως να κινούνται ηλεκτροκίνητα έως το 2030.

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, η μοντελοποίηση του Διεθνή Οργανισμού Ενέργειας καταδεικνύει ότι τα ηλεκτροκίνητα οχήματα (ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία, plug-in υβριδικά και οχήματα κυψελών καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων δίτροχων και τρίκυκλων, αυτοκινήτων, ελαφρών επαγγελματικών φορτηγών, λεωφορείων, φορτηγών και άλλων) πρέπει να αντιπροσωπεύουν το 35% των παγκόσμιων πωλήσεων το 2030.

Σε συνέχεια των παραπάνω, η Βρετανία ανακοίνωσε (το 2020) ότι θα απαγορεύσει την πώληση αυτοκινήτων και φορτηγών με κινητήρες εσωτερικής καύσης ως το 2040[26].

Στην Ελλάδα, ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου.

Με πιο γοργούς ρυθμούς από ό,τι αρχικά ανέμενε η διεθνής αγορά θα διεισδύσει η ηλεκτροκίνηση στην καθημερινότητά μας καθώς τα ηλεκτρικά οχήματα εκτιμάται ότι θα κυριαρχήσουν στην αγορά αρκετά νωρίτερα σε σχέση με ό,τι αρχικά είχε προβλέψει ο κλάδος. Σύμφωνα με έρευνα και ανάλυση της EY και τις δυνατότητες πρόβλεψης που παρέχει το EY Mobility Lens Forecaster, ένα εργαλείο μοντελοποίησης προβλέψεων τεχνητής νοημοσύνης (AI) που παρέχει προοπτικές για την προς, φορά και τη ζήτηση προϊόντων και υπηρεσιών κινητικότητας έως το 2050, οι πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων στις ΗΠΑ, την Κίνα και την Ευρώπη θα ξεπεράσουν εκείνες των οχημάτων που κινούνται με άλλα καύσιμα πέντε χρόνια

[24] https://iea.blob.core.windows.net/assets/f46a8513-4d12-4a64-8402-92f4672695dc/paris-electro-mobility-declaration.pdf
[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019(01)&from=EL
[26] https://www.ertnews.gr/roi-idiseon/oi-eyropaioi-ypostirizoyn-tin-apagoreysi-kinitiron-esoterikis-kaysis-sta-ochimata/

νωρίτερα από το αναμενόμενο. Συγκεκριμένα, οι τελευταίες προβλέψεις δείχνουν ότι έως το 2028 οι πωλήσεις EV στην Ευρώπη θα ξεπεράσουν αυτές των άλλων κινητήρων.[27]

Με ικανοποιητικούς ρυθμούς προχωρά η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Σύμφωνα με το δελτίο ταξινομήσεων που εκδίδει ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων-Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, το 2020 οι ταξινομήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων πέτυχαν μερίδιο αγοράς 2,6%, ενώ μόνο το μήνα Δεκέμβριο το ποσοστό έφτασε στο 10%. Ο στόχος που έχει τεθεί στο ΕΣΕΚ για το 2020 ήταν ποσοστό 1% επί των συνολικών ταξινομήσεων και 1.265 νέα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Το ποσοστό 2,6% και τα 2.131 συνολικά ηλεκτρικά αυτοκίνητα ξεπερνούν το στόχο κατά 68% σε αριθμό ταξινομήσεων και κατά 2,5 φορές σε ποσοστό ταξινομήσεων. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την πενταετία 2015-2019 ταξινομήθηκαν συνολικά 1.141 ηλεκτρικά αυτοκίνητα, επομένως η ποσοστιαία αύξηση μέσα σε μία μόνο χρονιά σε σύγκριση με μια ολόκληρη πενταετία πλησιάζει το 87%.

Η πλειονότητα των κατοίκων των ευρωπαϊκών πόλεων υποστηρίζει την πανευρωπαϊκή απαγόρευση των πωλήσεων αυτοκινήτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης από το 2030, σύμφωνα με δημοσκόπηση της YouGov που διενεργήθηκε για λογαριασμό περιβαλλοντικών εκστρατειών.[28]

Οι κάτοικοι των πόλεων ενστερνίζονται την επιτακτική ανάγκη για τη μείωση των εκπομπών του CO_2 και άλλων ρύπων που επιδρούν αρνητικά στο περιβάλλον και στην υγεία μας.

Από τους 10.050 ερωτηθέντες της έρευνας, το 63% δήλωσε ότι υποστήριξε την ιδέα ότι μετά το 2030 θα πρέπει να πωλούνται μόνο αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών στην Ευρώπη, αναφέρει το Reuters.

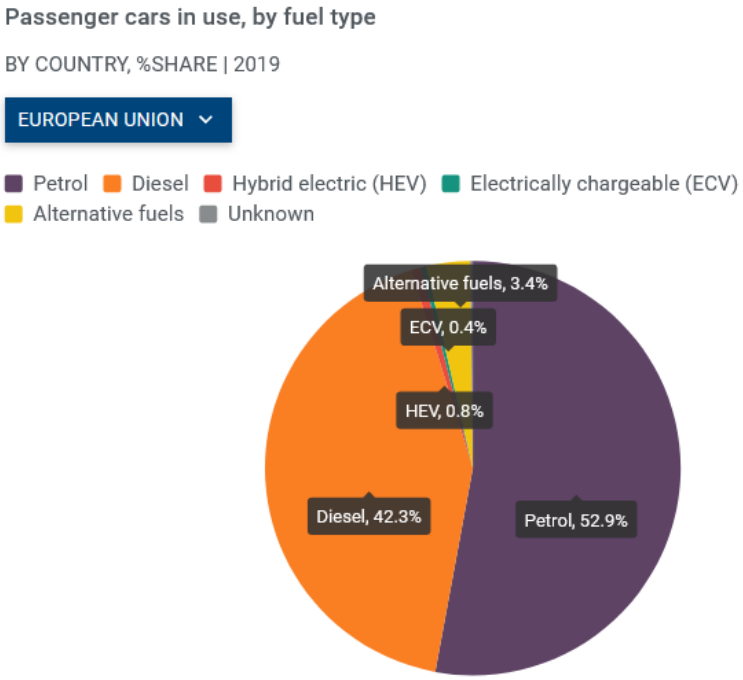
Η διαδικτυακή δημοσκόπηση δημοσίευσε έρευνα ανθρώπων τον περασμένο μήνα σε 15 πόλεις, συμπεριλαμβανομένων του Λονδίνου, της Βαρσοβίας και της Βουδαπέστης, με μέσο όρο 29% να αντιτίθεται στην ιδέα του τερματισμού των πωλήσεων αυτοκινήτων βενζίνης και ντίζελ, ενώ το 8% δήλωσε ότι δεν το γνωρίζουν το θέμα. Σε όλες τις πόλεις, η πλειονότητα των ερωτηθέντων - από 51% στην Αμβέρσα και στο Βερολίνο, έως 77% στη Ρώμη- υποστήριξε την απαγόρευση.

Αξίζει να αναφερθεί η σύγκριση ανάμεσα στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Σουηδία που διαθέτουν παρόμοιο πληθυσμό (της τάξης των 10 εκατ.). Αναλυτικά, η Ελλάδα διαθέτοντας 334 εν λειτουργία σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και κατά κεφαλήν ΑΕΠ 15.490€, έχει μερίδιο αγοράς μικρότερο του 2,6%. Στον αντίποδα, η Σουηδία με κατά κεφαλήν ΑΕΠ 45.610€ και 10.412 σταθμούς φόρτισης, έχει μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων της τάξης του 32,2%. Τέλος, η Πορτογαλία διαθέτοντας κατά κεφαλήν ΑΕΠ 19.640€, πολύ κοντά σε αυτό της Ελλάδας, αλλά 2.470 σταθμούς φόρτισης, έχει καταφέρει να φτάσει το μερίδιο αγοράς της στο 13,5%.[29] (έτος βάσης 2020)

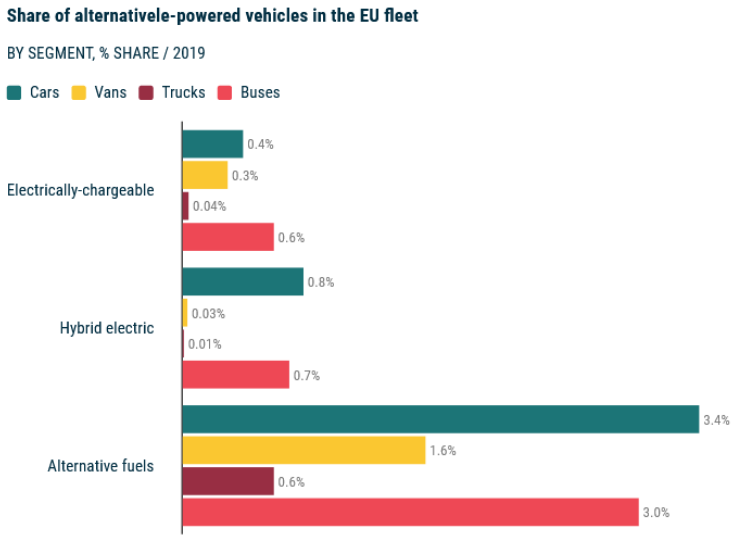
[27] https://www.insider.gr/sustainability/178706/i-ilektrokinisi-tha-kyriarhisei-stin-agora-noritera-apo-anamenomeno
[28] https://www.ertnews.gr/roi-idiseon/oi-eyropaioi-ypostirizoyn-tin-apagoreysi-kinitiron-esoterikis-kaysis-sta-ochimata/
[29] https://www.acea.auto/figure/interactive-map-affordability-of-electric-cars-correlation-market-uptake-and-national-income-2021-update/

Μερίδιο Ηλεκτρικών Οχημάτων[30]:

- Σε ολόκληρη την **Ευρωπαϊκή Ένωση**, μόνο το 1,2% όλων των αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2019 ήταν ηλεκτρικά (αμιγώς ή υβριδικά). Το μερίδιο των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτική πηγή ενέργειας/ εναλλακτικά καύσιμα (συμπ. ηλεκτρικών) αντιστοιχεί στο 3,4%.
- Οι αντίστοιχες τιμές για την **Ελλάδα** ανέρχονται σε 0,5% για τα ηλεκτρικά και 0,3% συνολικά για όλα τα εναλλακτικά.



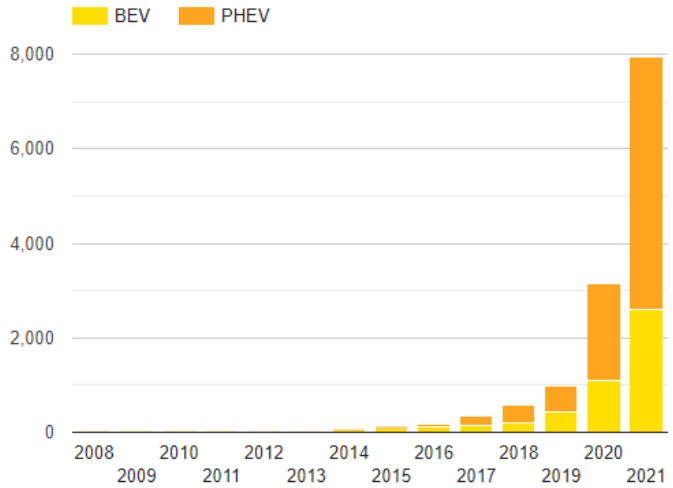
Διάγραμμα 2-9: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019[31]



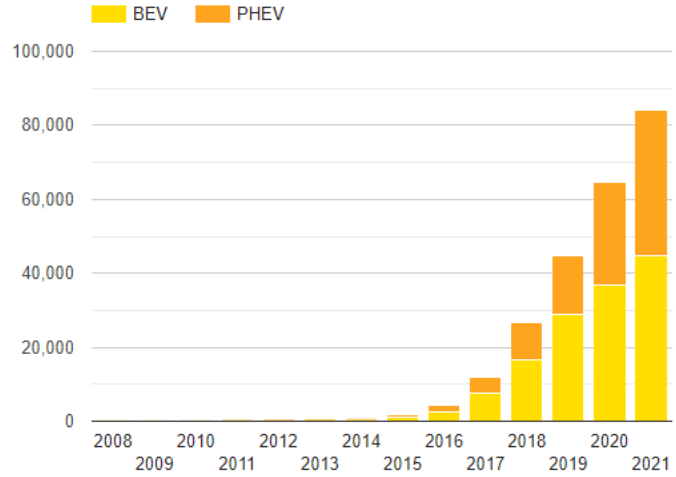
Διάγραμμα 2-10: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019[32]

[30] Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)
[31] Πηγή: https://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-car-fleet-by-fuel-type
[32] Πηγή: https://www.acea.be/statistics/tag/category/share-of-alternative-fuel-vehicles-per-vehicle-segment

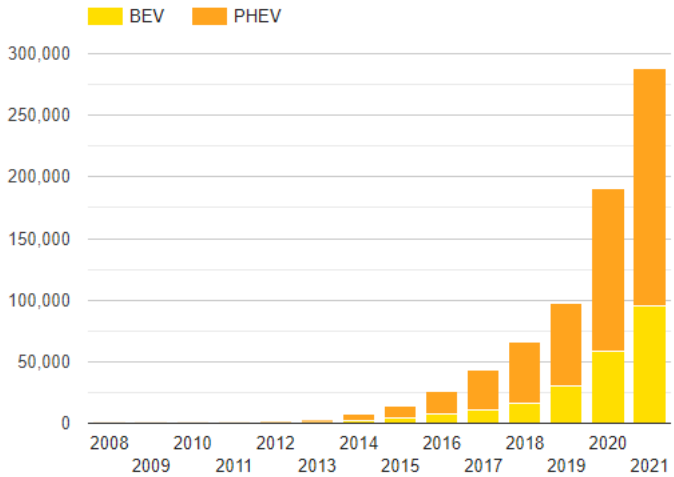
Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.) *[Πηγή: https://www.eafo.eu/ , BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά, PHEV = Plug-in υβριδικά]*



Διάγραμμα 2-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα[33]



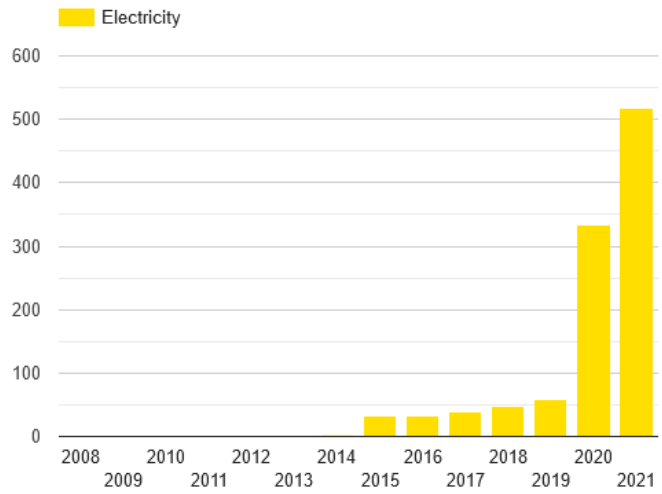
Διάγραμμα 2-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία[34]



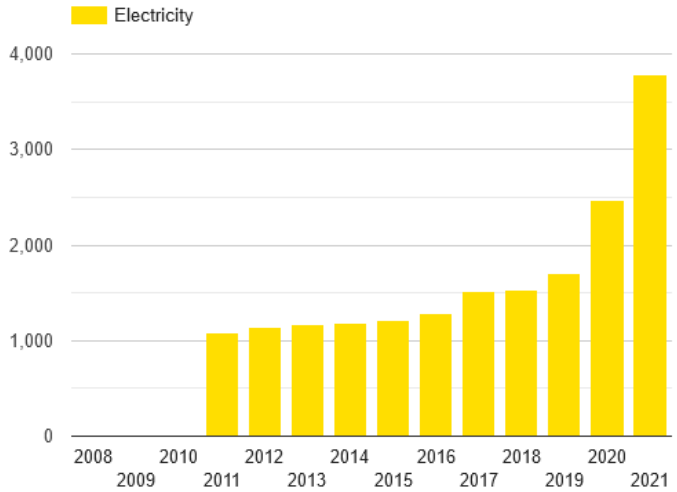
Διάγραμμα 2-13: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία

[33] Πηγή: https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary
[34] Πηγή: https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare

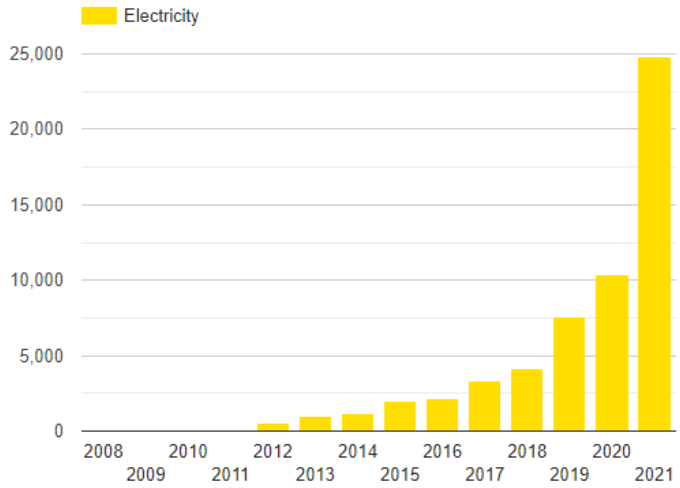
Σύγκριση Υποδομών - Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Διάγραμμα 2-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα[35]



Διάγραμμα 2-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία[36]



Διάγραμμα 2-16: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία

[35] Πηγή: https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary
[36] Πηγή: https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)

Το 2019 κυρώθηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) (ΦΕΚ 4893/Β/31.12.2019), το οποίο συνιστά το Στρατηγικό Σχέδιο για τα θέματα του Κλίματος και της Ενέργειας και περιλαμβάνει έναν αναλυτικό οδικό χάρτη για την επίτευξη συγκεκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030:

- Ορίζει συγκεκριμένο στόχο ώστε το **μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος 2030 να ανέρχεται στο 30%.** Ο στόχος αυτός, σε συνδυασμό με τον αναθεωρημένο στόχο για τη συμμετοχή των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας σε τουλάχιστον **35% μέχρι το έτος 2030**, *θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.*

Ηλεκτρικά Οχήματα & Θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% (ή 75%) του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016).

Τον Ιούνιο του 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Τα παραπάνω σενάρια φαίνονται περισσότερο αισιόδοξα λόγω των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια. Ενδεικτικά, η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη εκπονήσει μελέτη, σύμφωνα με την οποία προγραμματίζεται η εγκατάσταση 1.448 φορτιστών σε δημόσιους χώρους στις πόλεις και 300-340 ταχυφορτιστών στο εθνικό οδικό δίκτυο, επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες ακόμη και αυξημένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Επιπλέον, πρόσφατα δημοσιεύθηκε ο **Νόμος 4710/2020** (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020) **«Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις.»**. Στο άρθρο 17 του Ν.4710/20 προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), από τους Δήμους, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 62 του Ν.4710/20 με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

Σε συνέχεια των ως άνω, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 (ΦΕΚ 4380Β/05.10.2020) απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων ΣΦΗΟ». Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 17

του Ν.4710/20 οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι, Δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι (βάσει του Ν. 3852/2010), εκπονούν υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ έως την 31.03.2021, ενώ οι Δήμοι που δεν ανήκουν στις ανωτέρω κατηγορίες υποχρεούνται να εκπονήσουν ΣΦΗΟ έως την 31.03.2022.

Τέλος, τον Αύγουστο του 2020 δημοσιεύθηκε η απόφαση υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΕΣΠΑΕΝ/77472/520 **"Προκήρυξη της δράσης «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ»"** (ΦΕΚ 3323/Β/07.08.2020). Αντικείμενο της δράσης είναι ο καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και της διαδικασίας για την ενίσχυση της αγοράς αμιγώς ηλεκτρικού ή υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος εξωτερικής φόρτισης (με όριο εκπομπών CO_2 τα 50g/km), συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, τρικύκλων και ποδηλάτων, με δυνατότητα απόσυρσης (ή αντικατάστασης) παλαιού οχήματος, καθώς και της αγοράς και εγκατάστασης «έξυπνου» οικιακού σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Η συνολική Δημόσια Δαπάνη της δράσης είναι 45.800.000,00 ευρώ. Βασικός στόχος του προγράμματος είναι:

1. Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης,
2. Η ανανέωση του στόλου επαγγελματικών οχημάτων,
3. Η ανανέωση επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ) με ταυτόχρονη υποχρεωτική απόσυρση παλαιού οχήματος, και
4. Η ανάπτυξη «έξυπνων» οικιακών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.

Η επίτευξη των παραπάνω στόχων θα συντελέσει στη α) Μείωση των εκπομπών CO_2 και την προστασία της ατμόσφαιρας και του κλίματος, ως απόρροια της μείωσης της χρήσης ορυκτών καυσίμων. β) Μείωση εκπομπών επιβλαβών αερίων ρύπων (NOx) για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, ειδικά εντός των ελληνικών πόλεων, όπου καθίσταται μεγαλύτερη ανάγκη.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη βελτίωση της υποδομής σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, όπως η προγραμματισμένη αύξηση των σημείων φόρτισης, όσο και τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πρόβλεψη για επιστροφή έως το 2040 των οικονομικών δεικτών στην προ κρίσης εποχή του 2007, **αναμένεται αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα στροφή στην ηλεκτροκίνηση στο <u>άμεσο</u> μέλλον.** Ο ρυθμός αύξησης, ωστόσο, θα εξαρτηθεί από τα διαφορετικά κίνητρα και τις πολιτικές που θα ακολουθούν τα διάφορα σενάρια εξέλιξης στην Ελλάδα.

2.2 Γενικά

Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης και λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που προέκυψαν, **επιλέγεται το Τελικό Σενάριο**, ήτοι τα τελικά μέτρα παρεμβάσεων που προτείνονται να υλοποιηθούν στον Δήμο στο πλαίσιο του στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Χίου.

Στο Κεφάλαιο 2 του προηγούμενου Παραδοτέου (Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων) μελετήθηκαν εναλλακτικά σενάρια για όλους τους τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Κινητικότητα. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκαν τρία (3) Σενάρια ως εξής:

- ✓ **Σενάριο Τάσεων (Do nothing or Business as Usual)**
- ✓ **Ήπιο Σενάριο (Do Something)**
- ✓ **Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything)**

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Χίο, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατιστών, ΑμεΑ, κα), καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα πάντα με το όραμα κινητικότητας, τις αρχές και τους στόχους που έχουν προταθεί. Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά Σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για τις Πολεοδομικές Ενότητες Χίου, Αγίου Μηνά και Ομηρούπολης, με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση των κατοίκων. Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου Χίου.

Μέσω της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, επιλέχθηκαν τα βέλτιστα μέτρα όλων των σεναρίων, εμπλουτίστηκαν με νέες προτάσεις και διαμορφώθηκε το Τελικό Σενάριο και καθορίστηκαν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το Τελικό Σενάριο συνοδεύεται από επαρκή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση και περιλαμβάνει αναλυτική παρουσίαση όλων των προτεινόμενων παρεμβάσεων σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού.

Στη συνέχεια περιγράφεται το Τελικό Σενάριο με εξειδίκευση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο πλαίσιο οριστικοποίησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

2.2.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου

Οι Γενικές Αρχές που ακολουθούνται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου έχουν ως εξής:

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφάλαιο 2.1.2 σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, Θεσμοθετημένο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χίου, πληθυσμιακή εξέλιξη, οικονομικές εξελίξεις, Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, ΜΜΜ, Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, Κατανάλωση Ενέργειας, Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα).

- ✓ Ως γενική αρχή προτείνεται η εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, όπου και εάν κρίνεται ότι υπάρχουν τροποποιήσεις στην υφιστάμενη κατάσταση.

- ✓ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης -ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων- στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο της πόλης. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).

- ✓ Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

- ✓ Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλο την πόλη, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών.

- ✓ Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.

- ✓ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.

- ✓ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας. Επιτυγχάνεται με χρήση πρόσθετης σηματοδότησης (φανάρια, πεζοφάναρα), νέων προγραμμάτων σηματοδότησης (gating), σήμανση (όρια ταχύτητας, κλπ.) στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και με ηπιοποιήσεις και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο. Το πιο αποτελεσματικό μέτρο είναι φυσικά η μείωση του ορίου ταχύτητας στα 20 ή 30 km/h κάτι που θα επιτρέπει και τη συνύπαρξη ποδηλάτων, πεζών και αυτοκινήτων σε συνθήκες ασφάλειας.

- ✓ Επέκταση Εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η

εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες.

- ✓ Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- ✓ Οι υποδομές Αστικής Συγκοινωνίας (αστικές γραμμές ΚΤΕΛ) λειτουργούν με αναβαθμισμένες υπηρεσίες σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου, Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις), βελτιώνοντας ουσιαστικά το επίπεδο εξυπηρέτησης. Όπως έχει προκύψει από τις έρευνες της ομάδας έργου και τη σχετική βιβλιογραφία, η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών της Δημόσιας Συγκοινωνίας, είναι το βασικότερο κριτήριο για την επιλογή έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου.
- ✓ Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να αποτελεί εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και ταυτόχρονα να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας. Η λύση χάραξης λωρίδων ποδηλάτου θα μπορέσει να εφαρμοστεί σε ελάχιστες περιπτώσεις λόγω στενότητας των δρόμων. Σημειώνεται ότι το συμβατικό ποδήλατο αντικαθιστάμενο από το ηλεκτρικό θα μπορέσει να δώσει με μικρό κόστος πολύ ικανοποιητικές λύσεις, ιδιαίτερα στο εσωτερικό της Χώρας και άλλων οικιστικών περιοχών.
- ✓ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ✓ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.
- ✓ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο**.

Οι προτάσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου, για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

2.2.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)

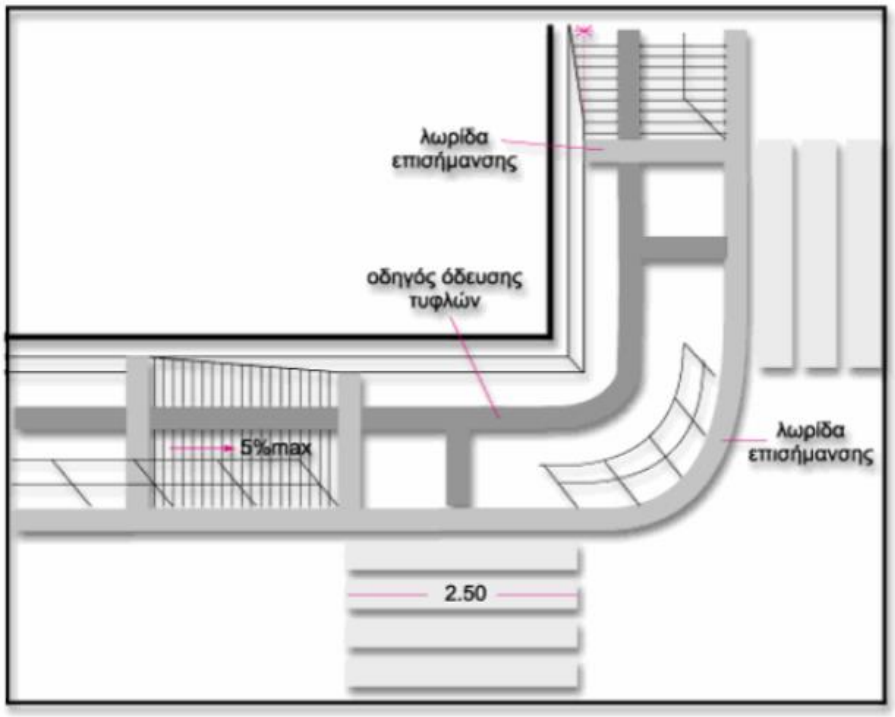
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- **Ορίζοντας 5ετίας**

Η προτεινόμενη λειτουργία της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου -ιδιαίτερα του ιεραρχημένου- στόχο έχει την απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες, καθώς και την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

1. Όσον αφορά στην υποδομή του οδικού δικτύου, με έμφαση στο ιεραρχημένο δίκτυο, προτείνεται αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών/ κατοίκων. Το πλάτος πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός) βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, εξασφαλίζοντας ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ σε ΌΛΟΥΣ, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.). Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων. Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των πεζοδρομίων για τη 15+ετία.

   Στα προτεινόμενα πεζοδρόμια προβλέπεται η τοποθέτηση της απαιτούμενης υποδομής για την ασφαλή μετακίνηση των ΑΜΕΑ (κεκλιμένα επίπεδα στη στροφή της οδού, όδευση τυφλών, κλπ.)



Εικόνα 2-7: Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στη στροφή της οδού
Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. 1998

2. Μείωση των ορίων ταχύτητας, με στόχο τα 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.

3. Τα προβλήματα κινητικότητας και οδικής ασφάλειας της πόλης της Χίου οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην αποκοπή του οικιστικού ιστού λόγω της ύπαρξης των μεγάλων οδικών αξόνων, οι οποίοι εξυπηρετούν και υπερτοπικές και διαμπερείς κινήσεις οχημάτων, με πολύ υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους (άξονας Βορρά – Νότου και άξονας Ανατολής – Δύσης), επιβαρύνοντας το περιβάλλον και υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής. Στους άξονες αυτούς προτείνονται ειδικότερες παρεμβάσεις, οι οποίες περιγράφονται αναλυτικά στη συνέχεια.

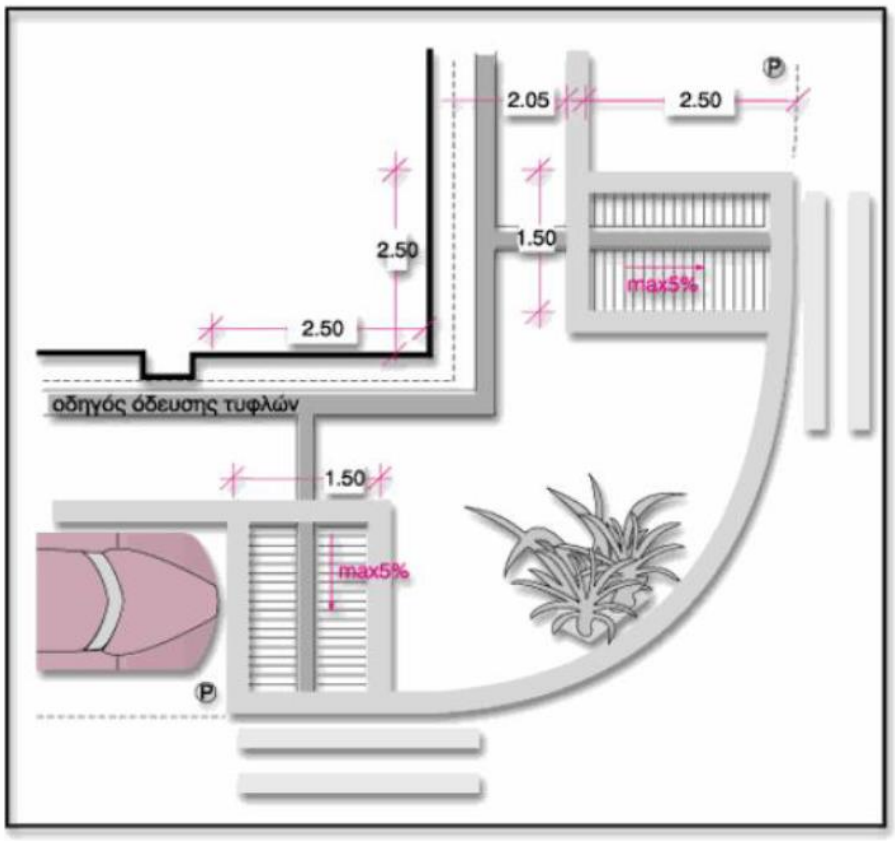
4. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνονται συγκεκριμένα:

    * Κατασκευή πεζοδρομίων
    * Διαπλάτυνση πεζοδρομίων
    * Πύκνωση διαβάσεων
    * Κατασκευή ραμπών ΑμεΑ και όδευσης τυφλών
    * Ενίσχυση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
    * Τοποθέτηση πεζοφάναρων
    * Αναδιαμόρφωση κόμβων

    Η επιλογή αυτή έγινε με στόχο την προστασία της κατοικίας, με τη μείωση των ταχυτήτων και την ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης. Έτσι θα αποδοθεί χώρος στον πεζό έναντι του αυτοκινήτου.

5. Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

    Με τον εγκιβωτισμό των θέσεων στάθμευσης, εξασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή των κανονισμών του ΚΟΚ υπέρ της οδικής ασφάλειας, όπως το απαιτούμενο ελεύθερο μήκος για ορατότητα από διασταυρώσεις και STOP, το απαιτούμενο ελεύθερο μήκος επι-αποβίβασης σε στάσεις λεωφορείων, κλπ.



Εικόνα 2-8: Ενδεικτική διαμόρφωση εγκιβωτισμού θέσεων στάθμευσης
Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιασμός για όλους», Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. 1998

6. Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.

   - Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κα.)

   - Ενδεικτικά προτείνεται η βασική χάραξη των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας να γίνεται σε οφιοειδή μορφή (τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους), με υλικό οδοστρώματος μείωσης της ταχύτητας (π.χ. κυβόλιθοι) ή/και ψυχρά υλικά. Επίσης, εκατέρωθεν του άξονα δημιουργούνται πλατώματα πράσινου με φύτευση, χώροι με μικρά καθιστικά, εγκιβωτισμένες θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης και φυσικά μεγάλο εύρος για πεζούς και ήπια μετακίνηση.

   Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των εξεταζόμενων οδών για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των οδών για τη 15+ετία.

7. Για τις περιοχές γειτονιάς προτείνεται η υλοποίηση παρεμβάσεων με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς. Ο σχηματισμός των περιοχών θα γίνει με ενοποίηση γειτονικών οικοδομικών τετραγώνων.

8. Υλοποιούνται μέτρα και παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες[37] για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.

9. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις εστιάζουν στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων, με άμεση εφαρμογή από τον Ορίζοντα 5ετίας της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

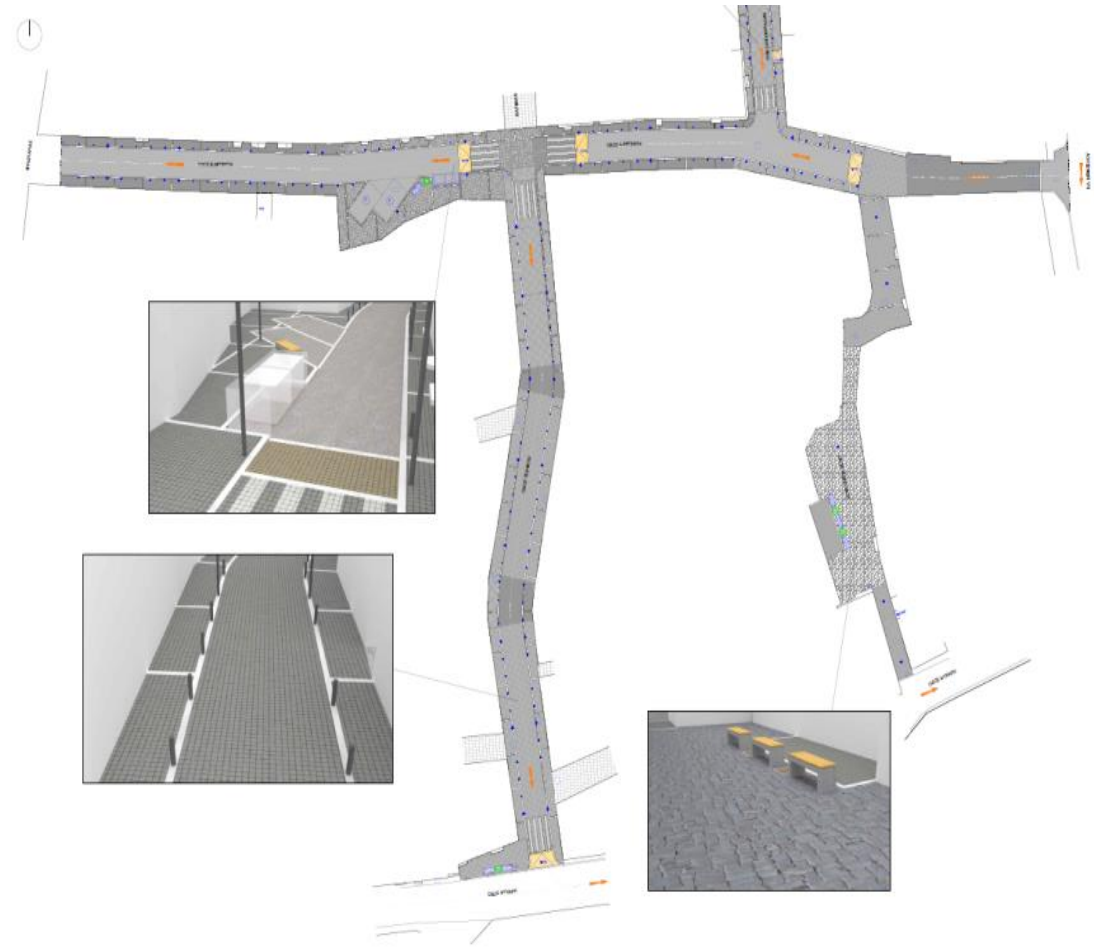
10. Εφαρμόζεται σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων. Εφαρμόζονται τα «κοινής χρήσης ποδήλατα» και τα «κοινής χρήσης ηλεκτρικά ποδήλατα».

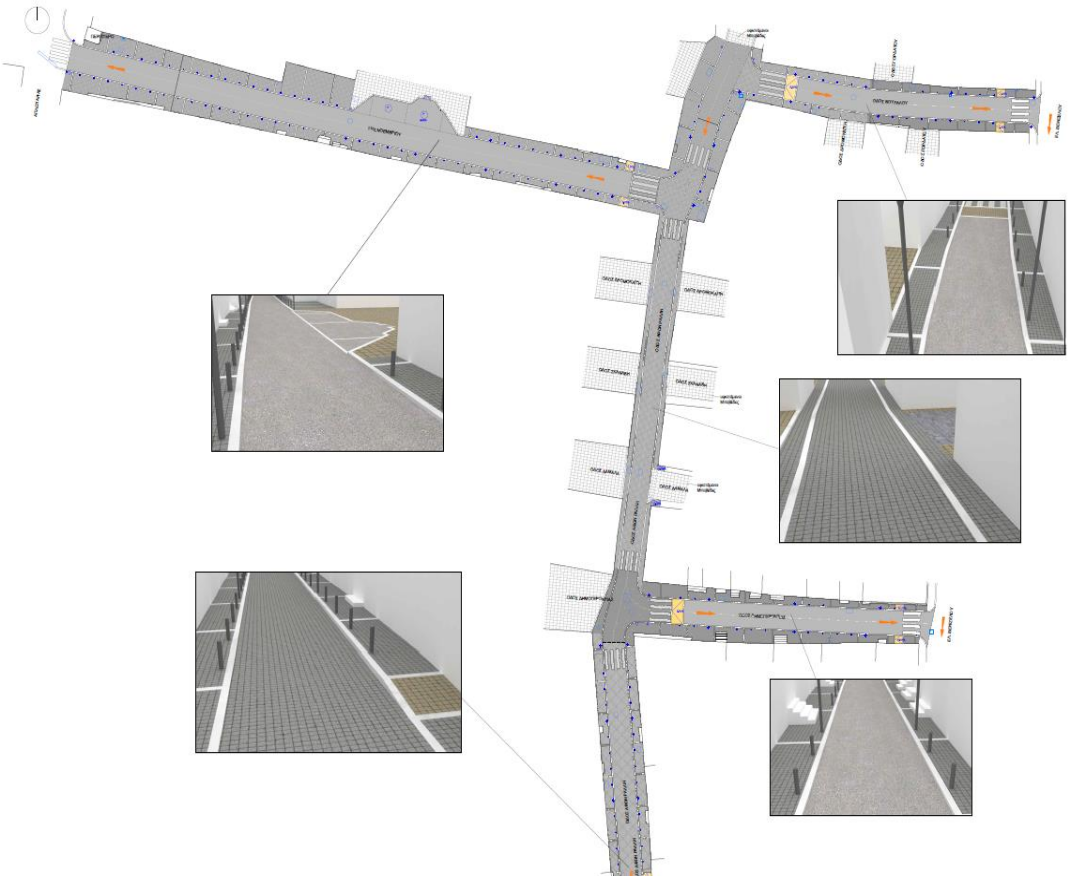
11. Εκτός από το σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, εφαρμόζεται σύστημα κοινής χρήσης αυτοκινήτων. Το «κοινής χρήσης αυτοκίνητο» (car sharing) αποτελεί μια εναλλακτική λύση που απαλλάσσει από το συνεχώς αυξανόμενο κόστος κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου και συμβάλλει στη μείωση της χρήσης επιβατικού Ι.Χ. Πρόκειται για μια λύση ελκυστική μόνο σε πόλεις καλά εξοπλισμένες με δημόσια συγκοινωνία και δίκτυα ποδηλάτου, δηλαδή εκεί όπου το περπάτημα είναι ασφαλές και ευχάριστο και όπου το αυτοκίνητο δεν εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες (π.χ. για δουλειά) αλλά χρησιμοποιείται για αναψυχή ή έκτακτες μετακινήσεις (υγεία κ.λπ.). Συνδυαστικά με το «κοινής χρήσης αυτοκίνητο - car sharing» εφαρμόζονται τα «κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα» και τα «κοινής χρήσης ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης» (όπως στο Παρίσι), τα οποία γίνονται μια μορφή εξοπλισμού του κέντρου. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία ή/και σε κάποιες περιπτώσεις με αυτή αποκτάται πρόσβαση και σε συστήματα κοινόχρηστων αυτοκινήτων/ δημόσιας συγκοινωνίας άλλων πόλεων ακόμη και διαφορετικών χωρών. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η λογική του συνεπιβατισμού (car pooling).

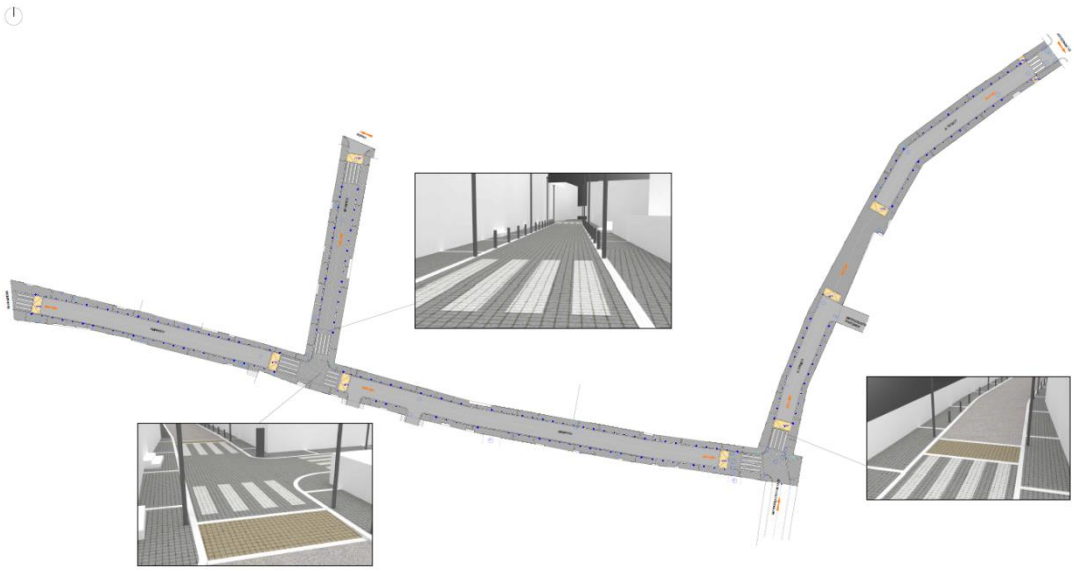
12. Απαγόρευση της διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.

13. Το «*εμπορικό*» κέντρο της πόλης της Χίου προτείνεται να λειτουργεί ως «OPEN MALL», με σχετικές διαμορφώσεις όπου χρειάζεται. Ενδεικτικά αναφέρονται οι οδοί Βουπάλου, 11ης Νοέμβρη, Αφων Ράλλη, Αργέντη, Τσελέπη, Τσελιπίδου, Δημογεραντίας, Αμάντου, Σκυλίτση και Δωρόθεου Πρώιου.

[37] «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019), ο οποίος συντάχθηκε από Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από επιστήμονες της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) Α.Ε., του CIVINET CY-EL, της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.







Εικόνα 2-9: Ενδεικτική διαμόρφωση οδών για τη δημιουργία «OPEN MALL»[38]

14. Μελέτη ορισμού Δακτυλίου για το κέντρο της Χίου.

15. Μελέτη αναπλάσεων των οδών περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου. Θα γίνει ανάπλαση των οδών Δημοκρατίας, Χιόνης, Πολυτεχνείου και Κανάρη.



Εικόνα 2-10: Ανάπλαση Δημοτικού Κήπου και περιμετρικών οδών[39]

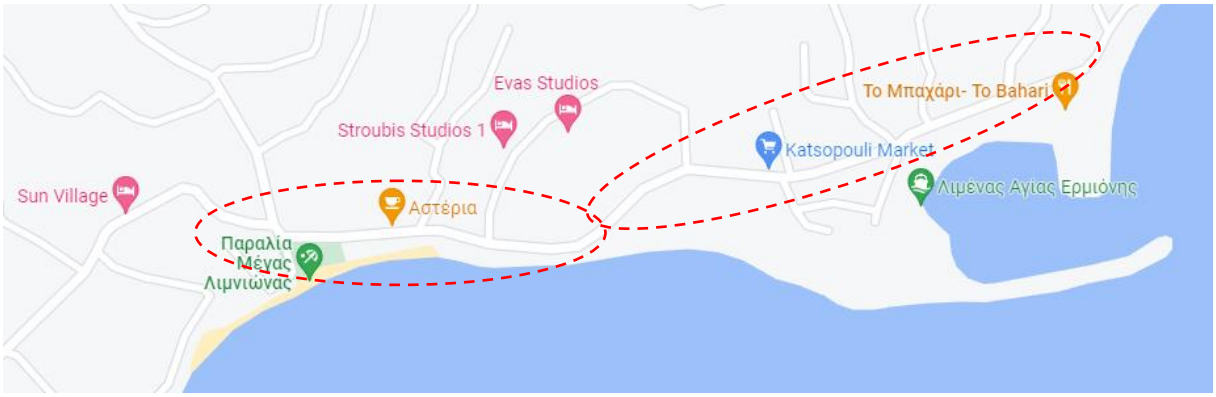
[38] Πηγή: *«Ανοιχτό Κέντρο Εμπορίου Δήμου Χίου»/ Γενικό Σχέδιο Πρότασης Βουπάλου, 11ης Νοεμβρίου, Αφων Ράλλη, Δημογεροντίας/ Γενικό Σχέδιο Πρότασης Αργέντη, Τσελέπη, Τσελεπίδου/ Γενικό Σχέδιο Πρότασης Αμάντου, Σκυλίτση, Δ. Πρώιου*

16. Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου στην περιοχή του Βροντάδο, με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, εγκιβωτισμό της παρόδιας στάθμευσης και δημιουργία διαβάσεων πεζών κατά μήκος του άξονα για τη σύνδεση των παρόδιων χρήσεων με την ακτή.

17. Ανάπλαση κεντρικής οδού Καρφά (μέρος της Ε.Ο. Χίου – Καρφά) με διαπλάτυνση/ δημιουργία πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμου, εγκιβωτισμό παρόδιας στάθμευσης.

18. Ανάπλαση της παραλιακής οδού Καρφά. Μονοδρόμηση της κεντρικής οδού Καρφά και τη χρησιμοποίησή της για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας των κάθετων οδών που ενώνουν την κεντρική οδό του Καρφά με τον Περιφερειακό.

19. Ανάπλαση της κεντρικής στον οικισμό του Μέγα Λιμνιώνα με διαπλάτυνση/ δημιουργία πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμου, εγκιβωτισμό παρόδιας στάθμευσης.



Εικόνα 2-11: Περιοχή ανάπλασης στον Μέγα Λιμνιώνα

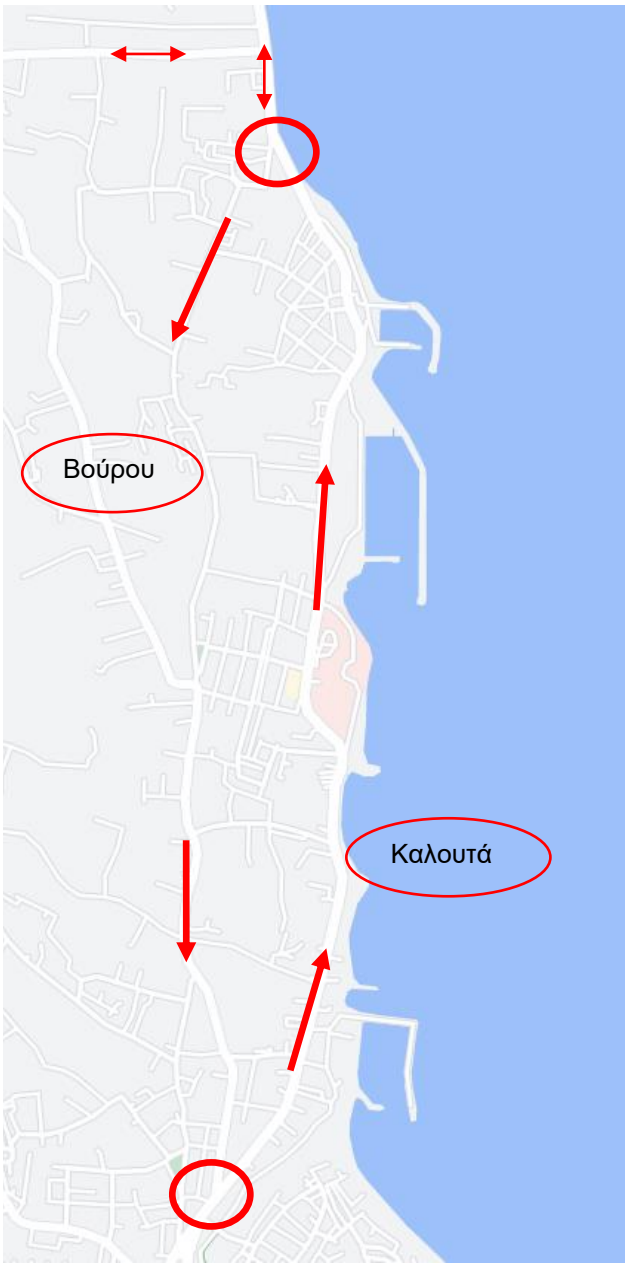
20. Εκπόνηση συγκοινωνιακής/ κυκλοφοριακής μελέτης για τη διερεύνηση μονοδρομήσεων:

    i. **<u>Τμήμα 1:</u>** Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού (Καλουτά – Έλενας Βενιζέλου) με κατεύθυνση προς το Βορρά (Βροντάδο). Σαν αντίδρομος να λειτουργεί ο άξονας Βούρου – Επαρχιακή Οδός Χίου-Κεραμού – Αρχιεπισκόπου Μακαρίου. Το τμήμα της οδού Μητροπολίτη Φωστίνη Παντελεήμονος, από την οδό Βούρου έως τον Περιφερειακό θα παραμείνει αμφίδρομος.

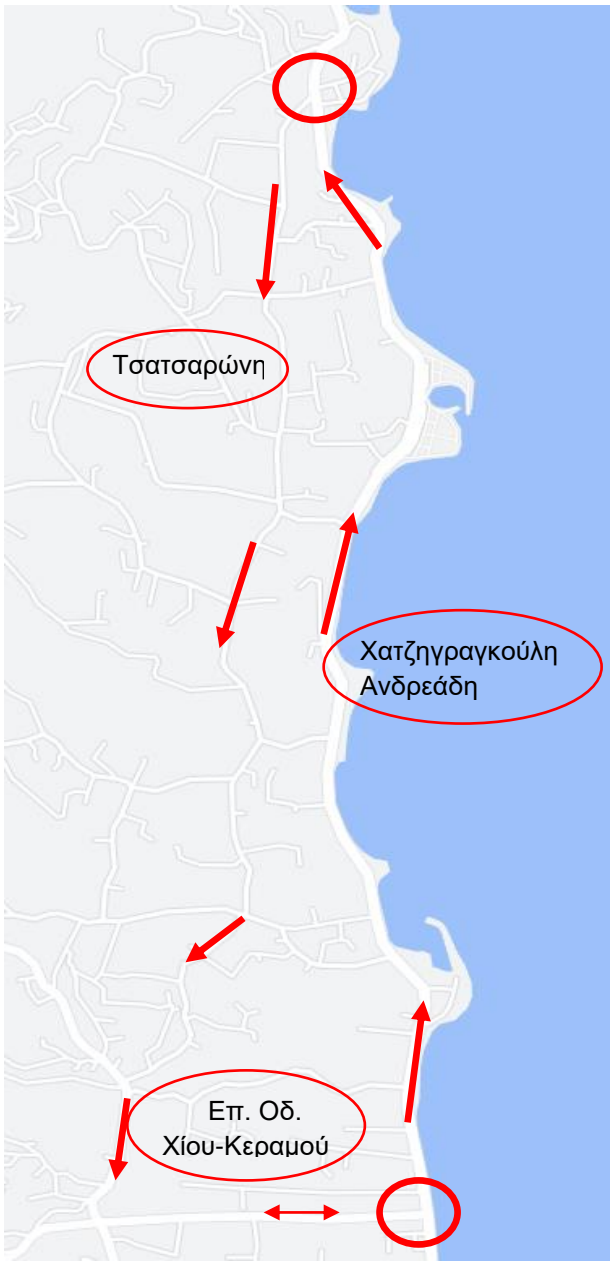
    ii. **<u>Τμήμα 2:</u>** Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού (Μητροπολίτη Φωστίνη Παντελεήμονος – Γεωργ. Χατζηφραγκούλη Ανδρεάδη – Κωστή Μ. Λω) με κατεύθυνση προς το Βορρά (Δασκαλόπετρα). Σαν αντίδρομος να λειτουργεί ο άξονας Δημ. Ανδρέου – Τσατσαρώνη – Προφήτου Ηλίου – Φαφαλιών – Παναγίας Μούτσαινας – Αγίου Ισιδώρου – Επαρχιακή Οδός Χίου-Κεραμού – Περιφερειακή Οδός.

    iii. **<u>Τμήμα 3:</u>** Μονοδρόμηση της Εθνικής Οδού Χίου - Καρφά με κατεύθυνση προς το Βορρά.

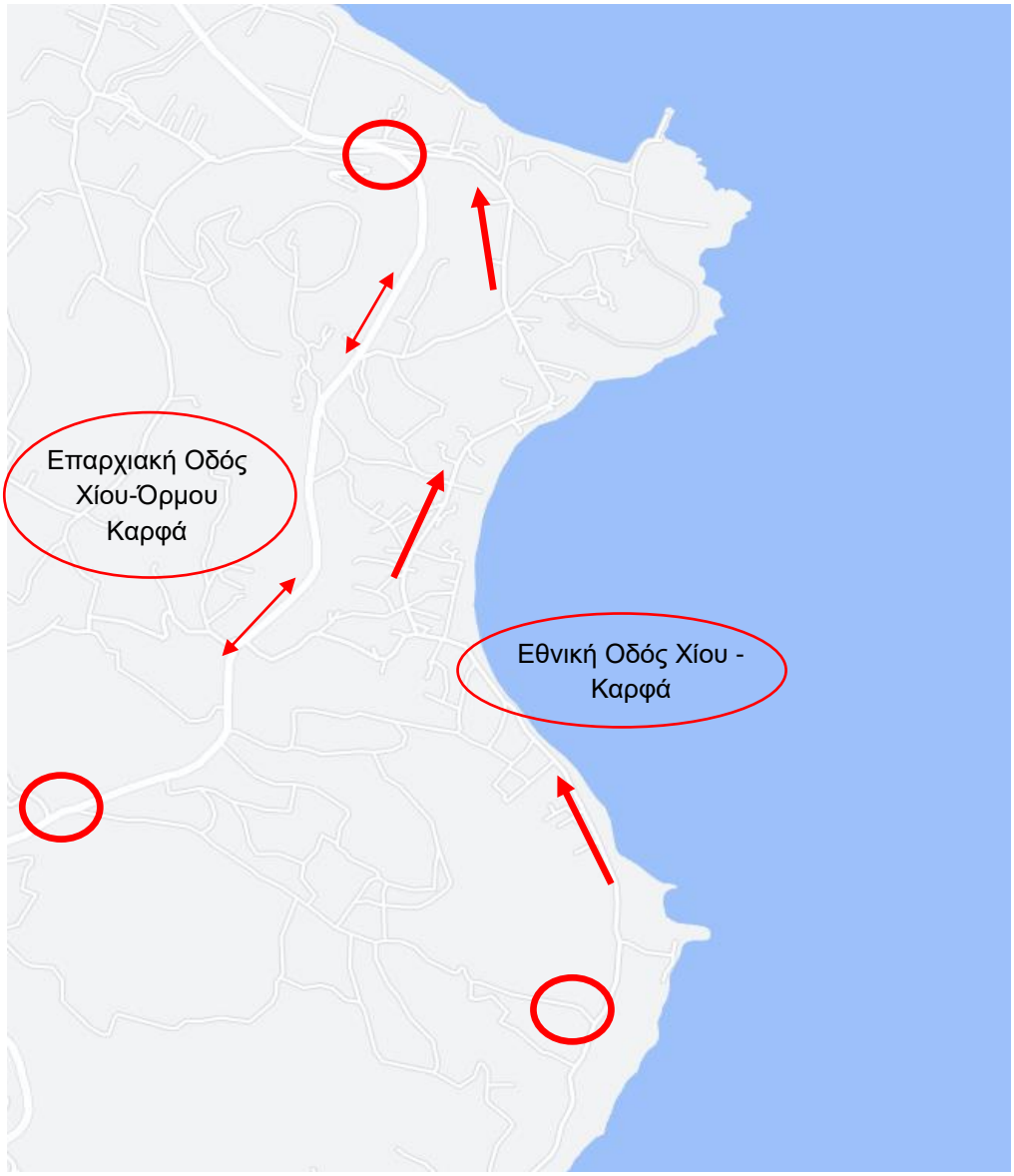
[39] Πηγή: *«Ανάπλαση του Δημοτικού Κήπου Χίου – Μετατροπή των οδών Πολυτεχνείου και Χιόνης σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στο Ιστορικό Κέντρο του Δήμου, δημιουργία της πλατείας Χίων Διδασκάλων και ανάπλαση ανατολικού τμήματος πλατείας Βουνακίου και οδού Κέννεντυ της Δημοτικής Ενότητας Χίου»*



Εικόνα 2-12: Μονοδρομήσεις τμήματος 1



Εικόνα 2-13: Μονοδρομήσεις τμήματος 2



Εικόνα 2-14: Μονοδρομήσεις τμήματος 3

21. Διάνοιξη νέων οδικών τμημάτων στην πόλη της Χίου. Ενδεικτικά:

i. <u>Διάνοιξη της οδού Αγ. Ειρήνης</u>:
   - Τμήμα 1: Σύνδεση της οδού Ράμνης με τον Περιφερειακό
   - Τμήμα 2: Σύνδεση της οδού Καλουτά με την οδό Ράμνης

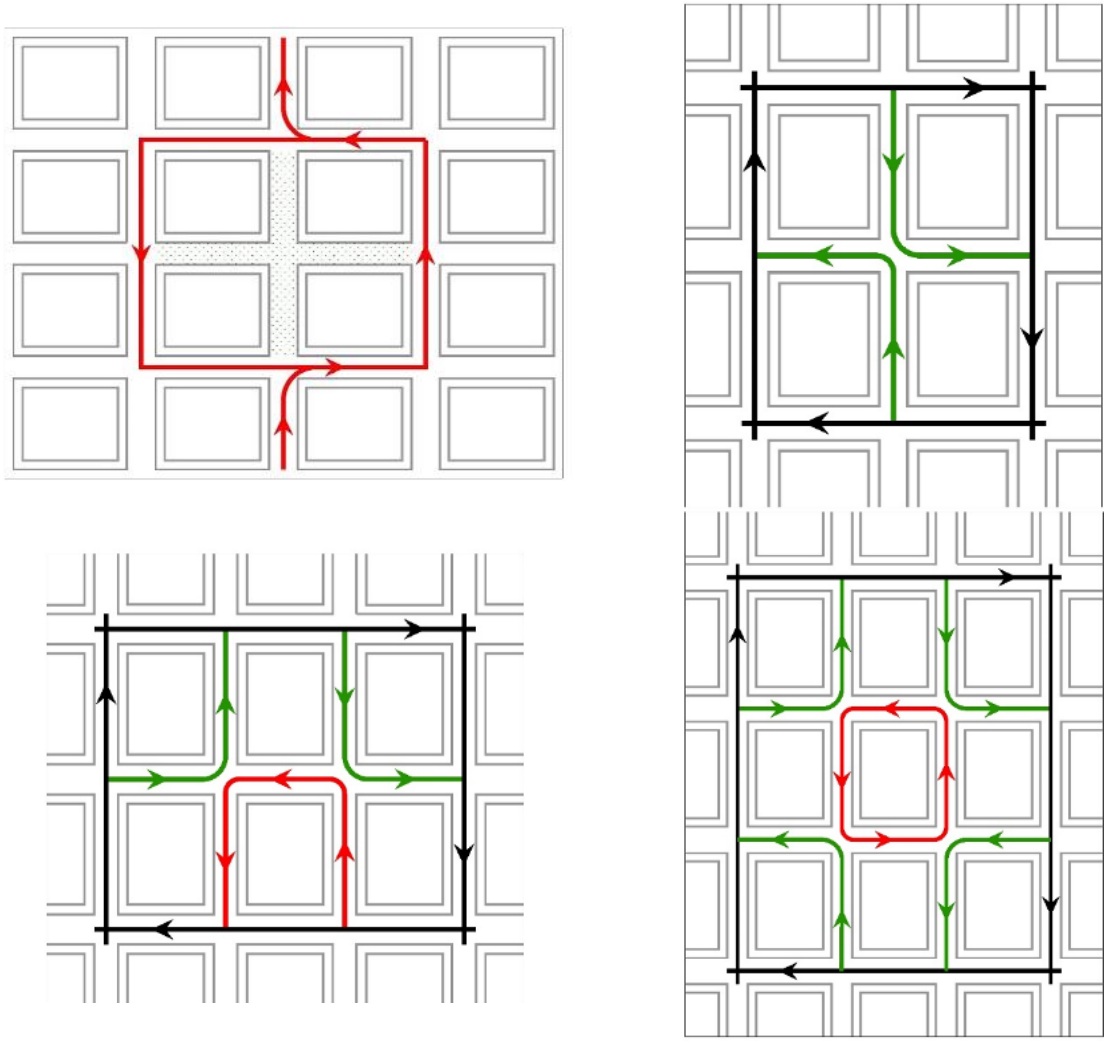
ii. Σύνδεση της οδού Αγ. Ειρήνης με τη Λ. Αιγαίου μέσω των οδών Αμμοχώστου, Καρπασίας και Λάδης

iii. Επέκταση της οδού Χρήστου

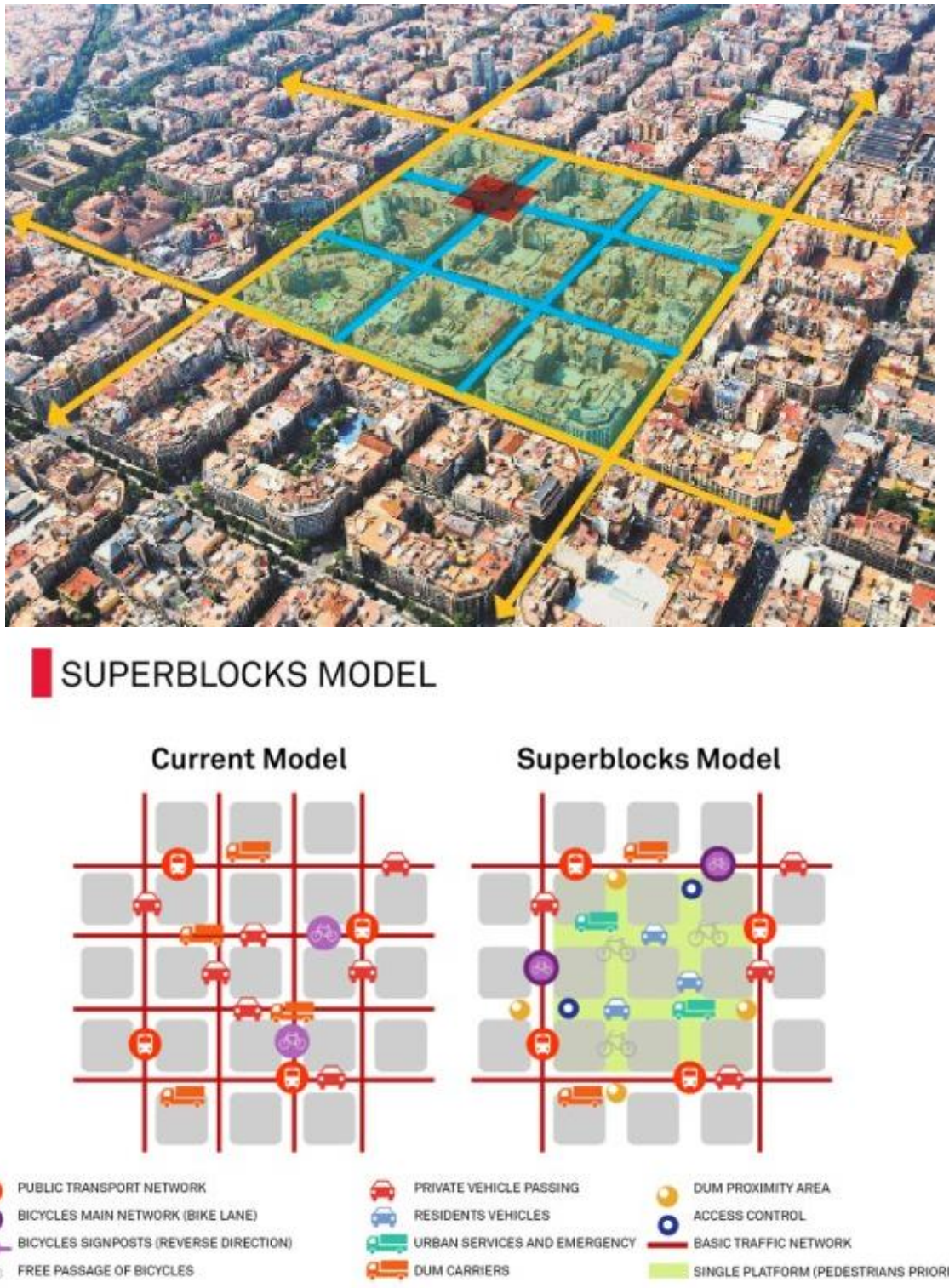
❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Μελέτη ορισμού ιστορικού και εμπορικού κέντρου για την πόλη της Χίου με κανονισμό λειτουργίας.
2. Διερεύνηση του εφικτού πεζοδρόμησης του παραλιακού μετώπου τους θερινούς μήνες κατά τις ώρες που δεν λειτουργεί το λιμάνι.
3. Ανάπλαση της περιοχής της παλαιάς λαχαναγοράς στην περιοχή Ριζαρίου και ανάδειξη όμορων δημοτικών κτηρίων.
4. Ανάπλαση της περιοχής της Σούδας με τη δημιουργία χώρων πρασίνου, προσβάσεων, ποδηλατοδρόμου και υπαίθριου εκθετηρίου.
5. Μετατροπή του οικισμού Κάστρου σε πράσινο θύλακα –περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.
6. Σύνδεση της οδού Αγίας Ειρήνης με παρακαμπτήρια οδό της πόλης της Χίου.
7. Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού της περιοχής «Γρου».
8. Δημιουργία νέας οδού σύνδεσης του 18^{ου} χλμ. ΕΟ Χίου – Βολισσού με τον οικισμό Ανάβατου.
9. Δημιουργία «**superblocks**»: Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων και δημιουργία θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία των γειτονιών.

    ⇨ Τα «superblocks» σχηματίζονται από ομάδες γειτονικών οικοδομικών τετραγώνων, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων επιτρέπεται μόνο στους δρόμους γύρω από τα τετράγωνα αυτά, με αποτέλεσμα οι υπόλοιποι να διατίθενται σε πεζούς και ποδηλάτες. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται και να κοινωνικοποιούνται. Ως Χώροι κοινωνικοποίησης «superblocks» προτείνονται -κατά προτεραιότητα- χώροι σε επιβαρυμένες περιοχές/ γειτονιές.



Εικόνα 2-15: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



Εικόνα 2-16: Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη

10. Αισθητική και λειτουργική ενοποίηση οικισμών και χωριών, ώστε να αποτελέσουν πόλο έλξης για επισκέπτες και να λειτουργήσουν ως Ανοιχτά Μουσεία. Ενδεικτικά παράδειγμα είναι η αισθητική ενοποίηση των Θυμιανών, Καρφά, Αγία Ερμιόνη, Μέγα Λιμνιώνα και του παραδοσιακού οικισμού του Κάμπου.

11. Μελέτη περιφερειακών διαδρομών και εσωτερικών πεζοδρόμων σε θύλακες της πόλης της Χίου.

12. Αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης (όπως περιγράφεται παρακάτω και στο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών).

    - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου. Ως πρώτο βήμα μπορεί απλώς να εφαρμοστεί η νομοθεσία που ορίζει ότι κάθε δρόμος πλάτους μικρότερου των 6μ. είναι πεζόδρομος.

    - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.

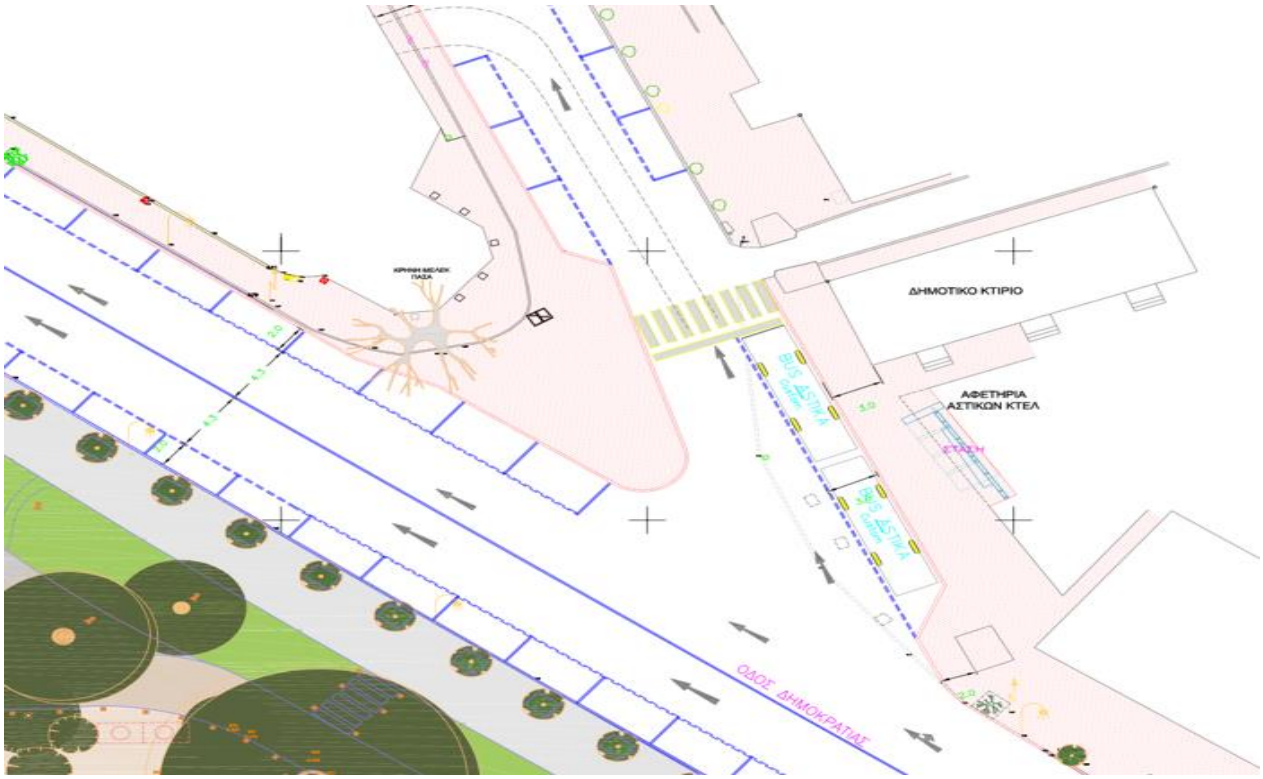
    Ενδεικτικά, προτείνονται πεζοδρομήσεις περιοχών:

    - πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
    - πέριξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπόσημων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς

❖ **<u>Ορίζοντας 15+ετίας</u>**

1. Με στόχο την οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων, προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις στους βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής παρέμβασης:

    - Επέκταση της νησίδας στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων
    - Εγκιβωτισμό των θέσεων στάθμευσης στην οδό Μαρτύρων
    - Η οδός Δημοκρατίας θα λειτουργεί με μία λωρίδα ανά κίνηση πλάτους 4,30μ. και νόμιμη αμφίδρομη παρόδια στάθμευση



Εικόνα 2-17: Ανάπλαση του κόμβου Βρύση (συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων)
(Πηγή: Προκαταρκτική μελέτη διαμόρφωσης διασταυρώσεων οδών)

1. Επέκταση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.
    - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης.
    - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 300% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης.

Σηματοδότηση

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάναρων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.

   Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση φαναριών/πεζοφάναρων σε τμήματα των οδών:
    - Λ. Αιγαίου,
    - Βερίτη & Αεροπόρου Περρίκου

2. Επίσης, προτείνεται τα πεζοφάναρα και τα φανάρια των κόμβων του ιεραρχημένου δικτύου να περιλαμβάνουν τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες (π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το που βρίσκεται ο χρήστης, «φανάρια που μιλάνε»).

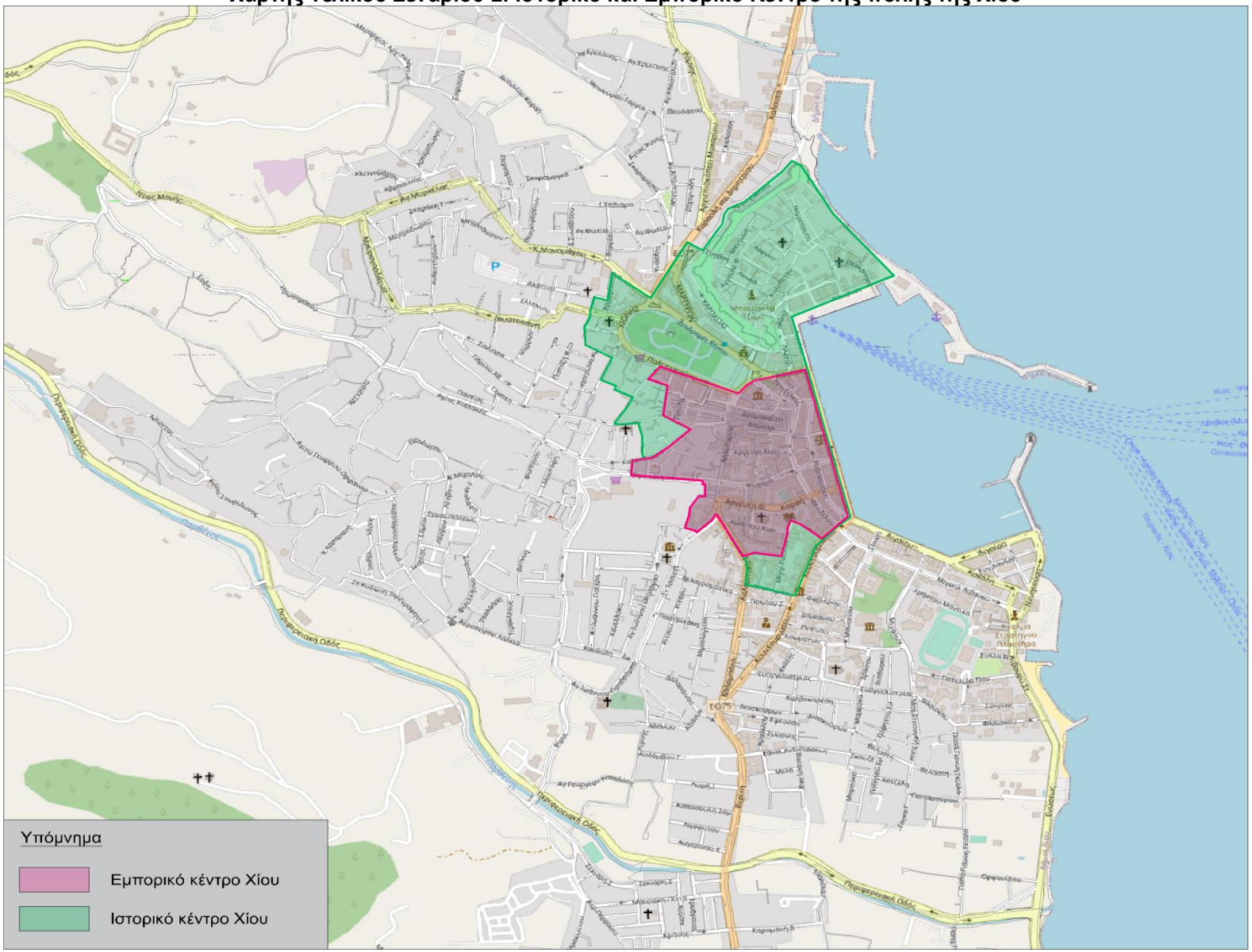
Ορίζοντες 10ετίας

1. Τοποθέτηση πεζοφάναρων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών.

Ορίζοντες 15+ετίας

1. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) σε όλα τα φανάρια, προτείνεται και υλοποίηση Έξυπνων Διαβάσεων, με 3D απεικονίσεις. Το Σύστημα Έξυπνης Διάβασης Πεζών είναι ένα πρωτοποριακό σύστημα ασφαλούς διέλευσης πεζών, με αυτόματη αναγνώριση παρουσίας πεζών και αυτόματης φωτεινής σήμανσης της διάβασης.

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο της πόλης της Χίου



2.2.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Δημιουργία κυκλικών κόμβων (roundabout) σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων, για τη βελτίωση των αστικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου, κλπ. και εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος. Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα:

   (α) Λ. Ι. Χριστού και Μηχαλινού

   Ο ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων με τη διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout) υλοποιείται με στόχο να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα του οδικού δικτύου όσο και η ασφαλής διέλευση πεζών. Συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση, έτσι ώστε ο χρήστης του οδικού δικτύου (πεζός και οδηγός) να αντιλαμβάνεται τον εκάστοτε κόμβο ως αστικό τμήμα της πόλης και όχι ως κόμβο υπερτοπικών διελεύσεων (προτεραιότητα στον πεζό/ πολίτη, όχι στο όχημα).

2. Πραγματοποιούνται αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου. Η οδική ασφάλεια των ισόπεδων κόμβων βελτιώνεται, καθώς υλοποιούνται διαμορφώσεις που να μειώσουν την επικινδυνότητα τους. Υλοποιούνται επίσης καταργήσεις κάποιων κινήσεων. Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, διαβάσεις πεζών κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων, όπως ράμπες ΑΜΕΑ και οδεύσεις τυφλών. Το εν λόγω μέτρο να υλοποιηθεί, καταρχάς, στο 30% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.

   - Ιουστινιάνης & Ανθεστηρίων
   - Καλοπλύτου – Ριζαρίου - Νικηφόρου του Χίου – Πασπάτη
   - Μαρκέλλας - Σκαραμαγκά - Κωνσταντίνου Μονομάχου
   - Μαρτύρων & Δημοκρατίας
   - Οινοπίωνος & Δημοκρατίας
   - Κανάρη & Λ. Αιγαίου
   - Φωστίνη & Βούρου (Τάγμα)

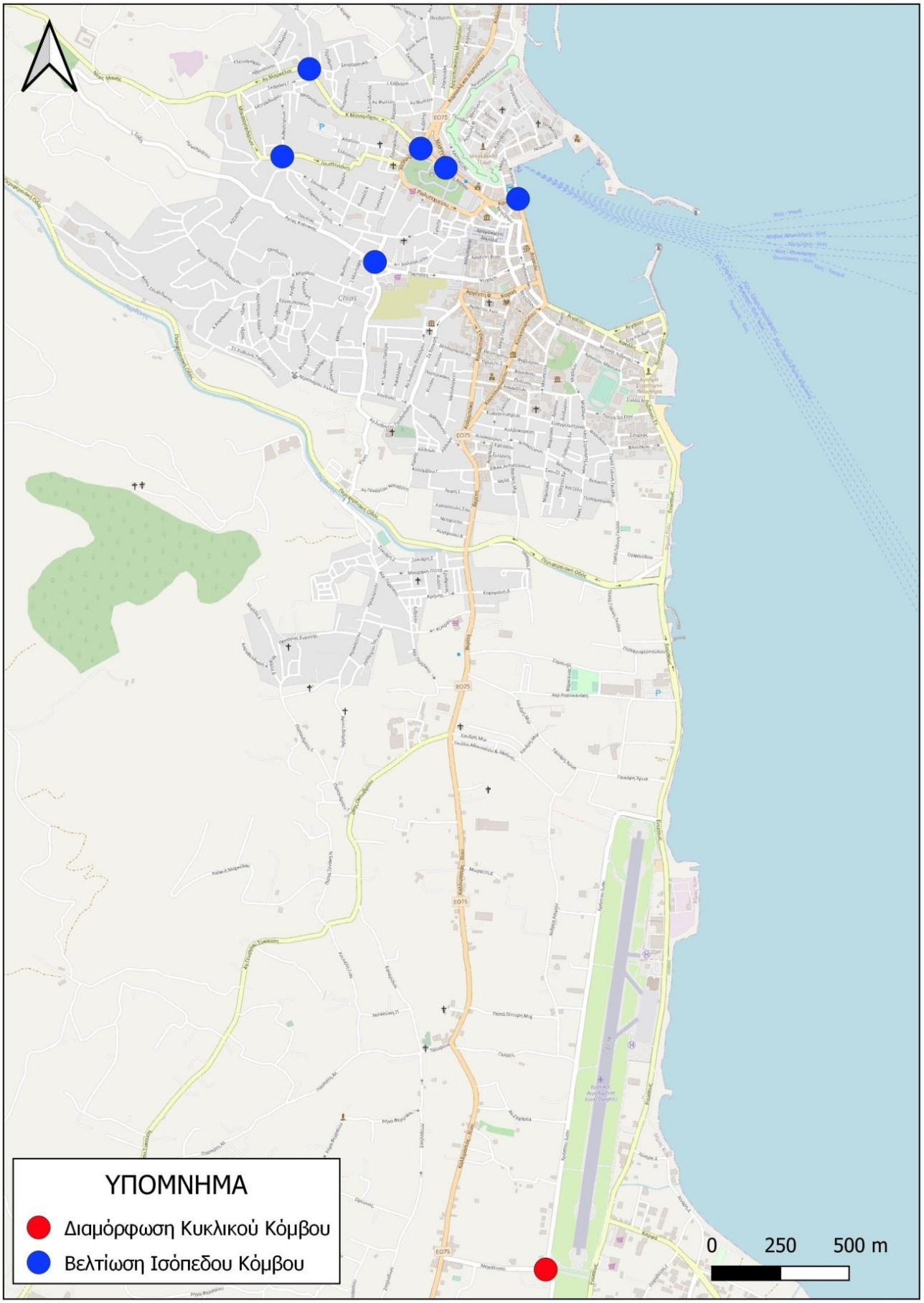
❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70%.

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 100%. Βελτίωση των διασταυρώσεων στο σύνολο της πόλης, ακόμη και αν δεν έχουν καταγραφεί τροχαία συμβάντα σε αυτές.

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 2: Διαμόρφωση κόμβων



2.2.4 Διαχείριση Στάθμευσης

Η διαχείριση της έντονης και παράνομης στάθμευσης σε σημεία του Δήμου μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω του ΣΒΑΚ, αφού το πρόβλημα της στάθμευσης σχετίζεται και με τις υπόλοιπες δράσεις και ενέργειες ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων της πόλης. Η πολιτική στάθμευσης στις κεντρικές/ κορεσμένες περιοχές πρέπει να στοχεύει στην αποτροπή της στάθμευσης μακράς διαρκείας των επισκεπτών και στην εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων στάθμευσης των κατοίκων (εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης).

- Σε συνθήκες Βιώσιμης Κινητικότητας, οι θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο πρέπει να είναι πολύ λιγότερες από τις σημερινές και να διατίθενται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους στους κατοίκους, καθώς κάθε θέση στάθμευσης αποτελεί πόλο έλξης για τα αυτοκίνητα. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού θα πρέπει να συνοδεύεται από μείωση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με σχετικές διαμορφώσεις στους πέριξ δρόμους.

Σχετικά με τη στάθμευση, υπενθυμίζεται ότι στη Χίο εφαρμόζεται Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης στους άξονες πέριξ του Δημοτικού Κήπου. Στην υφιστάμενη κατάσταση το ΣΕΣ ελέγχεται από την Τροχαία της Χίου.

- **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας παράνομης στάθμευσης σε όλο το οδικό δίκτυο. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.

   Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

2. Επέκταση του **Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης**, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Συγκεκριμένα, προτείνεται επέκταση της εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Καραολή και Δημητρίου – Αγίου Φωτίου – Στρ. Βορριά – Δημοκρατίας – Ερμοφάντους – Αλατίου – Μελέκου – Ιουστινιανή – Ψαρών – Παρθενίου Γ΄ - Γλύπτη – Ριζαρίου – Γυμνασίου Μαδία – Πατέρα Δ. Ιωάννη – Αγίου Ι. Θεολόγου – Θεολόγου – Τσούρη – Δελαγραμμάτικα – Καλαμποκά – Σταματίου Πρώιου – Ναύαρχου Κουντουριώτου – Δαμνιανού – Μουσείου – Μιχάλων – Μιχ. Λιβανού – Νενητούση Κλεάρχου – Λ. Αιγαίου – Νεωρείων - Καραολή και Δημητρίου.

   Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών, στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες, με ταυτόχρονη εξασφάλιση χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Η διαχείριση θα περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων (ελεύθερων γηπέδων) για στάθμευση εκτός οδού, ενώ προτείνεται η εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης της παρόδιας και της εκτός οδού στάθμευσης.

Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Τροχαία Χίου), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτούνται αυξημένοι πόροι.

3. Εκπόνηση μελέτης για την επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης για την πόλη της Χίου.

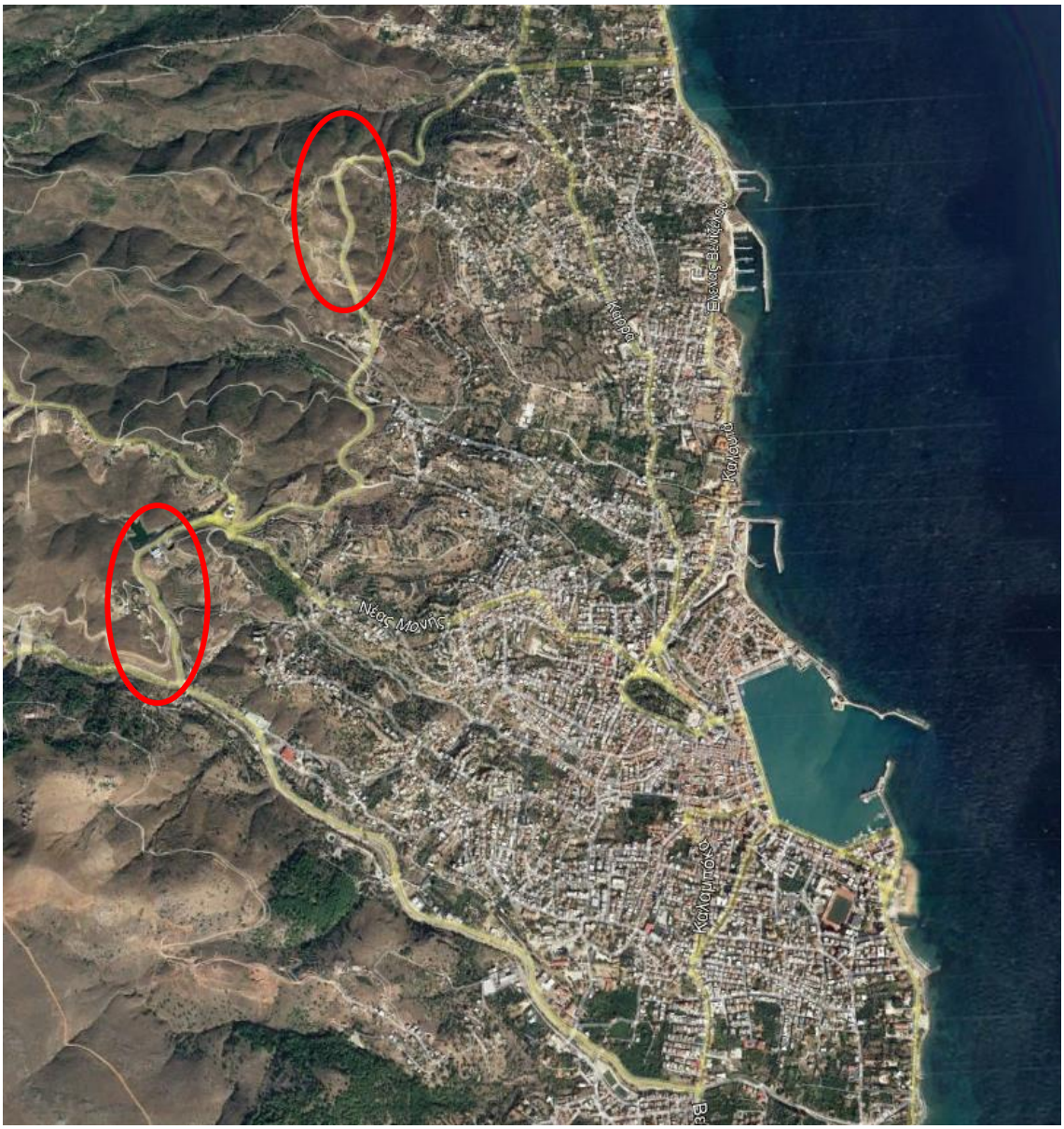
4. Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευση για ΑΜΕΑ σε σημεία με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε κεντρικές στάσεις λεωφορείων.

5. Γίνεται η παραδοχή ότι, βάσει του εκτιμώμενου ΑΕΠ παραμένει υψηλός ο δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου και επακόλουθα, αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης. Με την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης αναμένεται αύξηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως και στροφή στη χρήση ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων, με πρόσθετη επιβάρυνση στο οδικό δίκτυο της πόλης, τόσο λόγω της πρόσθετης χρήσης, όσο και λόγω του πιθανού πρόσθετου στόλου οχημάτων.

6. Εύρεση χώρων στάθμευσης στον πυκνό ιστό της πόλης της Χίου για την εξυπηρέτηση **των κατοίκων του κέντρου**.

7. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε περιοχές εκατέρωθεν του Περιφερειακού. Κατά προτεραιότητα προτείνονται η χωροθέτηση και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parking) σε ακίνητα/ αδόμητα οικόπεδα της περιοχής, ιδιαίτερα σε κεντρικές κορεσμένες περιοχές, ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση.

   Οι χώροι στάθμευσης θα λειτουργήσουν εξυπηρετώντας συνδυασμένες μορφές μετακίνησης, ήτοι ΙΧ – shuttle bus και κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα.



Εικόνα 2-18: Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε περιοχές εκατέρωθεν του Περιφερειακού

8. Υλοποίηση σχεδίου για την εγκατάσταση νέων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού/ υπεραστικού οδικού δικτύου, σε συμφωνία και με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων.

9. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Ενσωμάτωση αυτών στη λειτουργία του ΣΕΣ με real time πληροφόρηση.

10. Προτείνεται –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– η χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) στις έξης περιοχές/ θέσεις:

    - ❖ Δημοτικός Κήπος Χίου
    - ❖ Περιμετρικά της τάφρου (κοινόχρηστα αυτοκίνητα)

    Στις ίδιες θέσεις προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινής χρήσης ποδηλάτων.

11. Δημιουργία διακριτών χώρων στάθμευσης για κατηγορίες οχημάτων όπως:
    - Χώροι στάθμευσης δικύκλων
    - Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει μικροκινητικότητας (κατανεμημένων πυκνά στο ιστορικό κέντρο)
    - Αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση
12. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
13. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
14. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης. Να διερευνηθεί το ποσοστό των εργαζόμενων κατοίκων που μετακινούνται καθημερινά εκτός πόλης για εργασία τους και η δυνατότητα εφαρμογής smart system, ώστε κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες να αξιοποιούνται θέσεις κατοίκων ως θέσεις επισκεπτών.
2. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 30% του συνόλου των θέσεων.

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 60% του συνόλου των θέσεων.

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 3: Διαχείριση Στάθμευσης



2.2.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Αστικές Λεωφορειακές Γραμμές ΚΤΕΛ

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Μεταφορά του σταθμού των ΚΤΕΛ στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων.



Εικόνα 2-19: Νέα χωροθέτηση του σταθμού ΚΤΕΛ στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων

2. Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να καλύπτεται πυκνά πιο μεγάλη έκταση της πόλης.

3. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών. Ενδεικτικά, προτείνεται συχνότητα των δρομολογίων μικρότερη των 15’ σε ώρες αιχμής για τις γραμμές με αυξημένη ζήτηση και μικρότερη των 20’ για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας για όλες τις γραμμές. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.

4. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΚΤΕΛ, στο 30% των στάσεων εντός της περιοχής παρέμβασης. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.

5. Θεσμοθέτηση στάσεων του ΚΤΕΛ, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός της πόλης της Χίου.

6. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 30%.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΚΤΕΛ, στο 70% των στάσεων εντός της περιοχής παρέμβασης. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.
2. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 60%.
3. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών, με επέκταση του ωραρίου λειτουργίας (μέχρι 20:00)

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΚΤΕΛ, στο 100% των στάσεων εντός της περιοχής παρέμβασης. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.
2. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 100%.
3. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών, με επέκταση του ωραρίου λειτουργίας (μέχρι 24:00)

Υπεραστικές Λεωφορειακές Γραμμές ΚΤΕΛ

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν περισσότερους οικισμούς στο σύνολο του Δήμου και με πολύ μεγαλύτερες συχνότητες.
2. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών, με επέκταση του ωραρίου λειτουργίας (αργίες/ Κυριακές, μέχρι 20:00)
3. Θεσμοθέτηση στάσεων του ΚΤΕΛ, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων του Δήμου.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Περαιτέρω βελτίωση των υπηρεσιών του ΚΤΕΛ.
2. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΚΤΕΛ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 60% του συνόλου των στάσεων εντός της περιοχής παρέμβασης.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 80%.

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΚΤΕΛ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων του ΚΤΕΛ.

2. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 100%.

Λιμενικές Εγκαταστάσεις

1. Διερεύνηση εφικτότητας δημιουργία νέου λιμένα, είτε στο νότιο τμήμα της υφιστάμενης λιμενολεκάνης είτε βορειότερα του αεροδρομίου.

Όλα τα ΜΜΜ

- **Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/15+ετίας**

1. Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parkings, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κ.λπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας και υποκατάστατο του ΙΧ.

2. Βελτίωση της σύνδεσης των τερματικών σταθμών (λιμάνια, αεροδρόμιο) με τις λεωφορειακές γραμμές του ΚΤΕΛ.

2.2.6 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών, ήτοι δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία της περιοχής παρέμβασης με τις γειτονιές/ οικισμούς, μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Υπενθυμίζεται ότι στην περιοχή παρέμβασης έχουν ήδη υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις, ενώ δεν υπάρχει υλοποιημένος ποδηλατόδρομος. Στόχος του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών είναι η επέκταση αυτών στο σύνολο της πόλης και η σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών πεζόδρομων και ήπιας κυκλοφορίας σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (περιλαμβανομένων κατά κύριο λόγο δρόμων συνύπαρξης ποδηλάτων και αυτοκινήτων).

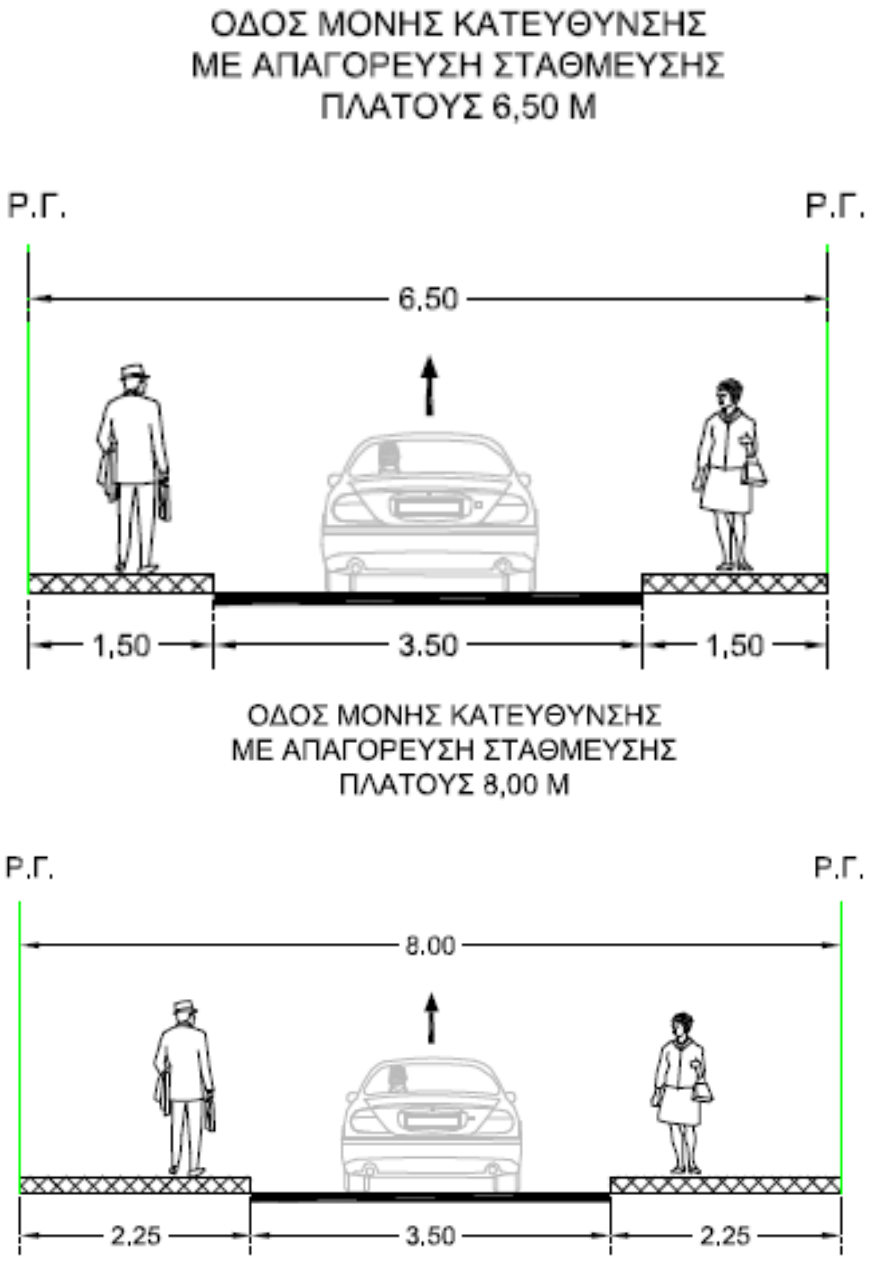
Οι προτεινόμενες Πράσινες Διαδρομές αφορούν λοιπόν στο δίκτυο ποδηλατοδρόμου, στις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και στις σημαντικές διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, όπου δηλαδή η κίνηση με ήπια μορφή μετακίνηση είναι εφικτή και δεν παρεμποδίζεται από την κίνηση των οχημάτων.

Οι διαμορφώσεις για την κίνηση των ατόμων ευπαθών ομάδων, που να καθιστούν το δίκτυο φιλικό και προσβάσιμο προς τα Άτομα με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και τα Άτομα με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ), όπως π.χ. ράμπες και οδεύσεις τυφλών, ηλικιωμένους, παιδιά, κλπ., αποτελεί βασικό κριτήριο κατά την υλοποίηση των πράσινων διαδρομών. Στόχος του δικτύου πράσινων διαδρομών είναι η προσβασιμότητα σε ΟΛΟΥΣ και η δυνατότητα χρήσης από ΟΛΟΥΣ.

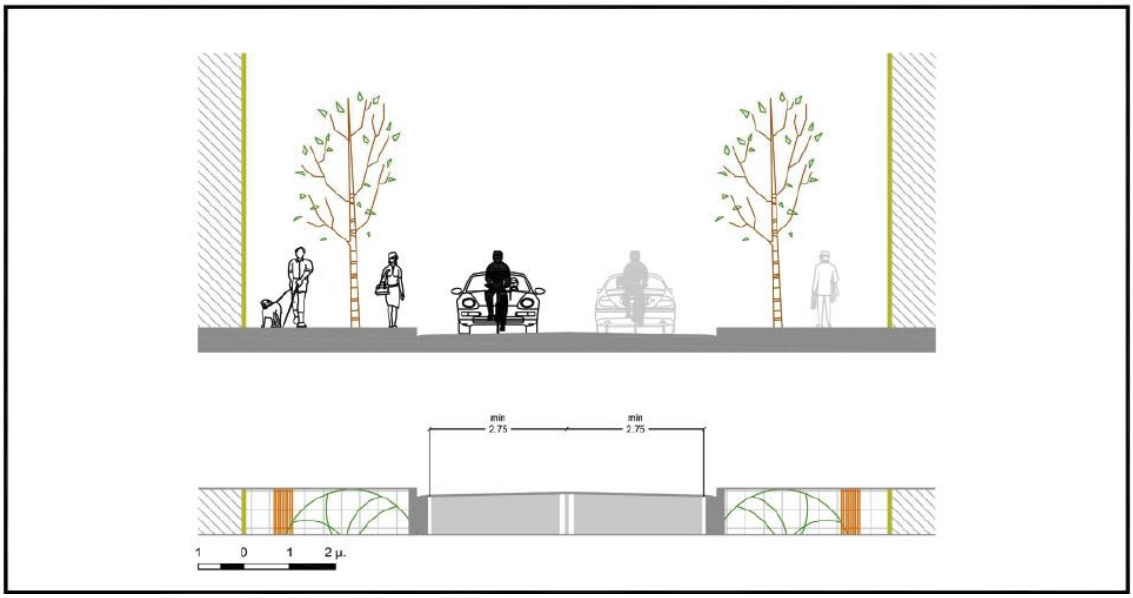
Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, κατά προτεραιότητα, το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών θα ενώνει τους βασικούς πόλους της πόλης της Χίου (Λιμάνι – Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Δημοτικό Στάδιο - Δημοτικός Κήπος – Κάστρο) και στη συνέχεια θα επεκτείνεται προς τους γειτονικούς οικισμούς της περιοχής παρέμβασης. Στη Δ.Ε. Ομηρούπολης θα συνδέει τα τοπόσημα κατά μήκος του παραλιακού μετώπου (Ιερό Κυβέλης – Λιμενίσκος Δασκαλόπετρας – Πετροκάραβο – Αφανής Ναύτης - Μύλοι) και στη Δ.Ε. Αγίου Μηνά θα συνδέει τους παραλιακούς οικισμούς Καρφά – Μέγας Λιμνιώνας – Αγία Ερμιόνη.

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών αποτυπώνεται στον «Χάρτης Τελικού Σεναρίου 5: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Ομηρούπολης» «Χάρτης Τελικού Σεναρίου 6: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Χίου» και στον «Χάρτης Τελικού Σεναρίου 7: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Αγίου Μηνά» του παρόντος κεφαλαίου.

1. Υλοποίηση του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών, σε ποσοστό 30%. Στο παρόν Σενάριο θεωρείται ότι υλοποιούνται έργα πεζοδρομήσεων - αναπλάσεων και ποδηλατοδρόμων, καθώς και σχέδιο σύνδεσης σε ενιαίο δίκτυο.

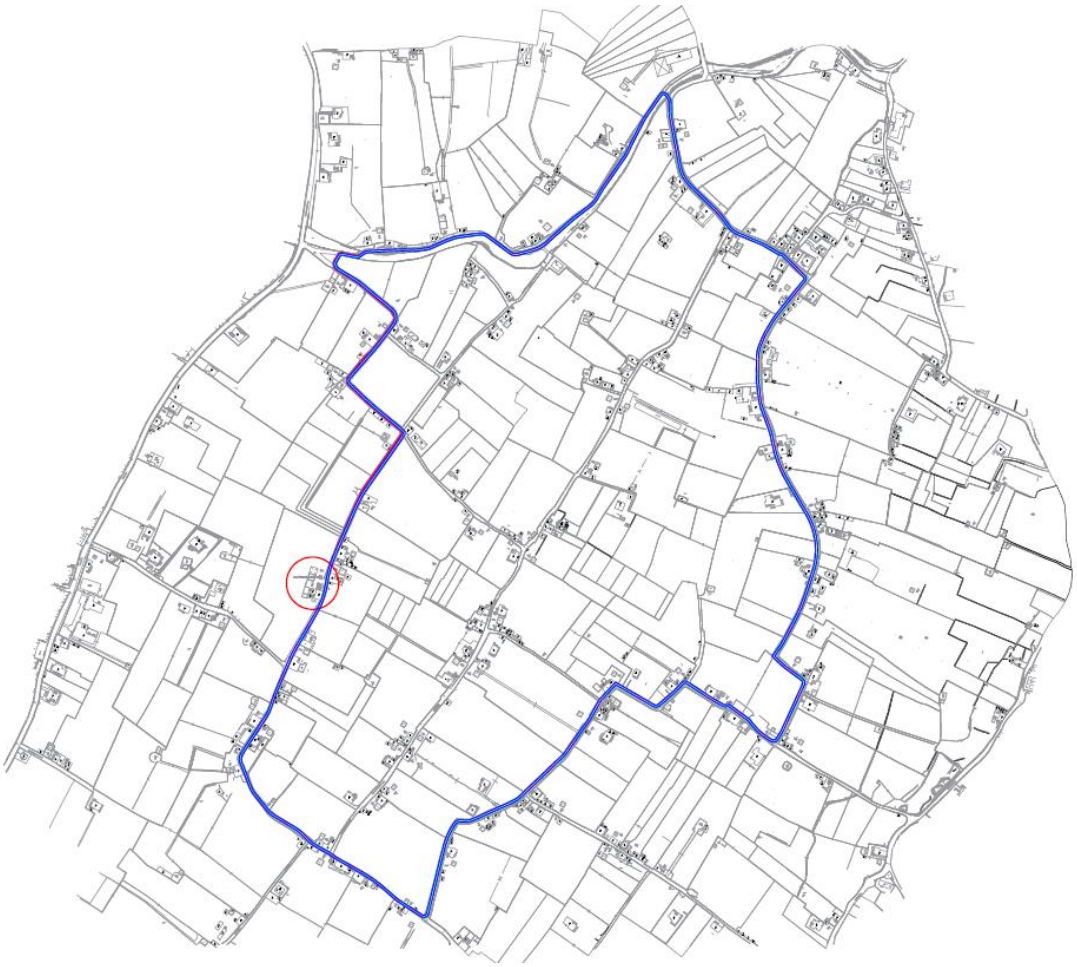


Εικόνα 2-20: Ενδεικτικές τυπικές διατομές



Εικόνα 2-21: Ενδεικτική τυπική διατομή μικτής χρήσης οχημάτων – ποδηλάτων
(Πηγή: ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016)

2. Υλοποίηση Πράσινης Διαδρομής στην περιοχή του Κάμπου και δημιουργία σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων στο «Μαυροκορδάτικο».



Εικόνα 2-22: Ενδεικτική Πράσινη Διαδρομή στην περιοχή του Κάμπου

3. Πρόταση για νέες διαδρομές ποδηλατοδρόμων βάσει και των προτεινόμενων αναπλάσεων. Υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων με:
   - Κατασκευή διακριτού ποδηλατοδρόμου όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει.
   - Κατασκευή/ Διαμόρφωση διαδρομών μικτής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διακριτό ποδηλατόδρομο.

4. Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.

5. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν στο σύνολο του οδικού δικτύου. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).

6. Δημιουργία παράκτιου πεζόδρομου ανατολικά του Γενικού Νοσοκομείου Χίου.

7. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. πέριξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας πέριξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων. Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα του Δήμου.

8. Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών, για την πρόσβαση των μαθητών, στα σχολεία Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης.

9. Επέκταση δικτύου πεζόδρομων εντός του εμπορικού κέντρου της πόλης Χίου. Ενδεικτικά, κι όχι περιοριστικά, προτείνονται οι οδοί:

   - Φιστέλ ντε Κουλάνς
   - Παράσχου
   - Καναλά
   - Τμήμα Κοραή
   - Βάμβα
   - Βλαχογιάννη
   - Τμήμα Αγέλαστου
   - Τμήμα Μυλωνάδη
   - Τμήμα Σγούτα
   - Τμήμα Βλαστού
   - Γλαύκου
   - Τμήμα Καλοπλύτου
   - Κοντογιάννη
   - Αλατίου
   - Πάροδος Αρχ/τη Ανδρεάδη
   - Πάροδος Μαξίμου & Προκοπίου
   - Πάροδος Προκοπίου & Κλημέντος

10. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου τουλάχιστον στο 30% του οδικού δικτύου του Δήμου.

    Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μέτρο των διαπλατύνσεων (προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης) προτείνεται να εφαρμοστεί και επί του ιεραρχημένου οδικού

δικτύου. Σημειώνεται ότι, είναι αναγκαία η λήψη μέτρων αποτροπής της παράνομης στάθμευσης επί των νέων διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, π.χ. τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, κατασκευή παρτεριού στο άκρο του πεζοδρομίου, κλπ.

11. Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing) σε κεντρικά σημεία της πόλης της Χίου, σε στάσεις λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα, αλλά και σε σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

12. Δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων. Ενδεικτικά, προτείνεται στον Δημοτικό Κήπο, στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, κ.ά.

13. Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).

14. Υλοποίηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) – Βάσει τον Ν. 4819/2021 οι Δήμοι Μητροπολιτικών Κέντρων, οι Μεγάλοι και Μεσαίοι Νησιωτικοί Δήμοι, οι Δήμοι Πρωτεύουσες Περιφερειακών Ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και Μεσαίοι Νησιωτικοί Δήμοι πρέπει να εκπονήσουν Σ.Α.Π. υποχρεωτικά έως την 31η.12.2022.

15. Υλοποίηση Επιχειρησιακού Σχεδίου για την εξασφάλιση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων (Ε.Σ.Ε.Κ.Κ.). - Με το επιχειρησιακό σχέδιο καταγράφονται και κατηγοριοποιούνται οι χαρακτηρισμένοι από το σχέδιο πόλης κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι του Δήμου. Οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι των οποίων δεν έχει συντελεσθεί η απαλλοτρίωση ιεραρχούνται, ανά Δήμο ή Δημοτική Ενότητα ή Δημοτική Κοινότητα, ως προς την αναγκαιότητα υλοποίησής τους, βάσει της πολεοδομικής σημασίας τους για την πόλη.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 70% του προτεινόμενου δικτύου.

2. Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων. Κατά προτεραιότητα, δυνατότητα ασφαλούς και ευχάριστης κίνησης ποδηλάτου πρέπει να δίνεται σε όλους τους δρόμους κατοικίας και στους περισσότερα εμπορικά τμήματα κεντρικών οδών.

3. Επέκταση του συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing) σε κεντρικά σημεία των Δ.Ε. Αγίου Μηνά και Ομηρούπολης, σε στάσεις λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα, αλλά και σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.

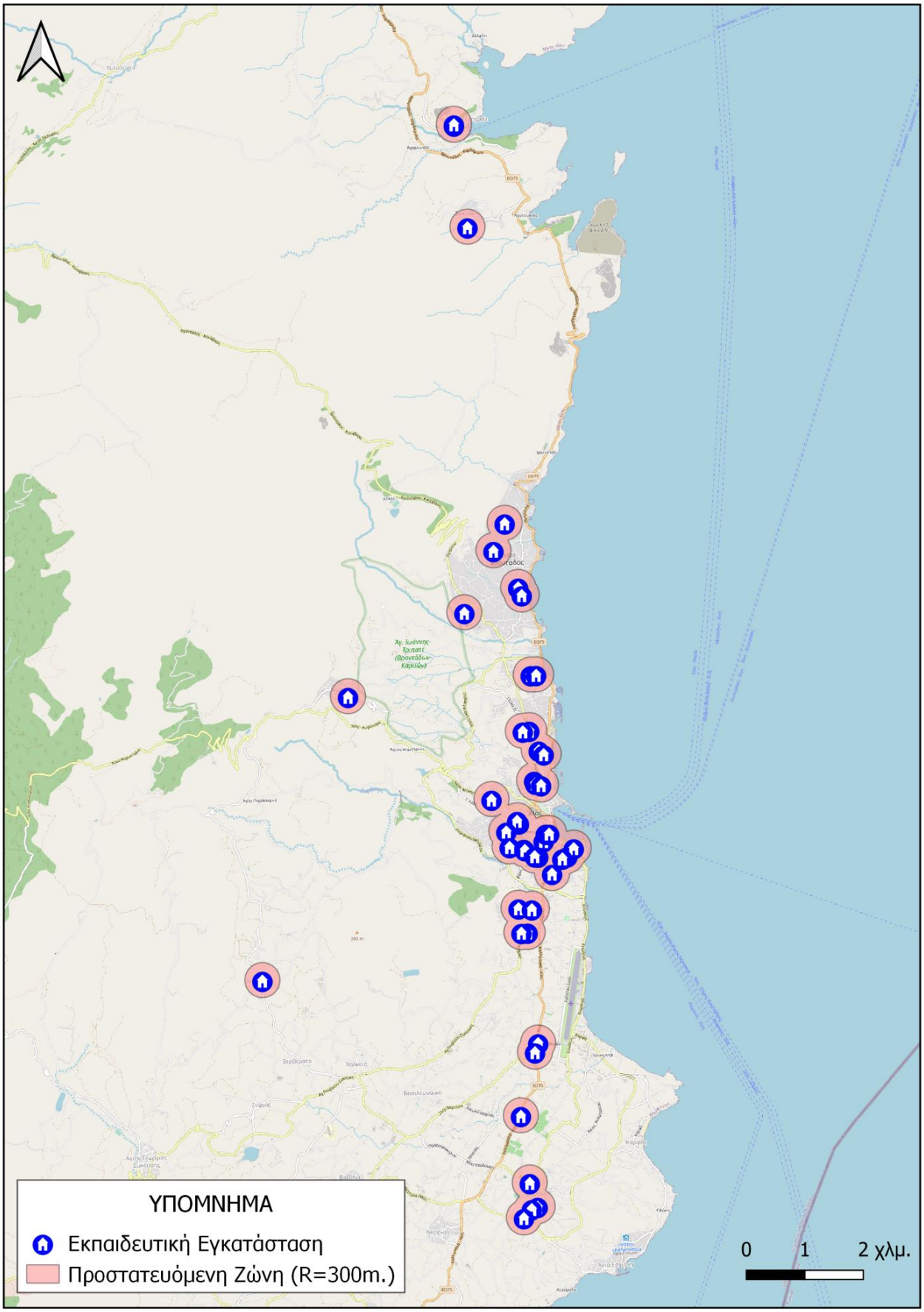
4. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) & Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Επέκταση του μέτρου με εφαρμογή σε περιοχές:
   - πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
   - πέριξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπόσημων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς

5. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 70% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).

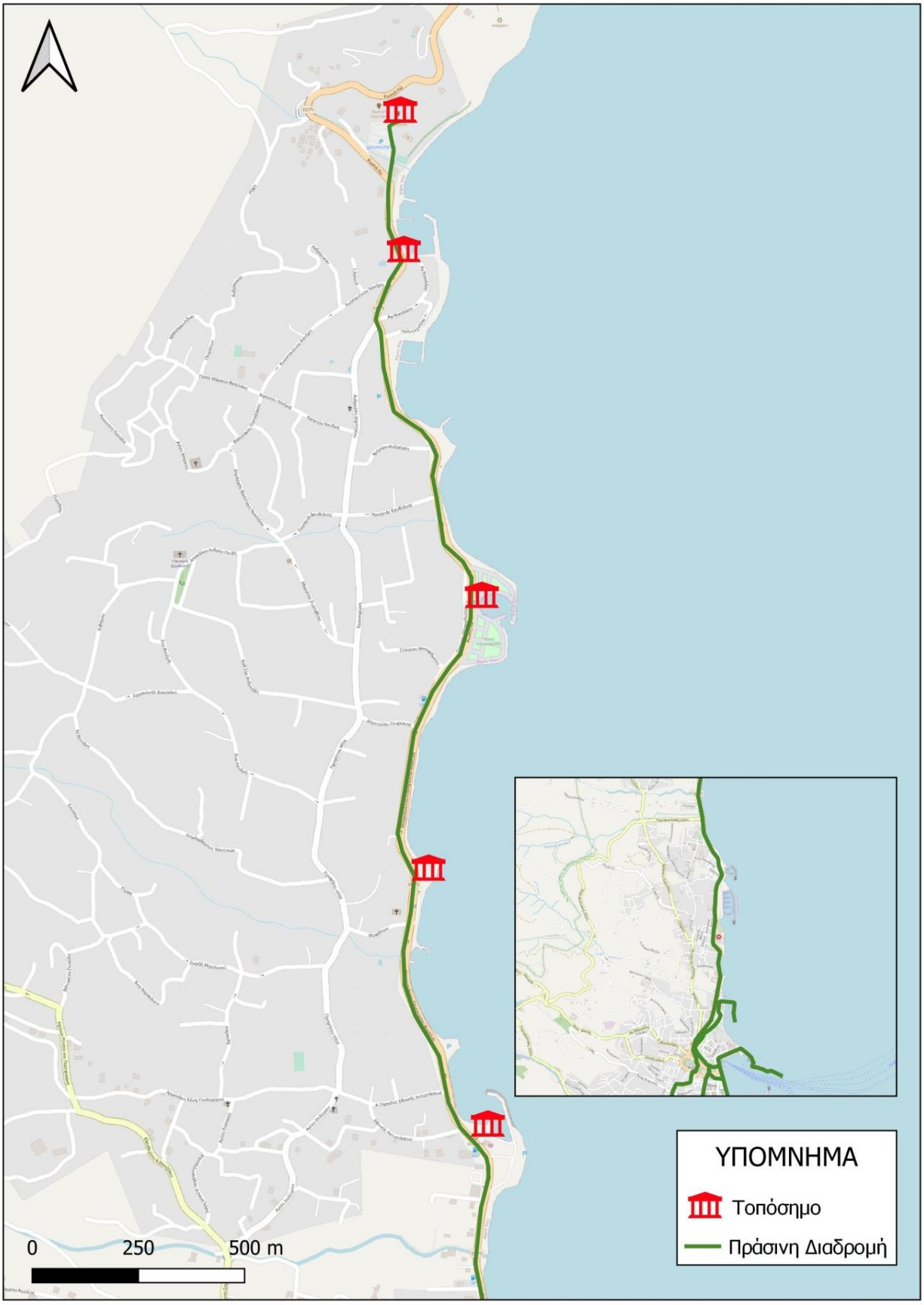
❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 100% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο (100%) των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).
3. Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
4. Επέκταση του συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα της περιοχής παρέμβασης, θεωρώντας τα ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 4: Δίκτυο ήπιων μορφών μετακίνησης πέριξ σχολικών συγκροτημάτων



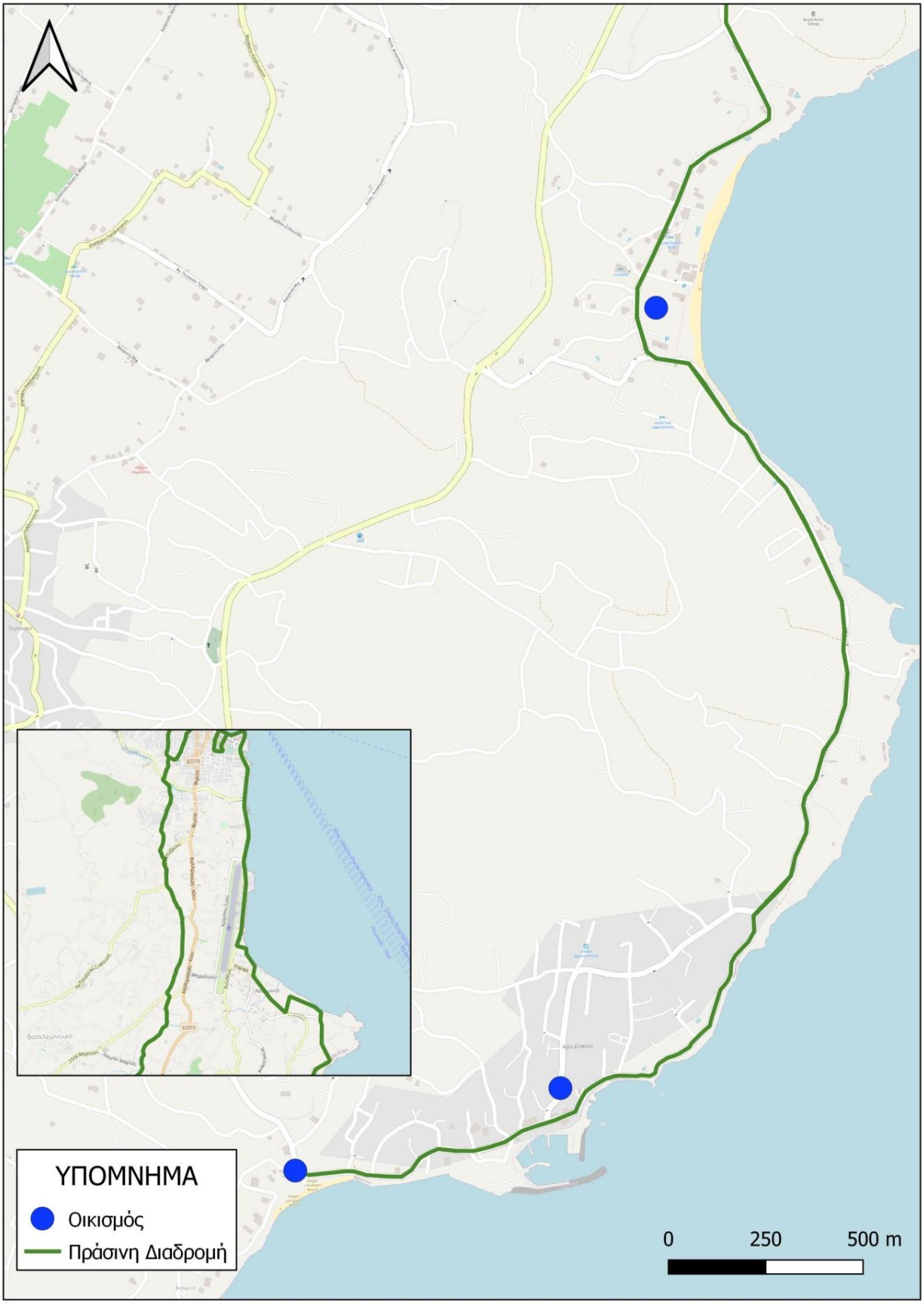
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 5: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Ομηρούπολης



Χάρτης Τελικού Σεναρίου 6: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Χίου



Χάρτης Τελικού Σεναρίου 7: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών Δ.Ε. Αγίου Μηνά



2.2.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

❖ **Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**

1. Δημιουργία πάρκων τσέπης. Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία.

2. Εγκατάσταση αστικών κερκίδων. Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία.

3. Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, όπως σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.

4. Δημιουργία Ανοικτού Ποδηλατικού Πάρκου Χίου για την προώθηση των ωφελειών από τη χρήση ποδηλάτου.

5. Δημιουργία Πολυχώρου άθλησης στον Καρφά στα πρώην σφαγεία Γιαμού, στον οποίο θα προωθούνται δράσεις κυκλοφοριακής αγωγής και προώθησης της χρήσης ποδηλάτου.

6. Δημιουργία θεματικού πάρκου Ναυτοσύνης στην περιοχή του Βροντάδου.

2.2.8 Εμπορικές Μεταφορές

❖ **Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**

1. Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, το οποίο θα είναι αναλυτικό, κατηγοριοποιώντας την τροφοδοσία των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στον Δήμο, σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και τους δρόμους, πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, πλατείες και άλλους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.

   - Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση των μεγάλων οχημάτων μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-07:00).
   - Επίσης, η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο, να επιτρέπεται ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης.
   - Η τακτική αστυνόμευση καθιστά αποτελεσματική την εφαρμογή των μέτρων.

2. Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης που θα απαγορεύει τη διέλευση μεγάλων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνηση τους, γεγονός που βελτιώνει τη λειτουργία του οδικού δικτύου και απαλύνει τις οχλήσεις σε επίπεδο γειτονιάς.

3. Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων.

4. Επιβράβευση (bonus) επιχειρήσεων με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.

5. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνεται ένα (1) κέντρο διανομής εμπορευμάτων.

6. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).

7. Ανάπτυξη καινοτόμου συστήματος χρήσης cargo bikes (εμπορευματικά ποδήλατα) για εμπορευματικές μεταφορές και δημιουργία σταθμών τους σε κατάλληλους χώρους (π.χ. στάσεις bike-sharing, υπηρεσίες, κέντρο πόλης, κλπ.)

2.2.9 Κατανάλωση Ενέργειας

❖ **Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**

1. Εφαρμογή ΣΦΗΟ: Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

2. Υλοποιείται σχέδιο για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

3. Ανανέωση / Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης, περιβαλλοντικά φιλικά (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία, στο 80% για τη 10ετία και στο 100% για τη 15ετία.

4. Τοποθέτηση φωτοβολταϊκών σταθμών φόρτισης τροχοφόρων.

5. Προμήθεια ηλεκτρικών μικρών λεωφορείων (mini bus).

2.2.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

❖ **Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**

1. Προτείνονται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:

   - Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
   - Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού.
   - Δημιουργία ή Προγραμματισμός λειτουργίας Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής το οποίο όμως να αποτελεί αναπαράσταση των πραγματικών συνθηκών που συναντά το παιδί και ο έφηβος στον δρόμο (με στάθμευση κ.λπ..
   - Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.
   - Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
   - Καθιέρωση απομάκρυνσης αυτοκινήτων από τμήματα επιλεγμένων δρόμων τα απογεύματα για να παίζουν τα παιδιά.
   - Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.

- Εκστρατείες ενημέρωσης – Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στον Δήμο και στο ευρύτερο κοινό – Διενέργεια σεμιναρίων στην ασφαλή οδήγηση στους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- Συνεργασία με την αρμόδια Δ/νση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.
- Ενθάρρυνση εφαρμογής ελέγχου των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των τροχαίων συμβάντων
- Εντατικοποίηση της Αστυνόμευσης (π.χ. για την εφαρμογή απαγόρευσης της διέλευσης βαριάς κυκλοφορίας από το δημοτικό οδικό δίκτυο) - Εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης
- Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της εξασφάλισης της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ – Πυροσβεστικής

2. Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας. Σταθερή συμμετοχή και αξιοποίηση της για εκδηλώσεις και περαιτέρω ενημέρωση των πολιτών. Ενδεχομένως να αξιοποιηθεί και ως ετήσιο ορόσημο για δείκτες – μετρήσιμους στόχους.

3. Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου με μετρήσεις και βάσει αυτών να ληφθούν μέτρα σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών.

   Βάσει των μετρήσεων θορύβου αλλά και των προτεινόμενων μέτρων του παρόντος Σεναρίου, μειώνεται η ένταση του ήχου στις γειτονιές και δημιουργούνται τουλάχιστον 2 «ήσυχες» γειτονιές εντός της 5ετίας, 4 στη 10ετία και 5 στη 15ετία («ήσυχες» γειτονιές όπου επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB).

2.2.11 Πίνακας μέτρων/ παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτεινόμενες παρεμβάσεις ανά Θεματική Κατηγορία, ενώ –όπου κρίνεται απαραίτητο- υπάρχει σύντομη περιγραφή για την εξειδίκευση της εκάστοτε παρέμβασης.

Πίνακας 2-20: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα Υλοποίησης (5ετία, 10ετία, 15+ετία)

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)				
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ				
Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων	Πλάτος πεζοδρομίων τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,10μ. (εφόσον υπάρχει αστικός εξοπλισμός). Προσβασιμότητα σε όλους, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.) Προτεραιότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.	✓ 30%	✓ 70%	✓ 100%
Μείωση των ορίων ταχύτητας	40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.	✓	-	-
Απαγόρευση διέλευσης (βαρέων) οχημάτων		✓	-	-
Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.	Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με ενιαίο οδόστρωμα και εγκιβωτισμένες θέσεις στάθμευσης. Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κα.)	✓ 30%	✓ 70%	✓ 100%
Bike sharing: «κοινόχρηστα ποδήλατα» & «κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα» Car sharing: «κοινόχρηστα αυτοκίνητα» & «κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα»	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα. Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα.	✓	✓	✓
Λειτουργία «OPEN MALL»	Το «*εμπορικό*» κέντρο της πόλης της Χίου προτείνεται να λειτουργεί ως «OPEN MALL», με σχετικές διαμορφώσεις στις οδούς Βουπάλου, 11ης Νοέμβρη, Αφων Ράλλη, Αργέντη, Τσελέπη, Τσελιπίδου, Δημογεραντίας, Αμάντου, Σκυλίτση και Δωρόθεου Πρώιου	✓	-	-
Μελέτη ορισμού Δακτυλίου για το κέντρο της Χίου		✓	-	-
Μελέτη αναπλάσεων των οδών περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου	Θα γίνει ανάπλαση των οδών Δημοκρατίας, Χιόνης, Πολυτεχνείου και Κανάρη.	✓	-	-

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου στην περιοχή του Βροντάδο	Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, εγκιβωτισμό της παρόδιας στάθμευσης και δημιουργία διαβάσεων πεζών κατά μήκος του άξονα για τη σύνδεση των παρόδιων χρήσεων με την ακτή	✓	-	-
Ανάπλαση κεντρικής οδού Καρφά	Διαπλάτυνση/ δημιουργία πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμου, εγκιβωτισμό παρόδιας στάθμευσης	✓	-	-
Ανάπλαση της παραλιακής οδού Καρφά	Μονοδρόμηση της κεντρικής οδού Καρφά και τη χρησιμοποίησή της για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας των κάθετων οδών που ενώνουν την κεντρική οδό του Καρφά με τον Περιφερειακό	✓	-	-
Ανάπλαση της κεντρικής στον οικισμό του Μέγα Λιμνιώνα	Διαπλάτυνση/ δημιουργία πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμου, εγκιβωτισμό παρόδιας στάθμευσης	✓	-	-
Εκπόνηση συγκοινωνιακής/ κυκλοφοριακής μελέτης για τη διερεύνηση μονοδρομήσεων	i. **Τμήμα 1:** Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού (Καλουτά – Έλενας Βενιζέλου) με κατεύθυνση προς το Βορρά (Βροντάδο). Σαν αντίδρομος να λειτουργεί ο άξονας Βούρου – Επαρχιακή Οδός Χίου-Κεραμού – Αρχιεπισκόπου Μακαρίου. Το τμήμα της οδού Μητροπολίτη Φωστίνη Παντελεήμονος, από την οδό Βούρου έως τον Περιφερειακό θα παραμείνει αμφίδρομος. ii. **Τμήμα 2:** Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού (Μητροπολίτη Φωστίνη Παντελεήμονος – Γεωργ. Χατζηφραγκούλη Ανδρεάδη – Κωστή Μ. Λω) με κατεύθυνση προς το Βορρά (Δασκαλόπετρα). Σαν αντίδρομος να λειτουργεί ο άξονας Δημ. Ανδρέου – Τσατσαρώνη – Προφήτου Ηλίου – Φαφαλιών – Παναγίας Μούτσαινας – Αγίου Ισιδώρου – Επαρχιακή Οδός Χίου-Κεραμού – Περιφερειακή Οδός. iii. **Τμήμα 3:** Μονοδρόμηση της Εθνικής Οδού Χίου με κατεύθυνση προς το Βορρά.	✓	-	-
Διάνοιξη νέων οδικών τμημάτων στην πόλη της Χίου.	Ενδεικτικά: i. Διάνοιξη της οδού Αγ. Ειρήνης: ➢ Τμήμα 1: Σύνδεση της οδού Ράμνης με τον Περιφερειακό ➢ Τμήμα 2: Σύνδεση της οδού Καλουτά με την οδό Ράμνης ii. Σύνδεση της οδού Αγ. Ειρήνης με τη Λ. Αιγαίου μέσω των οδών Αμμοχώστου, Καρπασίας και Λάδης iii. Επέκταση της οδού Χρήστου	✓	-	-

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Διερεύνηση του εφικτού πεζοδρόμησης της Προκυμαίας τους θερινούς μήνες, κατά τις ώρες που δεν λειτουργεί το λιμάνι.		-	✓	-
Ανάπλαση της περιοχής της παλαιάς λαχαναγοράς στην περιοχή Ριζαρίου και ανάδειξη όμορων δημοτικών κτηρίων		-	✓	-
Ανάπλαση της περιοχής της Σούδας	Με τη δημιουργία χώρων πρασίνου, προσβάσεων, ποδηλατοδρόμου και υπαίθριου εκθετηρίου	-	✓	-
Μετατροπή του οικισμού Κάστρου σε πράσινο θύλακα –περιοχή ήπιας κυκλοφορίας		-	✓	-
Σύνδεση της οδού Αγίας Ειρήνης με παρακαμπτήρια οδό της πόλης της Χίου		-	✓	-
Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού της περιοχής «Γρου»		-	✓	-
Δημιουργία νέας οδού σύνδεσης του 18ου χλμ. ΕΟ Χίου – Βολισσού με τον οικισμό Ανάβατου		-	✓	-
Δημιουργία superblocks	Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων και δημιουργία θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία των γειτονιών.	-	✓	-
Αισθητική και λειτουργική ενοποίηση οικισμών και χωριών	Ώστε να αποτελέσουν πόλο έλξης για επισκέπτες και να λειτουργήσουν ως Ανοιχτά Μουσεία. Ενδεικτικά παράδειγμα είναι η αισθητική ενοποίηση των Θυμιανών, Καρφά, Αγία Ερμιόνη, Μέγα Λιμνιώνα και του παραδοσιακού οικισμού του Κάμπου.	-	✓	-
Μελέτη περιφερειακών διαδρομών και εσωτερικών πεζοδρόμων σε θύλακες της πόλης της Χίου.		-	✓	-
Καθορισμός ιστορικού και εμπορικού κέντρου για την πόλη της Χίου		-	✓	-

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Ανάπλαση κόμβου Βρύση	Με στόχο την οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων, προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις στους βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής παρέμβασης: • Επέκταση της νησίδας στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων • Εγκιβωτισμό των θέσεων στάθμευσης στην οδό Μαρτύρων • Η οδός Δημοκρατίας θα λειτουργεί με μία λωρίδα ανά κίνηση πλάτους 4,30μ. και νόμιμη αμφίδρομη παρόδια στάθμευση	-	-	✓
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ				
Τοποθέτηση φαναριών/πεζοφάναρων	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας και μεγάλες ταχύτητες κίνησης, στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών, κ.α. Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση φαναριών/πεζοφάναρων σε τμήματα των οδών Λ. Αιγαίου, Βερίτη & Αεροπόρου Περρίκου.	✓	-	-
Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων σε όλα τα φανάρια για τη διέλευση/ προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων	Εφαρμογή ηχητικών συστημάτων για τη διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών	✓	-	-
Τοποθέτηση φαναριών/πεζοφάναρων	Στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών.	-	✓	-
Έξυπνες διαβάσεις	3D απεικονίσεις	-	-	✓
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ)				
Αναδιαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, κατά προτεραιότητα σε διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας	Μέτρα βελτίωσης, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ)	✓ 30%	✓ 70%	✓ 100%
Δημιουργία κυκλικών κόμβων (roundabout)	Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: (α) Λ. Ι. Χριστού και Μηχαλινού	✓	-	-

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Βελτίωση ισόπεδων κόμβων	Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: ➢ Ιουστινιάνης & Ανθεστηρίων ➢ Καλοπλύτου – Ριζαρίου - Νικηφόρου του Χίου – Πασπάτη ➢ Μαρκέλλας - Σκαραμαγκά - Κωνσταντίνου Μονομάχου ➢ Μαρτύρων & Δημοκρατίας ➢ Οινοπίωνος & Δημοκρατίας ➢ Κανάρη & Λ. Αιγαίου ➢ Φωστίνη & Βούρου (Τάγμα)	✓ 30%	✓ 70%	✓ 100%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ				
Επέκταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Προτείνεται η επέκταση του ΣΕΣ στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Καραολή και Δημητρίου – Αγίου Φωτίου – Στρ. Βορριά – Δημοκρατίας – Ερμοφάντους – Αλατίου – Μελέκου – Ιουστινιανή – Ψαρών – Παρθενίου Γ΄ - Γλύπτη – Ριζαρίου – Γυμνασίου Μαδία – Πατέρα Δ. Ιωάννη – Αγίου Ι. Θεολόγου – Θεολόγου – Τσούρη – Δελαγραμμάτικα – Καλαμποκά – Σταματίου Πρώιου – Ναύαρχου Κουντουριώτου – Δαμνιανού – Μουσείου – Μιχάλων – Μιχ. Λιβανού – Νενητούση Κλεάρχου – Λ. Αιγαίου – Νεωρείων - Καραολή και Δημητρίου.	✓	-	-
	Διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής smart system, ώστε κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες να αξιοποιούνται θέσεις κατοίκων ως θέσεις επισκεπτών.	-	✓	-
Εκπόνηση μελέτης για την επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης για την πόλη της Χίου.		✓	-	-
Εύρεση χώρων στάθμευσης στον πυκνό ιστό της πόλης της Χίου	Για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του κέντρου.	✓	-	-
Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)	Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε περιοχές εκατέρωθεν του Περιφερειακού. Οι χώροι στάθμευσης θα λειτουργήσουν εξυπηρετώντας συνδυασμένες μορφές μετακίνησης, ήτοι ΙΧ – shuttle bus και κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα.	✓	-	-
Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης	Διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.	✓ 30%	✓ 70%	✓ 100%
Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	Σε όλον τον Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής	✓	-	-
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει μικροκινητικότητας	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-
Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση	Δυνατότητα Παρακολούθησης μέσω Τηλεματικής για κάλυψη ή όχι των χώρων φορτοεκφόρτωσης. Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-
Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων		✓	-	-
Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων		✓	-	-
Δημιουργία θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης		✓ 10%	✓ 30%	✓ 60%
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ				
Μεταφορά του σταθμού των ΚΤΕΛ	Στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων	✓	-	-
Βελτίωση αστικών γραμμών ΚΤΕΛ	Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να καλύπτεται πυκνά πιο μεγάλη έκταση της πόλης.	✓	-	-
Βελτίωση υπηρεσιών ΚΤΕΛ	Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου	✓	✓	✓
Θεσμοθέτηση στάσεων ΚΤΕΛ		✓	-	-
Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη	Εξοπλισμός στόλου λεωφορείων ΚΤΕΛ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.	✓ 30%	✓ 60%	✓ 100%
Βελτίωση υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ	Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν περισσότερους οικισμούς στο σύνολο του Δήμου	✓	-	-
Τηλεματική	Εφαρμογή σε όλες τις στάσεις. Βελτίωση αξιοπιστίας. Αξιοποίηση των δεδομένων της τηλεματικής για βελτίωση των υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας.	✓ 30%	✓ 70%	✓ 100%

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου	Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΚΤΕΛ.	✓	-	-
Βελτίωση της σύνδεσης των τερματικών σταθμών (λιμάνια, αεροδρόμιο) με τις λεωφορειακές γραμμές του ΚΤΕΛ		✓	-	-
Διερεύνηση εφικτότητας δημιουργία νέου λιμένα, είτε στο νότιο τμήμα της υφιστάμενης λιμενολεκάνης είτε βορειότερα του αεροδρομίου		✓	-	-
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ				
Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης. Περιλαμβάνονται πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων. Σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου. Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει (ενδεικτικά κατά προτεραιότητα) δίκτυο ποδηλατοδρόμου, τις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και σύνδεση με τα σχολικά συγκροτήματα και τις αθλητικές εγκαταστάσεις.	✓	✓	✓

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Πράσινη διαδρομή	Η Πράσινη Διαδρομή - ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- θα ενώνει τους βασικούς πόλους της πόλης της Χίου (Λιμάνι – Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Δημοτικός Κήπος – Κάστρο) και στη συνέχεια θα επεκτείνεται προς τους γειτονικούς οικισμούς της περιοχής παρέμβασης.	✓ 30%	✓ 70%	✓ 100%
	Ενδεικτική πράσινη Διαδρομή στην περιοχή του Κάμπου και δημιουργία σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων στο «Μαυροκορδάτικο»			
	Δ.Ε. Ομηρούπολης: η Πράσινη Διαδρομή θα συνδέει τα τοπόσημα κατά μήκος του παραλιακού μετώπου (Ιερό Κυβέλης – Λιμενίσκος Δασκαλόπετρας – Πετροκάραβο – Αφανής Ναύτης - Μύλοι)			
	Δ.Ε. Αγίου Μηνά: η Πράσινη Διαδρομή θα συνδέει τους παραλιακούς οικισμούς Καρφά – Μέγας Λιμνιώνας – Αγία Ερμιόνη			
Οδική ασφάλεια & προσβασιμότητα πέριξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων	Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πόλης.	✓	-	-
Δημιουργία παράκτιου πεζόδρομου ανατολικά του Γενικού Νοσοκομείου Χίου		✓	-	-
Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών	Για την πρόσβαση των μαθητών, στα σχολεία Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης	✓	-	-
Επέκταση δικτύου πεζόδρομων εντός του εμπορικού κέντρου της πόλης Χίου	Ενδεικτικά, κι όχι περιοριστικά, προτείνονται οι οδοί: • Φιστέλ ντε Κουλάνς • Παράσχου • Καναλά • Τμήμα Κοραή • Βάμβα • Βλαχογιάννη • Τμήμα Αγέλαστου • Τμήμα Μυλωνάδη • Τμήμα Σγούτα • Τμήμα Βλαστού • Γλαύκου • Τμήμα Καλοπλύτου • Κοντογιάννη • Αλατίου • Πάροδος Αρχ/τη Ανδρεάδη • Πάροδος Μαξίμου & Προκοπίου • Πάροδος Προκοπίου & Κλημέντος	✓	-	-
Υλοποίηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)		✓	-	-

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Υλοποίηση Επιχειρησιακού Σχεδίου για την εξασφάλιση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων (Ε.Σ.Ε.Κ.Κ.)	Εκπόνηση μελέτης	✓	-	-
Λειτουργία bike sharing σε κεντρικά σημεία της περιοχής παρέμβασης	Δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	✓	✓	✓
Συντήρηση όλων των ήδη υλοποιημένων υποδομών	(οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)	✓	✓	✓
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ				
Δημιουργία πάρκων τσέπης	Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία	✓ (2)	✓ (4)	✓ (10)
Δημιουργία αστικών κερκίδων	Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία	✓ (1)	✓ (2)	✓ (5)
Αύξηση πρασίνου		✓	✓	✓
Δημιουργία Ανοικτού Ποδηλατικού Πάρκου Χίου	Για την προώθηση των ωφελειών από τη χρήση ποδηλάτου	✓	✓	✓
Δημιουργία Πολυχώρου άθλησης στον Καρφά στα πρώην σφαγεία Γιαμού	Για την προώθηση δράσεων κυκλοφοριακής αγωγής και προώθησης της χρήσης του ποδηλάτου	✓	✓	✓
Δημιουργία θεματικού πάρκου Ναυτοσύνης στην περιοχή του Βροντάδου		✓	✓	✓
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				
Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Μεγάλα οχήματα: φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πολύ πρωινές ώρες Μικρά οχήματα: φορτοεκφόρτωση σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις	✓	-	-
Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	Ένα (1) κέντρο διανομής	-	✓	-
Επιβράβευση (bonus) επιχειρήσεων με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών				
Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems)				

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Ανάπτυξη καινοτόμου συστήματος χρήσης cargo bikes	Ανάπτυξη καινοτόμου συστήματος χρήσης cargo bikes (εμπορευματικά ποδήλατα) για εμπορευματικές μεταφορές και δημιουργία σταθμών τους σε κατάλληλους χώρους (π.χ. στάσεις bike-sharing, υπηρεσίες, κέντρο πόλης, κλπ.)	-	-	✓
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ				
Εφαρμογή ΣΦΗΟ		✓	-	-
Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά	Προώθηση πράσινων τεχνολογιών κινητικότητας - Ανάπτυξη τεχνογνωσίας - Προώθηση ηλεκτροκίνησης - Eco driving	✓ 50%	✓ 80%	✓ 100%
Τοποθέτηση φωτοβολταϊκών σταθμών φόρτισης τροχοφόρων		✓	✓	✓
Προμήθεια ηλεκτρικών μικρών λεωφορείων	Mini Bus	✓	✓	✓
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ				
Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία		✓	-	-
Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης		✓	-	-
Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving	Σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί)	✓	-	-
Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών		✓	-	-
Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου	Βάσει των μετρήσεων θορύβου αλλά και των προτεινόμενων μέτρων, μειώνεται η ένταση του ήχου στις γειτονιές και δημιουργούνται νέες «ήσυχες» γειτονιές	✓	-	-
Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	Σταθερή συμμετοχή και αξιοποίηση της για εκδηλώσεις και περαιτέρω ενημέρωση των πολιτών. Ενδεχομένως να αξιοποιηθεί και ως ετήσιο ορόσημο για δείκτες – μετρήσιμους στόχους.	✓	-	-

3. Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων

3.1 Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου – Προϋπολογισμός – Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων

Στη παρούσα ενότητα προσδιορίζεται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους. Γίνεται εκτίμηση του -ενδεικτικού- κόστους των προτάσεων του ΣΒΑΚ, αξιοποιώντας την εμπειρία και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Χίου από την υλοποίηση μελετών και έργων.

Η επιτυχής υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ στηρίζεται στην κατανομή των αρμοδιοτήτων του κάθε φορέα ώστε να είναι σαφώς αποτυπωμένο το ποιος είναι υπεύθυνος για την κάθε ενέργεια. Η παραπάνω διαδικασία σε συνδυασμό με τη διερεύνηση διαθέσιμων πόρων αποτελεί βασικό ζήτημα το οποίο μνημονεύεται από τις οδηγίες του ELTIS (2019), ως απαιτούμενο μετά τον καθορισμό της τελικής δέσμης μέτρων που συγκροτούν το πρόγραμμα δράσης. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να γίνει αγνοώντας το αναμενόμενο κόστος εφαρμογής εκάστου μέτρου, το οποίο πρέπει να εκτιμηθεί. Για όλα τα παραπάνω απαιτείται συντονισμός και διαβούλευση μεταξύ των φορέων που συμβάλουν στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Όλα τα παραπάνω παρουσιάζονται στην ενότητα αυτή. Ο τρόπος με τον οποίο επιλέχτηκε να γίνει η παρουσίασή τους στηρίζεται στην πινακοποίηση, όπου κάθε μέτρο παρουσιάζεται, **ανά θεματική κατηγορία και χρονική προτεραιότητα**, σε έναν πίνακα σε συνδυασμό **με το εκτιμώμενο κόστος, την ενδεικτική πηγή χρηματοδότησης και τον φορέα που θα αναλάβει την εφαρμογή του εκάστοτε μέτρου.** Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθούν τα εξής ζητήματα:

- Τα προτεινόμενα μέτρα στα επιμέρους πακέτα μέτρων εξετάστηκαν με τη συνεργασία Ομάδας Εργασίας και Δικτύου Φορέων, με την ανοικτή διαβούλευση με φορείς και πολίτες και επαναδιατυπώθηκαν ή οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών.
- Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α΄ και Β΄ βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη), καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών.
- Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος υλοποίησης του ΣΒΑΚ, ως απόρροια της ανάγκης για συνέργεια διαφορετικών φορέων, δεν βαραίνει αποκλειστικά τον Δήμο Χίου και τις υπηρεσίες του. Ένα μέρος του κόστους αφορά σε δαπάνες των φορέων μεταφορικού έργου (ΚΤΕΛ Χίου). Τόσο τα κόστη αυτά όσο και η υλοποίηση των έργων επαφίεται στη συνεργασία των φορέων, αφού ορισμένα μέτρα δεν αρκούν να προταθούν μέσω του ΣΒΑΚ αλλά πρέπει να εγκριθούν και από τους ανάλογους φορείς που καλούνται να τα υλοποιήσουν και να τα χρηματοδοτήσουν.

- Το εκτιμώμενο κόστος κάθε μέτρου είναι ενδεικτικό. Περιλαμβάνει συνήθως την κατάρτιση σχετικών μελετών, την προκήρυξή τους και τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, όπου αυτό απαιτείται. Στο κόστος, όμως, επιδιώκεται να συνυπολογιστούν κόστη υλοποίησης των αναγκαίων έργων, κάτι που, όμως, δεν μπορεί να γίνει με ακρίβεια -πρόκειται, άλλωστε, για εκτίμηση- αφού χωρίς τη μελέτη εφαρμογής του κάθε έργου δεν δύναται να προκύψει ακριβής κοστολόγηση του κάθε έργου.
- Η συνέργεια των φορέων που παρουσιάζεται με κλίμακα βαθμολόγησης 0/5 (καμία συνεργασία) έως 5/5 (υπογραφή συμφώνου συνεργασίας), προκύπτει, επίσης, από σχετική εκτίμηση.

Πίνακας 3-1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ Κυκλοφοριακή Οργάνωση	**Ορίζοντας 5ετίας**	**1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων** *Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.*	4/5	25 €/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		2. Μείωση των ορίων ταχύτητας σε 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς	3/5	80€/πινακίδα (για τοποθέτηση σήμανσης)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		3. Απαγόρευση διέλευσης (βαρέων) οχημάτων	2/5	5.000 € *(Το κόστος αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης και δράσεις ενημέρωσης)*	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Τμήμα Τροχαίας Χίου	4ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Τμήμα Τροχαίας Χίου
		4. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση *Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		5. Μετατροπή οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους *Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		6. Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πόλης.	4/5	10.000 €/σχολικό συγκρότημα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		7. Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) αυτοκινήτων πόλης (car sharing)	5/5	Ενδεικτικό κόστος για car sharing system: 100.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου Χίου
		8. Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) ποδηλάτων πόλης (bike sharing)	5/5	Ενδεικτικό κόστος για bike sharing system: 2.000 € (για την εγκατάσταση ποδηλατοστασίου) 1.500 €/ ηλεκτρικό ποδήλατο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου Χίου
		9. Λειτουργία «OPEN MALL» *Το «εμπορικό» κέντρο της πόλης της Χίου προτείνεται να λειτουργεί ως «OPEN MALL», με σχετικές διαμορφώσεις στις οδούς Βουπάλου, 11ης Νοέμβρη, Αφων Ράλλη, Αργέντη, Τσελέπη, Τσελιπίδου, Δημογεραντίας, Αμάντου, Σκυλίτση και Δωρόθεου Πρώιου*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		10. Μελέτη ορισμού Δακτυλίου για το κέντρο της Χίου	1/5	30.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	1ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		11. Μελέτη αναπλάσεων των οδών περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		12. Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου στην περιοχή του Βροντάδο	4/5	3.000.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		13. Ανάπλαση κεντρικής οδού Καρφά	4/5	3.000.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		14. Ανάπλαση της παραλιακής οδού Καρφά	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		15. Ανάπλαση της κεντρικής στον οικισμό του Μέγα Λιμνιώνα	4/5	500.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		16. Διάνοιξη νέων οδικών τμημάτων στην πόλη της Χίου Ενδεικτικά: i. Διάνοιξη της οδού Αγ. Ειρήνης: ➢ Τμήμα 1: Σύνδεση της οδού Ράμνης με τον Περιφερειακό ➢ Τμήμα 2: Σύνδεση της οδού Καλουτά με την οδό Ράμνης ii. Σύνδεση της οδού Αγ. Ειρήνης με τη Λ. Αιγαίου μέσω των οδών Αμμοχώστου, Καρπασίας και Λάδης iii. Επέκταση της οδού Χρήστου	4/5	1.000€/τρέχον m	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		17. Εκπόνηση συγκοινωνιακής/ κυκλοφοριακής μελέτης για τη διερεύνηση μονοδρομήσεων **i.** **<u>Τμήμα 1:</u>** Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού (Καλουτά – Έλενας Βενιζέλου) με κατεύθυνση προς το Βορρά (Βροντάδο). Σαν αντίδρομος να λειτουργεί ο άξονας Βούρου – Επαρχιακή Οδός Χίου-Κεραμού – Αρχιεπισκόπου Μακαρίου. Το τμήμα της οδού Μητροπολίτη Φωστίνη Παντελεήμονος, από την οδό Βούρου έως τον Περιφερειακό θα παραμείνει αμφίδρομος. **ii.** **<u>Τμήμα 2:</u>** Μονοδρόμηση της παραλιακής οδού (Μητροπολίτη Φωστίνη Παντελεήμονος – Γεωργ. Χατζηφραγκούλη Ανδρεάδη – Κωστή Μ. Λω) με κατεύθυνση προς το Βορρά (Δασκαλόπετρα). Σαν αντίδρομος να λειτουργεί ο άξονας Δημ. Ανδρέου – Τσατσαρώνη – Προφήτου Ηλίου – Φαφαλιών – Παναγίας Μούτσαινας – Αγίου Ισιδώρου – Επαρχιακή Οδός Χίου-Κεραμού – Περιφερειακή Οδός. **iii.** **<u>Τμήμα 3:</u>** Μονοδρόμηση της Εθνικής Οδού Χίου με κατεύθυνση προς το Βορρά.	1/5	50.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	1ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
	Ορίζοντας 10ετίας	**1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων** *Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία.*	4/5	25 €/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		2. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση *Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		3. **Μετατροπή οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους** *Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		4. Διερεύνηση του εφικτού πεζοδρόμησης της Προκυμαίας τους θερινούς μήνες, κατά τις ώρες που δεν λειτουργεί το λιμάνι	1/5	30.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		5. Ανάπλαση της περιοχής της παλαιάς λαχαναγοράς στην περιοχή Ριζαρίου και ανάδειξη όμορων δημοτικών κτηρίων	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		6. Ανάπλαση της περιοχής της Σούδας	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		7. Μετατροπή του οικισμού Κάστρου σε πράσινο θύλακα –περιοχή ήπιας κυκλοφορίας	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		8. Σύνδεση της οδού Αγίας Ειρήνης με παρακαμπτήρια οδό της πόλης της Χίου	5/5	** Θα προσδιοριστεί μετά την εκπόνηση των σχετικών μελετών*	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		9. Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού της περιοχής «Γρου»	5/5	** Θα προσδιοριστεί μετά την εκπόνηση των σχετικών μελετών*	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		10. Δημιουργία νέας οδού σύνδεσης του 18ου χλμ. ΕΟ Χίου – Βολισσού με τον οικισμό Ανάβατου	5/5	** Θα προσδιοριστεί μετά την εκπόνηση των σχετικών μελετών*	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		11. Δημιουργία superblocks	3/5	5.000 €/ superblock	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		12. Αισθητική και λειτουργική ενοποίηση οικισμών και χωριών *Ώστε να αποτελέσουν πόλο έλξης για επισκέπτες και να λειτουργήσουν ως Ανοιχτά Μουσεία. Ενδεικτικά παράδειγμα είναι η αισθητική ενοποίηση των Θυμιανών, Καρφά, Αγία Ερμιόνη, Μέγα Λιμνιώνα και του παραδοσιακού οικισμού του Κάμπου*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		13. Μελέτη περιφερειακών διαδρομών και εσωτερικών πεζοδρόμων σε θύλακες της πόλης της Χίου	1/5	300.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		14. Καθορισμός ιστορικού και εμπορικού κέντρου για την πόλη της Χίου	5/5	80.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
	Ορίζοντας 15+ετίας	**1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων** *Υλοποίηση στο 100% στην 15+ετία.*	4/5	25 €/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		2. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση *Υλοποίηση στο 100% στην 15+ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Μετατροπή οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους *Υλοποίηση στο 100% στην 15+ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		4. Ανάπλαση κόμβου Βρύση *Με στόχο την οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων, προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις στους βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής παρέμβασης:* • *Επέκταση της νησίδας στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαρτύρων* • *Εγκιβωτισμό των θέσεων στάθμευσης στην οδό Μαρτύρων* • *Η οδός Δημοκρατίας θα λειτουργεί με μία λωρίδα ανά κίνηση πλάτους 4,30μ. και νόμιμη αμφίδρομη παρόδια στάθμευση*	4/5	138.600 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ Σηματοδότηση	**Ορίζοντας 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**	**1. Τοποθέτηση φαναριών/πεζοφάναρων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας και μεγάλες ταχύτητες κίνησης, στο πέρας πεζοδρομημένων οδών, κ.ά.** *Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση φαναριών/ πεζοφάναρων σε τμήματα των οδών Λ. Αιγαίου, Βερίτη & Αεροπόρου Περρίκου*	5/5	10.000€/ σηματοδότη	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων σε όλα τα φανάρια για τη διέλευση/ προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων	5/5	12.000€/ σηματοδότη	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
		3. Έξυπνες διαβάσεις	4/5	25.000 €/ έξυπνη διάβαση	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ)	**Ορίζοντας 5ετίας**	**1. Δημιουργία κυκλικών κόμβων (roundabout).** Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: ➢ Λ. Ι. Χριστού και Μηχαλινού	5/5	100.000€/ κυκλικό κόμβο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		2. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ). *Υλοποίηση στο 30% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.*	5/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: ➢ Ιουστινιάνης & Ανθεστηρίων ➢ Καλοπλύτου – Ριζαρίου - Νικηφόρου του Χίου – Πασπάτη ➢ Μαρκέλλας - Σκαραμαγκά - Κωνσταντίνου Μονομάχου ➢ Μαρτύρων & Δημοκρατίας ➢ Οινοπίωνος & Δημοκρατίας ➢ Κανάρη & Λ. Αιγαίου ➢ Φωστίνη & Βούρου (Τάγμα)	5/5	100.000 € (= 50.000 €/ κόμβο * 2 κόμβους)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
	Ορίζοντας 10ετίας	**1. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ).** *Υλοποίηση στο 70% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.*	5/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: ➢ Ιουστινιάνης & Ανθεστηρίων ➢ Καλοπλύτου – Ριζαρίου - Νικηφόρου του Χίου – Πασπάτη ➢ Μαρκέλλας - Σκαραμαγκά - Κωνσταντίνου Μονομάχου ➢ Μαρτύρων & Δημοκρατίας ➢ Οινοπίωνος & Δημοκρατίας ➢ Κανάρη & Λ. Αιγαίου ➢ Φωστίνη & Βούρου (Τάγμα)	5/5	150.000 € (= 50.000 €/ κόμβο * 3 κόμβους)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
	Ορίζοντας 15+ετίας	**1. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ).** *Υλοποίηση στο 100% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.*	5/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: ➢ Ιουστινιάνης & Ανθεστηρίων ➢ Καλοπλύτου – Ριζαρίου - Νικηφόρου του Χίου – Πασπάτη ➢ Μαρκέλλας - Σκαραμαγκά - Κωνσταντίνου Μονομάχου ➢ Μαρτύρων & Δημοκρατίας ➢ Οινοπίωνος & Δημοκρατίας ➢ Κανάρη & Λ. Αιγαίου ➢ Φωστίνη & Βούρου (Τάγμα)	5/5	100.000 € (= 50.000 €/ κόμβο * 2 κόμβους)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	**Ορίζοντας 5ετίας**	**1. Επέκταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)** *Προτείνεται η επέκταση του ΣΕΣ στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Καραολή και Δημητρίου - Αγίου Φωτίου - Στρ. Βορριά - Δημοκρατίας - Ερμοφάντους - Αλατίου - Μελέκου - Ιουστινιανή - Ψαρών - Παρθενίου Γ΄ - Γλύπτη – Ριζαρίου - Γυμνασίου Μαδία – Πατέρα Δ. Ιωάννη - Αγίου Ι. Θεολόγου -Θεολόγου - Τσούρη - Δελαγραμμάτικα - Καλαμποκά - Σταματίου Πρώιου - Ναύαρχου Κουντουριώτου - Δαμνιανού - Μουσείου - Μιχάλων - Μιχ. Λιβανού - Νενητούση Κλεάρχου - Λ. Αιγαίου - Νεωρείων - Καραολή και Δημητρίου.*	4/5	200.000 € *Αφορά σε εφαρμογή με ενσωμάτωση των ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) - smart systems. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων κατοίκων - επισκεπτών, ΑΜΕΑ, ταξί, τροφοδοσίας, δικύκλων ή άλλων ειδικών θέσεων στάθμευσης.*	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Εκπόνηση μελέτης για την επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης για την πόλη της Χίου	1/5	50.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		3. Εύρεση χώρων στάθμευσης στον πυκνό ιστό της πόλης της Χίου	5/5	Μελέτη: 20.000€/ επίγειο χώρο 150.000€/ υπόγειο χώρο Ενδεικτικό κόστος: 50.000€/ χώρο για διαμόρφωση επίγειου parking & 700.000 €/χώρο για διαμόρφωση υπόγειου parking	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		4. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking) *Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε περιοχές εκατέρωθεν του Περιφερειακού. Οι χώροι στάθμευσης θα λειτουργήσουν εξυπηρετώντας συνδυασμένες μορφές μετακίνησης, ήτοι ΙΧ – shuttle bus και κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα.*	5/5	Μελέτη: 20.000€/ επίγειο χώρο 150.000€/ υπόγειο χώρο Ενδεικτικό κόστος: 50.000€/ χώρο για διαμόρφωση επίγειου parking & 700.000 €/χώρο για διαμόρφωση υπόγειου parking	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		5. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση. *Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		6. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	4/5	50.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		7. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων	3/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Τμήμα Τροχαίας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		8. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Τμήμα Τροχαίας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		9. Δημιουργία θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης *Υλοποίηση στο 10% των θέσεων σε επίπεδο 5ετίας.*	4/5	18.000€/ φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική Πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
	Ορίζοντας 10ετίας	**1. Επέκταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)** *Διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής smart system, ώστε κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες να αξιοποιούνται θέσεις κατοίκων ως θέσεις επισκεπτών*	4/5	200.000 € *Αφορά σε εφαρμογή με ενσωμάτωση των ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) - smart systems. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων κατοίκων - επισκεπτών, ΑΜΕΑ, ταξί, τροφοδοσίας, δικύκλων ή άλλων ειδικών θέσεων στάθμευσης.*	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		2. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδού που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση. *Υλοποίηση στο 70% στην 5ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		3. Δημιουργία θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης *Υλοποίηση στο 30% των θέσεων σε επίπεδο 10ετίας.*	4/5	18.000€/ φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική Πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
	Ορίζοντας 15+ετίας	**1. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.** *Υλοποίηση στο 100% στην 15+ετία.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		2. Δημιουργία θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης *Υλοποίηση στο 60% των θέσεων σε επίπεδο 15+ετίας.*	4/5	18.000€/ φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική Πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	**Ορίζοντας 5ετίας**	**1. Μεταφορά του σταθμού των ΚΤΕΛ**	5/5	** Θα προσδιοριστεί μετά την εκπόνηση των σχετικών μελετών*	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		2. Βελτίωση αστικών γραμμών ΚΤΕΛ	3/3	**Το κόστος επιβαρύνει το Αστικό ΚΤΕΛ*	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Βελτίωση υπηρεσιών ΚΤΕΛ	3/5	**Το κόστος επιβαρύνει το ΚΤΕΛ*	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου
		4. Θεσμοθέτηση στάσεων ΚΤΕΛ	4/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος	Δήμος Χίου
		5. Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη *Υλοποίηση στο 30% των οχημάτων σε επίπεδο 5ετίας.*	3/5	400.000 €/ υβριδικό λεωφορείο 100.000€/ αναβαθμισμένο λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος	Δήμος Χίου
		6. Βελτίωση υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ	3/5	**Το κόστος επιβαρύνει το ΚΤΕΛ*	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος	Δήμος Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		7. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΚΤΕΛ *Υλοποίηση σε ποσοστό 30% των στάσεων*	5/5	1.000 €/στάση	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος	Δήμος Χίου
		8. Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου	4/5	2.000 € (για την εγκατάσταση ποδηλατοστασίου) + 1.500 €/ηλεκτρικό ποδήλατο	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος	Δήμος Χίου
		9. Βελτίωση της σύνδεσης των τερματικών σταθμών (λιμάνια, αεροδρόμιο) με τις λεωφορειακές γραμμές του ΚΤΕΛ	2/5	30.000 € *Αφορά στη διεξαγωγή έρευνας και στην εκπόνηση σχετικής μελέτης*	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	5ο έτος	Δήμος Χίου
		10. Διερεύνηση εφικτότητας δημιουργία νέου λιμένα, είτε στο νότιο τμήμα της υφιστάμενης λιμενολεκάνης είτε βορειότερα του αεροδρομίου	1/5	100.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Χίου Κεντρικό Λιμεναρχείο Χίου	5ο έτος	Δήμος Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
	Ορίζοντας 10ετίας	**1. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΚΤΕΛ** *Υλοποίηση σε ποσοστό 70% των στάσεων.*	5/5	1.000 €/στάση	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	10ο έτος	Δήμος Χίου
		2. Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη *Υλοποίηση στο 60% των οχημάτων σε επίπεδο 10ετίας.*	3/5	400.000 €/ υβριδικό λεωφορείο 100.000€/ αναβαθμισμένο λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	10ο έτος	Δήμος Χίου
	Ορίζοντας 15+ετίας	**1. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΚΤΕΛ** *Υλοποίηση σε ποσοστό 100% των στάσεων.*	5/5	1.000 €/στάση	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Δήμος Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	15ο έτος	Δήμος Χίου
		2. Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη *Υλοποίηση στο 100% των οχημάτων σε επίπεδο 15+ετίας.*	3/5	400.000 €/ υβριδικό λεωφορείο 100.000€/ αναβαθμισμένο λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι ΚΤΕΛ Χίου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Αστικό ΚΤΕΛ Χίου Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου	15ο έτος	Δήμος Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ & ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)	**Ορίζοντας 5ετίας/10ετία/ 15+ετίας**	**1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής** • Η Πράσινη Διαδρομή - ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- θα ενώνει τους βασικούς πόλους της **πόλης της Χίου** (Λιμάνι – Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Δημοτικός Κήπος – Κάστρο) και στη συνέχεια θα επεκτείνεται προς τους γειτονικούς οικισμούς της περιοχής παρέμβασης • Ενδεικτική πράσινη Διαδρομή **στην περιοχή του Κάμπου** και δημιουργία σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων στο «Μαυροκορδάτικο» • Για τη **Δ.Ε. Ομηρούπολης**: η Πράσινη Διαδρομή θα συνδέει τα τοπόσημα κατά μήκος του παραλιακού μετώπου (Ιερό Κυβέλης – Λιμενίσκος Δασκαλόπετρας – Πετροκάραβο – Αφανής Ναύτης - Μύλοι) • Για τη **Δ.Ε. Αγίου Μηνά**: η Πράσινη Διαδρομή θα συνδέει τους παραλιακούς οικισμούς Καρφά – Μέγας Λιμνιώνας – Αγία Ερμιόνη *Υλοποίηση στο 30% σε επίπεδο 5ετίας, 70% σε επίπεδο 10ετίας και 100% σε επίπεδο 15+ετίας.*	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πόλης.	4/5	10.000 €/σχολικό συγκρότημα	v. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας vi. Ίδιοι Πόροι Δήμου vii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα viii. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		3. Δημιουργία παράκτιου πεζόδρομου ανατολικά του Γενικού Νοσοκομείου Χίου	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		4. Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών, για την πρόσβαση των μαθητών, στα σχολεία Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης	4/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		5. Επέκταση δικτύου πεζόδρομων εντός του εμπορικού κέντρου της πόλης Χίου *Ενδεικτικά, κι όχι περιοριστικά, προτείνονται οι οδοί:* • *Φιστέλ ντε Κουλάνς* • *Παράσχου* • *Καναλά* • *Τμήμα Κοραή* • *Βάμβα* • *Βλαχογιάννη* • *Τμήμα Αγέλαστου* • *Τμήμα Μυλωνάδη* • *Τμήμα Σγούτα* • *Τμήμα Βλαστού* • *Γλαύκου* • *Τμήμα Καλοπλύτου* • *Κοντογιάννη* • *Αλατίου* • *Πάροδος Αρχ/τη Ανδρεάδη* • *Πάροδος Μαξίμου & Προκοπίου* • *Πάροδος Προκοπίου & Κλημέντος*	5/5	100€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		6. Υλοποίηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)	1/5	74.400 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		7. Υλοποίηση Επιχειρησιακού Σχεδίου για την εξασφάλιση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων (Ε.Σ.Ε.Κ.Κ.)	1/5	48.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		8. Λειτουργία bike sharing σε κεντρικά σημεία της περιοχής παρέμβασης	5/5	Ενδεικτικό κόστος για bike sharing system: 2.000 € (για την εγκατάσταση ποδηλατοστασίου) 1.500 €/ ηλεκτρικό ποδήλατο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου Χίου
		9. Συντήρηση όλων των ήδη υλοποιημένων υποδομών	1/5	50€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	**Ορίζοντας 5ετίας/10ετία/ 15+ετίας**	**1. Δημιουργία πάρκων τσέπης**	3/5	200€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		2. Δημιουργία αστικών κερκίδων	3/5	5.000€/αστική κερκίδα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		3. Αύξηση πρασίνου	2/5	80€/m^2	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Χίου Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		4. Δημιουργία Ανοικτού Ποδηλατικού Πάρκου Χίου	3/5	3.100.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		5. Δημιουργία Πολυχώρου άθλησης στον Καρφά στα πρώην σφαγεία Γιαμού	3/5	250.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		6. Δημιουργία θεματικού πάρκου Ναυτοσύνης στην περιοχή του Βροντάδου	3/5	1.000.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	**Ορίζοντας 5ετίας/10ετία/ 15+ετίας**	**1. Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων**	3/5	100€/km *(αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης)*	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Τμήμα Τροχαίας Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Τμήμα Τροχαίας Δήμου Χίου
		2. Δυνατότητα επιβράβευση (bonus) επιχειρήσεων με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών	4/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	3ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων		Κόστος κατασκευής = 360.000€ + Κόστος λειτουργίας = 60.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	10ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		4. Ανάπτυξη καινοτόμου συστήματος χρήσης cargo bikes		6.000 €/cargo bike	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	**Ορίζοντας 5ετίας/10ετία/ 15+ετίας**	**1. Εφαρμογή ΣΦΗΟ**	3/5	936.000 € (52 θέσεις * 18.000€/ φορτιστή)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική Πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου Χίου	3ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου Χίου
		2. Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά *Υλοποίηση στο 50% του στόλου στην 5ετία, 80% στη 10ετία και 100% στη 15+ετία.*	2/5	400.000 €/ υβριδικό λεωφορείο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		3. Τοποθέτηση φωτοβολταϊκών σταθμών φόρτισης τροχοφόρων	4/5	90.000€/ φωτοβολταϊκό	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική Πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		4. Προμήθεια ηλεκτρικών μικρών λεωφορείων	2/5	400.000 €/ μικρό λεωφορείο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ	**Ορίζοντας 5ετίας/10ετία/ 15+ετίας**	**1. Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία**	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		2. Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving	2/5	10.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		3. Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών	2/5	30.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου
		4. Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου	3/5	50.000 € *Το κόστος του μέτρου αφορά στις μετρήσεις και στις μελέτες*	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		5. Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	2/5	-	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου	5ο έτος – 10ο έτος – 15ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

4. Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ

4.1 Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπεύθυνων υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων

Στα επόμενα έτη, η παρακολούθηση και η συχνή αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ **πρόκειται να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα του εν λόγω σχεδίου**.

Είναι λοιπόν επιτακτική η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, το οποίο θα επιτρέψει στους εμπλεκόμενους φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα στην περίπτωση όπου η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους που έχουν τεθεί από το ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η ανάπτυξη του συγκεκριμένου εργαλείου. Ειδικότερα, αναφέρονται οι δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, καθώς επίσης και οι μέθοδοι συλλογής νέων στοιχείων κινητικότητας ώστε να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Αποτελούν, άλλωστε, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου. Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης. Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4LLENGE έχει δημιουργηθεί μια λίστα δεικτών, χρήσιμοι για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

- **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- **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. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.
- **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- **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. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.

- **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος**: (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά τη προηγούμενη φάση, αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Χίου και των άλλων Δημόσιων Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον επόμενο Πίνακα (Πίνακας 4-1). Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Ανά δείκτη ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 4-1: Πλαίσιο παρακολούθησης ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
Α. Δείκτες αποτελεσμάτων					
Α.1. Πεζοδρομημένοι οδοί	**Πεζόδρομοι (χιλιόμετρα)**	**2,30% στην περιοχή παρέμβασης**	**Αύξηση κατά 3,5%**	**Αύξηση κατά 5%**	**Αύξηση κατά 7,5%**
Α.2. Πράσινες διαδρομές που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	**Πεζόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομοι (χιλιόμετρα)**	**Δεν υπάρχει πράσινη διαδρομή**	**1,5km στην πόλη της Χίου**	**3km στην πόλη της Χίου**	**5km στην πόλη της Χίου**
Α.3. Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	**Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων με βαριά τραυματία και θάνατο**	**Ετησίως, το 37,2% των τροχαίων συμβάντων αφορούν σε σοβαρά και θανατηφόρα τροχαία**	**Μείωση κατά 25%**	**Μείωση κατά 50%**	**Μείωση κατά 80%**
Α.4. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	**tn CO_2**	**Δεν υπάρχει τιμή βάσης**	**Μείωση κατά 15%**	**Μείωση κατά 30%**	**Μείωση κατά 50%**
Α.5. Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	**Αριθμός επικίνδυνων κόμβων**	**Δεν υπάρχει τιμή βάσης**	**Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 15%**	**Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 30%**	**Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 60%**
Α.6. Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	**Αριθμός παράνομων σταθμεύσεων**	**Δεν υπάρχει τιμή βάσης**	**Αύξηση κατά 5% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στη Χίο**	**Αύξηση κατά 7,5% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στη Χίο**	**Αύξηση κατά 10% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στη Χίο**
Α.7. Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	**dB**	**Δεν υπάρχει τιμή βάσης**	**Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων «ήσυχων» γειτονιών και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 5%**	**Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων «ήσυχων» γειτονιών και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 10%**	**Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων «ήσυχων» γειτονιών και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 15%**
Α.8. Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	**Πεζόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομοι (χιλιόμετρα)**	**Υπάρχει δίκτυο 84,4 km περιπατητικών διαδρομών**	**Αύξηση κατά 5% των διαδρομών**	**Αύξηση κατά 10% των διαδρομών**	**Αύξηση κατά 15% των διαδρομών**
Α.9. Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας	**Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός της πόλης**	**48,80% του κέντρου της Χίου τ έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ.**	**Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ**	**Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ**	**Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ**
Α.10. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	**Αριθμός ραμπών, διαβάσεων, οδεύσεων τυφλών, κ.ά.**	**Μη επαρκείς υποδομές για ΑμεΑ**	**Αύξηση κατά 15% των οδών με υποδομές για ΑμεΑ στη Χίο**	**Αύξηση κατά 30% των οδών με υποδομές για ΑμεΑ στη Χίο**	**Αύξηση κατά 65% των οδών με υποδομές για ΑμεΑ στη Χίο**

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
Α.11. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	**Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τον Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης**	**Σήμερα, το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και δεν υπάρχουν δημόσιοι σταθμοί γρήγορης φόρτισης στον Δήμο.**	**Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σύμφωνα με το ΣΦΗΟ (52 σταθμοί φόρτισης –επίπεδο Δήμου)**	**Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 5%.**	**Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 15%.**
Α.12. Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	**Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)**	**Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών**	**Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 25% της συνολικής επιφάνειας της περιοχής παρέμβασης**	**Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 50% της συνολικής επιφάνειας της περιοχής παρέμβασης**	**Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 75% της συνολικής επιφάνειας της περιοχής παρέμβασης**
Β. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας					
Β.1. Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	**Ποσοστό (%) στο σύνολο των μετακινήσεων**	**5% (4% περπάτημα και 1% ποδήλατο)**	**15% (10% περπάτημα και 5% ποδήλατο)**	**30% (20% περπάτημα και 10% ποδήλατο)**	**40% (28% περπάτημα και 12% ποδήλατο)**
Β.2. Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	**Ποσοστό (%) στο σύνολο των μετακινήσεων**	**74% χρήση αυτοκινήτου**	**Μείωση κατά 10%**	**Μείωση κατά 20%**	**Μείωση κατά 35%**
Β.3. Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/ Δημοτικής Συγκοινωνίας	**Ποσοστό (%) κάλυψης της επιφάνειας του Δήμου**	**Δεν υπάρχει τιμή βάσης**	**Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 80%**	**Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 90%**	**Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%**
Β.4. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο	**Αριθμός στάσεων που διαθέτουν σύστημα τηλεματικής**	**Δεν υπάρχουν στάσεις που να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής**	**Τουλάχιστον το 25% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής**	**Τουλάχιστον το 55% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής**	**Πλήρη λειτουργία συστήματος τηλεματικής**
Β.5. Μείωση διαμπερών ροών	**Κυκλοφοριακός φόρτος (ΜΕΑ)**	**Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές**	**Μείωση κατά 20% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή**	**Μείωση κατά 40% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από τη χρονική περίοδο βάσης)**	**Μείωση κατά 60% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από τη χρονική περίοδο βάσης)**

Ο υπολογισμός ενός ποσοτικού δείκτη απαιτεί τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων και την επεξεργασία αυτών με χρήση κατάλληλου λογισμικού. Στους επόμενους πίνακες δίνονται οι απαιτήσεις δεδομένων ανά δείκτη, καθώς και πιθανές πηγές παροχής πρωτογενών δεδομένων. Παράλληλα, παρουσιάζονται από την ομάδα έργου μεθοδολογικά βήματα για τον τελικό υπολογισμό του κάθε δείκτη. Τέλος, οι πίνακες δίνουν τις απαιτήσεις σε λογισμικό και τον αρμόδιο φορέα υπολογισμού του κάθε δείκτη.

Πίνακας 4-2: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.1

Ονομασία Δείκτη	Α.1. Πεζοδρομημένοι οδοί
Μονάδα μέτρησης	**Πεζόδρομοι (χιλιόμετρα)**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Οδικό δίκτυο**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS** **2) Ψηφιοποίηση νέων οδών πεζοδρόμων** **3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών πεζοδρόμων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-3: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.2

Ονομασία Δείκτη	Α.2. Πράσινες διαδρομές που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
Μονάδα μέτρησης	**Πεζόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομοι (χιλιόμετρα)**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Οδικό δίκτυο**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS** **2) Ψηφιοποίηση νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων** **3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-4: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.3

Ονομασία Δείκτη	Α.3. Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
Μονάδα μέτρησης	**Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας.**
Απαιτούμενα λογισμικά	**Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-5: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.4

Ονομασία Δείκτη	Α.4. Μείωση των ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
Μονάδα μέτρησης	**Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO_2)**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός εκπομπών με βάση τυπικές τιμές ανά καύσιμο**
Απαιτούμενα λογισμικά	**Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο**

Πίνακας 4-6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.5

Ονομασία Δείκτη	Α.5. Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου
Μονάδα μέτρησης	**Αριθμός επικίνδυνων κόμβων**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Μετρήσεις απογραφών στάθμευσης**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Ψηφιοποίηση του δικτύου 2) Καταγραφή των επικίνδυνων κόμβων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο**

Πίνακας 4-7: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.6

Ονομασία Δείκτη	Α.6. Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση
Μονάδα μέτρησης	**Αριθμός παράνομων σταθμεύσεων**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Μετρήσεις απογραφών στάθμευσης**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Ψηφιοποίηση του δικτύου 2) Καταγραφή των παράνομων σταθμεύσεων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο**

Πίνακας 4-8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.7

Ονομασία Δείκτη	Α.7. Θόρυβος
Μονάδα μέτρησης	**Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Επίπεδα θορύβου**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Μετρήσεις θορύβου**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Συλλογή επίπεδων θορύβου ανά γειτονιά 2) Χαρτογράφηση επιπέδων θορύβου 3) Υπολογισμός αριθμού και ποσοστού γειτονιών ως προς το συνολικό αστικό χώρο**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο**

Πίνακας 4-9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.8

Ονομασία Δείκτη	Α.8. Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
Μονάδα μέτρησης	**Πεζόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομοι (χιλιόμετρα)**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Οδικό δίκτυο**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS** **2) Ψηφιοποίηση νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων** **3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.9

Ονομασία Δείκτη	Α.9. Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας
Μονάδα μέτρησης	**Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός της πόλης**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Πλάτος πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS** **2) Αλλαγή τιμής πλάτους σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις** **3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρο**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.10

Ονομασία Δείκτη	Α.10. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)
Μονάδα μέτρησης	**Αριθμός ραμπών, διαβάσεων, οδεύσεων τυφλών, κ.ά.**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Υποδομές για ΑμεΑ ανά οδικό τμήμα**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS** **2) Αλλαγή τιμής για υποδομές ΑμεΑ σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις** **3) Υπολογισμός αριθμού ραμπών, διαβάσεων, οδεύσεων τυφλών, κ.ά. στο σύνολο του αστικού χώρο**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.11

Ονομασία Δείκτη	Α.11. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	**Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο**

Πίνακας 4-13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.12

Ονομασία Δείκτη	Α.12. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	**Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Θέσεις σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Δήμος Χίου**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**Χαρτογράφηση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.1

Ονομασία Δείκτη	Β.1. Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
Μονάδα μέτρησης	**Ποσοστό (%) στο σύνολο των μετακινήσεων**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών χρήσης ενεργών μετακινήσεων επί του συνόλου των μετακινήσεων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο**

Πίνακας 4-15: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.2

Ονομασία Δείκτη	Β.2. Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
Μονάδα μέτρησης	**Ποσοστό (%) στο σύνολο των μετακινήσεων**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Επιλογές καθημερινής μετακίνησης**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών ρυπογόνων μέσων μεταφοράς επί του συνόλου των μετακινήσεων**
Απαιτούμενα λογισμικά	**Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο**

Πίνακας 4-16: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.3

Ονομασία Δείκτη	Β.3. Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας
Μονάδα μέτρησης	**Ποσοστό (%) κάλυψης της επιφάνειας του Δήμου**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Γραμμές και στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Δήμος Χίου, ΚΤΕΛ Χίου**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή των λεωφορειακών γραμμών και των στάσεων 3) Υπολογισμός ποσοστού κάλυψης της επιφάνειας της πόλης**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-17: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.4

Ονομασία Δείκτη	Β.4. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο
Μονάδα μέτρησης	**Αριθμός στάσεων που διαθέτουν σύστημα τηλεματικής**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Δήμος Χίου, ΚΤΕΛ Χίου**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή των στάσεων που διαθέτουν τηλεματική 3) Υπολογισμός αριθμού στάσεων που διαθέτουν τηλεματική ως προς το σύνολο**
Απαιτούμενα λογισμικά	**QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου**

Πίνακας 4-18: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.5

Ονομασία Δείκτη	Β.5. Μείωση διαμπερών ροών
Μονάδα μέτρησης	**ΜΕΑ**
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	**Κυκλοφοριακοί φόρτοι**
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	**Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων**
Βασικά βήματα υπολογισμού	**1) Σχεδιασμός διαδικασίας συλλογής δεδομένων 2) Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων 3) Υπολογισμός φόρτου διαμπερών ροών**
Απαιτούμενα λογισμικά	**Excel, Λογισμικό επεξεργασίας βίντεο, κ.α.**
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	**Δήμος Χίου, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο**

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Χίου οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της μελέτης ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών.

Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ. Κάθε 5 χρόνια, θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου προτείνεται να πραγματοποιείται κάθε 4 χρόνια την επόμενη 15ετία. Ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων θα πρέπει να συλλέγεται και να αναλύεται ανά έτος, ώστε ο Δήμος να παρεμβαίνει άμεσα σε περίπτωση μη αναμενόμενων αυξήσεων. Επίσης θα πρέπει να ελέγχεται ανά έτος το κόστος των δημόσιων επενδύσεων υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας. Στην εξίσωση αυτή θα πρέπει να συνυπολογίζεται και το λειτουργικό κόστος των υποδομών όπως επίσης και πιθανές επιχορηγήσεις που πιθανότατα να δοθούν στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων. Ο επόμενος πίνακας περιέχει ένα χρονοδιάγραμμα τύπου GANTT πραγματοποίησης εργασιών παρακολούθησης.

Πίνακας 4-19: Διάγραμμα GANTT εργασιών παρακολούθησης

Δείκτες	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Α.1. Πεζοδρομημένοι οδοί					■					■					■
Α.2. Πράσινες διαδρομές που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους					■					■					■
Α.3. Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Α.4. Μείωση των αερίων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία					■					■					■
Α.5. Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου					■					■					■
Α.6. Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση					■					■					■
Α.7. Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές			■				■				■				■
Α8. Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού					■					■					■
Α.9. Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας		■		■		■		■		■		■		■	
Α.10. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών, κ.ά.)		■		■		■		■		■		■		■	
Α.11. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων					■					■					■
Α.12. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων		■		■		■		■		■		■		■	
Β.1. Αύξηση ενεργών μετακινήσεων					■					■					■
Β.2. Μείωση χρήσης αυτοκινήτου					■					■					■
Β.3. Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/ Δημοτικής Συγκοινωνίας				■					■					■	
Β.4. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο				■					■					■	
Β.5. Μείωση διαμπερών ροών					■					■					■

4.2 Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπευθύνων Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων

Η παρακολούθηση (όπως και η εκπόνηση) του ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη συμμετοχή στη διαδικασία των διάφορων φορέων (αυτοδιοίκηση, μελετητές, ερευνητικά εργαστήρια, φορείς συγκοινωνιακού έργου, εμπορικοί σύλλογοι κ.α.), οι οποίοι σχετίζονται με την περιοχή του Δήμου Χίου ή έχουν αρμοδιότητα ως προς τον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού χώρου γενικότερα.

Το Δίκτυο Φορέων απαρτίζεται από τον Δήμο Χίου, την Περιφέρεια Ενότητα Χίου, το Αστικό ΚΤΕΛ Χίου, την Τροχαία Χίου, τον σύλλογο «Φίλοι των Μονοπατιών», τον Σύλλογο Θιγόμενων Ιδιοκτησιών ΓΠΣ Χίου, το ΤΕΕ, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, τον Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Χίου και τον Παγχιακό Σύλλογο Ατόμων με Αναπηρία.

Το Δίκτυο Φορέων μέσα από τη διαδικασία του συμμετοχικού σχεδιασμού συμμετέχει ενεργά στη διαδικασία Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων του ΣΒΑΚ. Έχοντας κατανοήσει σε βάθος τις έννοιες και τις αρχές τα βιώσιμης κινητικότητας αλλά και τη διαδικασία του ΣΒΑΚ, το Δίκτυο Φορέων εποπτεύει τους εκτελούντες τη διαδικασία Υλοποίησης & Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (αναδόχους) και παρεμβαίνει συμβουλευτικά τόσο σε επίπεδο εφαρμογής και υλοποίησης των παρεμβάσεων όσο και σε επίπεδο παρακολούθησης αυτών. **Σημείο κλειδί στο στάδιο της Υλοποίησης & Παρακολούθησης είναι η υπογραφή των μελών του Δικτύου Φορέων και του ΟΤΑ του Συμφώνου Συνεργασίας.**

Το Υπόδειγμα για το «ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ» που προτείνεται (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) να υπογραφεί μεταξύ του Δήμου Χίου και του εκάστοτε Φορέα που σχετίζεται με την υλοποίηση των μέτρων, παρουσιάζεται ως εξής:

ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ *ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΦΟΡΕΑ*

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ

Οι υπογράφοντες το παρόν Σύμφωνο, και ειδικότερα:

*ο **ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ** νόμιμα εκπροσωπούμενος για την υπογραφή του παρόντος από τον ……. (αρμόδιο), …… (ιδιότητα), και*

ο φορέας ……., που αποτελεί Νομικό Πρόσωπο …… Δικαίου (ΝΠΙΔ ή ΝΠΔΔ ή άλλο), νόμιμα εκπροσωπούμενος για την υπογραφή του παρόντος από τον/την …… .

έχοντας υπόψη:

1. *Τον Επιχειρησιακό Σχεδιασμό του Δήμου Χίου*
2. *Τη με αριθμ. …… απόφαση με οποία ορίστηκε η Ομάδα Εργασίας του Δήμου για τη σύνταξη του ΣΒΑΚ Χίου*
3. *Τη με αριθμ. …… απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χίου για την έγκριση του Συμφώνου Συνεργασίας του Δήμου και των φορέων συνεργασίας*
4. ***Τη με αριθμ. …… απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χίου για την έγκριση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ Δήμου Χίου***
5. ***Τα περιεχόμενα του ΣΒΑΚ Χίου και ειδικότερα <u>το Σχέδιο Δράσης</u> αυτού***
6. ***Το Αναλυτικό <u>Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης</u> του ΣΒΑΚ Χίου***

***επιθυμούν**, και **οριοθετούν** με το παρόν, τη στενότερη συνεργασία τους σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με το ΣΒΑΚ Χίου, όπως ειδικότερα αυτά προσδιορίζονται στα παρακάτω σημεία.*

Ειδικότερα οι παραπάνω συμφωνούμε στα παρακάτω:

***Α.** Η συνεργασία των δύο φορέων αφορά στην ανάληψη κοινών δράσεων στο πλαίσιο ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού μετακινήσεων για την ανάδειξη του Δήμου Χίου ως μια πόλη που υιοθετεί αποτελεσματικά μέτρα και δράσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα με βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.*

Ειδικότερη έμφαση δίνεται στην υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου και συγκεκριμένα στα ακόλουθα αντικείμενα:

I. ***Δράσεις προώθησης της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, κινητικότητας και αναζωογόνησης καθώς και βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος και της περιβαλλοντικής διαχείρισης.** - Ο φορέας …… αναλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη/ συνδρομή του Δήμου Χίου στην υλοποίηση και παρακολούθηση εφαρμογής για τα μέτρα …… του ΣΒΑΚ*

II. ***Δράσεις συμβουλευτικής υποστήριξης για την εισαγωγή έξυπνων "smart" υποδομών, υπηρεσιών και λύσεων για τις μετακινήσεις στην πόλη.** – Ο φορέας …… αναλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη/ συνδρομή του Δήμου Χίου στην υλοποίηση και παρακολούθηση εφαρμογής για τα μέτρα …… του ΣΒΑΚ*

III. *……*

IV. *……*

(Ανάλογα με τον φορέα μπορούν να προστεθούν ή να αφαιρεθούν δράσεις στο παρόν άρθρο)

***Β.** Για την υλοποίηση επιμέρους δράσεων θα χρησιμοποιηθούν οι παρακάτω τρόποι και διαδικασίες:*

i. *Εκπόνηση μεμονωμένων ή κοινών δράσεων προετοιμασίας, ωρίμανσης ή υλοποίησης μέτρων ή δράσεων του ΣΒΑΚ*

ii. *Εκπόνηση κοινών δράσεων έρευνας ή κοινών αναφορών/ εκθέσεων προόδου με σκοπό την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που ορίστηκαν ανωτέρω*

iii. *Εκπόνηση κοινών δράσεων έρευνας ή κοινών αναφορών/εκθέσεων προόδου με σκοπό την επικαιροποίηση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που ορίστηκαν ανωτέρω*

iv. *Συνεργασία για τη σύνταξη προτάσεων ή δράσεων με σκοπό την υποβολή κοινών προτάσεων για χρηματοδότηση μέτρων ή δράσεων του ΣΒΑΚ από λοιπές πηγές χρηματοδότησης (ΠΕΠ, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά Προγράμματα).*

v. *Διασύνδεση εργασιών μεταξύ των εργαζομένων του Δήμου Χίου και του ……., συμπεριλαμβανομένων δράσεων εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.*

Γ. *Η παρούσα Συμφωνία Συνεργασία θα ισχύει μέχρι ρητής κατάργησής της, ή μέχρι την εκπόνηση νέου ΣΒΑΚ.*

Η διάρκεια της Συμφωνίας Συνεργασίας μπορεί να λυθεί με νεότερη συμφωνία ή και μονομερώς με έγγραφη δήλωση του ενός φορέα προς τον άλλον, η οποία επιφέρει αποτελέσματα μετά από έξι μήνες, χωρίς αυτό να ανατρέπει τυχόν υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί.

Δ. Παρακολούθηση της υλοποίησης των δράσεων

i. *Για την εποπτεία της πορείας υλοποίησης της παρούσας συμφωνίας συνεργασίας και την ομαλή διεκπεραίωση των δράσεων, αρμόδιος από πλευράς του φορέα …… είναι ο …… (ιδιότητα - αρμόδιος), με αναπληρωτή του τ… …….. (ιδιότητα - αρμόδιος). Από πλευράς Δήμου Χίου είναι ……. (ιδιότητα - αρμόδιος) με αναπληρωτή του ……. (ιδιότητα - αρμόδιος).*

ii. *Η παρακολούθηση της εφαρμογής και της προόδου στην επίτευξη των όρων της παρούσας Συμφωνίας Συνεργασίας γίνεται από τους ανωτέρω υπευθύνους ή τους αναπληρωτές τους σε τακτική βάση με συναντήσεις τους οι οποίες λαμβάνουν χώρα όταν αυτό απαιτείται ή κατ' ελάχιστον (μία/ δύο/ τρεις) …… φορές ανά εξάμηνο.*

Ε. *Η παρούσα Συμφωνία Συνεργασία αποτελεί πλαίσιο αναφοράς και το περιεχόμενό της μπορεί να εξειδικεύεται περαιτέρω με ειδικότερες συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλομένων, αν αυτό κριθεί αναγκαίο.*

Οι συνεργαζόμενοι φορείς

Για τον Δήμο Χίου	*Για τον φορέα ……*
Ο Δήμαρχος / Ο Αντιδήμαρχος	
……..	……..
(όνομα – υπογραφή)	*(όνομα – υπογραφή)*

5. Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ

Στο πέρας του Σταδίου 5, αξιοποιώντας τα ευρήματα όλων των Σταδίων 1, 2, 3 και 4, συντάσσεται το πλήρες κείμενο εγγράφου (τελικού) ΣΒΑΚ.

Το στρατηγικό σχέδιο περιλαμβάνει τη σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού (Σχέδιο Δράσης) και τη διαδικασία Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, τα οποία αφορούν στο παρόν Στάδιο 5 της μελέτης του ΣΒΑΚ.

Το τελικό έγγραφο του ΣΒΑΚ θα δοθεί για έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Χίου.

Επιπλέον, σύμφωνα με τον Νόμο υπ' αριθμ. 4784 ΦΕΚ Α 40/16.3.2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Μικροκινητικότητα Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις», ο χαρακτηρισμός του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ως «ολοκληρωμένο» προϋποθέτει την υποβολή της αναφοράς του κύκλου ΣΒΑΚ στο τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 8, του Ν. 4784/2021 (*Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.*) αναφέρει:

1. *Η αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.*
2. *Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.*
3. *Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πληρότητας των ανωτέρω προϋποθέσεων.*

6. Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες

Βάσει το Ν. 4784/2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Μικροκινητικότητα Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις», ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το Σχέδιο Δράσης:

i. *στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων*

ii. *στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας*

iii. *στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης*

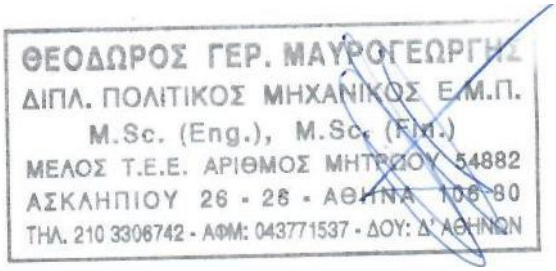
Ο Δήμος Χίου θα κοινοποιήσει το Σχέδιο Δράσης στους ακόλουθους Φορείς:

Α/α	ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ
1	Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου
2	ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ Διεύθυνση Οδικών Υποδομών (Δ13)
3	Τμήμα Τροχαίας Χίου
4	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας (Δ30) Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Ασφάλειας
5	Υπεραστικό ΚΤΕΛ Χίου
6	Αστικό ΚΤΕΛ Χίου
7	Κεντρικό Λιμεναρχείο Χίου
8	Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος

Αθήνα, Φεβρουάριος 2023

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων

« ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./
ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»



Θεόδωρος Μαυρογεώργης

Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng),MSc (Fin)
Νόμιμος Εκπρόσωπος και Συντονιστής της Ένωσης Οικονομικών Φορέων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

<u>Παράρτημα Ι</u>: Ανάλυση ερωτηματολογίων

Στο πλαίσιο εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναρτήθηκαν ερωτηματολόγια στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ για τους κατοίκους του Δήμου Χίου. Στην παρακάτω ενότητα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας των ερωτηματολογίων.

Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 133 άτομα: 74 γυναίκες, 54 άντρες και 5 άτομα που δε δήλωσαν φύλο.

Οι περισσότεροι συμμετέχοντες και συμμετέχουσες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 31-45 ετών.

Παρακάτω φαίνονται συνδυαστικά, η ηλικία και το φύλο των συμμετεχόντων:

Πίνακας 1: Φύλο & Ηλικιακή ομάδα

Ηλικιακή ομάδα	Φύλο							
	Άνδρας	Άνδρας %	Γυναίκα	Γυναίκα %	Δ/Α	Δ/Α %	Σύνολο	Σύνολο %
18-30 ετών	0	0%	1	1%	0	0%	1	1%
31-45 ετών	24	18%	45	34%	1	1%	70	53%
46-60 ετών	27	20%	28	21%	2	2%	57	43%
> 61 ετών	3	2%	0	0%	0	0%	3	2%
Δεν επιθυμώ να απαντήσω	0	0%	0	0%	2	2%	2	2%
Σύνολο	**54**	**41%**	**74**	**56%**	**5**	**4%**	**133**	**100%**

Στη συνέχεια τέθηκαν οι ερωτήσεις για το ποια είναι η κύρια απασχόληση και ποιο το επίπεδο εισοδήματος. Ακολουθούν οι απαντήσεις.

Πίνακας 2: Είδος απασχόλησης

Κύρια απασχόληση	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Άνεργος	12	9%
Δεν απαντώ	8	6%
Ελεύθερος Επαγγελματίας	24	18%
Οικιακά	7	5%
Συνταξιούχος	1	1%
Υπάλληλος	81	61%
Σύνολο	**133**	**100%**

Πίνακας 3: Επίπεδο εισοδήματος

Κύρια απασχόληση	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
< 1000 €/μήνα	29	22%
> 2000 €/μήνα	11	8%
1000 - 2000 €/μήνα	56	42%
Δεν απαντώ	37	28%
Σύνολο	**133**	**100%**

Ενότητα Β: Κατοχή, χρήση οχημάτων & μετακινήσεις

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται αποτελέσματα που σχετίζονται με την κατοχή και χρήση μεταφορικών μέσων.

Οι ερωτήσεις είναι «πόσα οχήματα διαθέτετε στην οικογένειά σας» και αναφέρεται στα παρακάτω:

- Αυτοκίνητο
- Δίκυκλο
- Ποδήλατο
- Ηλεκτρικό πατίνι/ Ηλεκτρικό ποδήλατο

Οι απαντήσεις είναι οι παρακάτω:

Πίνακας 4: Αριθμός οχημάτων

Αυτοκίνητο	**Αριθμός Απαντήσεων**	**Ποσοστό Απαντήσεων**
1	103	77%
2	23	17%
3 ή περισσότερα	2	2%
Κανένα	5	4%
Σύνολο	**133**	**100%**
Δίκυκλο	**Αριθμός Απαντήσεων**	**Ποσοστό Απαντήσεων**
1	53	40%
2	4	3%
3 ή περισσότερα	1	1%
Κανένα	75	56%
Σύνολο	**133**	**100%**
Ποδήλατο	**Αριθμός Απαντήσεων**	**Ποσοστό Απαντήσεων**
1	45	34%
2	8	6%
3 ή περισσότερα	6	5%
Κανένα	74	56%
Σύνολο	**133**	**100%**
Ηλεκτρικό Πατίνι/ Ηλεκτρικό Ποδήλατο	**Αριθμός Απαντήσεων**	**Ποσοστό Απαντήσεων**
1	3	2%
Κανένα	130	98%
Σύνολο	**133**	**100%**

Παρακάτω παρουσιάζονται αποτελέσματα που σχετίζονται με τις προτιμήσεις και την ικανοποίηση των κατοίκων της Χίου σχετικά με τις μετακινήσεις τους.

Η πρώτη και πιο γενική ερώτηση ήταν «ποιος είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησής σας;» και οι περισσότεροι απάντησαν την οδήγηση αυτοκινήτου. Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 5: Κύριος τρόπος μετακίνησης

Κύριο μέσο μετακίνησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Δημόσια Συγκοινωνία - ΚΤΕΛ	1	1%
Επιβάτης αυτοκινήτου	3	2%
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	20	15%
Οδηγός αυτοκινήτου	87	65%
Πεζός/ή	21	16%
Ποδήλατο	1	1%
Σύνολο	**133**	**100%**

Μια ακόμη ερώτηση που αφορά στις μετακινήσεις ήταν «Ποια είναι τα τρία (3) πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις μετακινήσεις σας».

Η σύνοψη των απαντήσεων παρουσιάζεται παρακάτω:

Πίνακας 6: Σημαντικότερα προβλήματα σχετικά με τη μετακίνηση

Σημαντικότερα προβλήματα σχετικά με τη μετακίνηση	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Έλλειψη θέσεων στάθμευσης	92	28%
Έλλειψη σεβασμού στον πολίτη από τους άλλους χρήστες του δρόμου	27	8%
Η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη	39	12%
Κακή ποιότητα οδοστρώματος	61	18%
Κόστος	15	5%
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	34	10%
Μικρή συχνότητα δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας	25	8%
Η κίνηση του πεζού δεν είναι ασφαλής	38	11%
Ρύπανση	2	1%
Σύνολο	**333**	**100%**

**Οι απαντήσεις είναι περισσότερες από τους ερωτηθέντες, διότι μπορούσαν να επιλέξουν 1-3 προβλήματα.*

Οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν στη συνέχεια να απαντήσουν σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5 (όπου το 1 σημαίνει «Καθόλου» και 5 «Πάρα πολύ»), αν θεωρούν πως οι ίδιοι συμμορφώνονται με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας.

Εκφράστηκε η πεποίθηση πως συμμορφώνονται σε πολύ μεγάλο βαθμό, με μέση βαθμολογία 4,4 στα 5. Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 7: Βαθμός συμμόρφωσης με τον Κ.Ο.Κ.

Βαθμός συμμόρφωσης με κανόνες οδικής κυκλοφορίας	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	2	2%
2	1	1%
3	7	5%
4	61	46%
5	62	47%
Σύνολο	**92**	**100%**

Στην επόμενη ερώτηση οι συμμετέχοντες κλήθηκαν και πάλι να απαντήσουν σε κλίμακα από το 1 έως το 5 κατά πόσο είναι ικανοποιημένοι από τις μετακινήσεις τους (όπου το 1 σημαίνει «Καθόλου» και 5 «Πάρα πολύ»).

Εκφράστηκε χαμηλός βαθμός ικανοποίησης, με 2,6 στα 5. Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 8: Βαθμός ικανοποίησης από τις μετακινήσεις

Βαθμός ικανοποίησης από τις μετακινήσεις	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	17	13%
2	37	28%
3	65	49%
4	13	10%
5	1	1%
Σύνολο	**92**	**100%**

Ενότητα Γ: Ποδήλατο

Σε επόμενες ερωτήσεις, εξετάστηκε ο δείκτης ιδιοκτησίας ποδηλάτου καθώς και η επιθυμία/ πρόθεση αγοράς ποδηλάτου.

Ακολουθούν τα αποτελέσματα των ερωτήσεων που αφορούν στο ποδήλατο:

Πίνακας 9: Κατοχή και πρόθεση αγοράς ποδηλάτου

Κατοχή ποδηλάτου	Θέλετε - σκοπεύετε - επιθυμείτε να αγοράσετε ποδήλατο;					
	Ναι	Ναι %	Όχι	Όχι %	Σύνολο	Σύνολο %
Ναι	7	13%	47	87%	54	**100%**
Όχι	9	11%	70	89%	79	**100%**
Σύνολο					**133**	

Από τα παραπάνω φαίνεται πως οι περισσότεροι ερωτηθέντες δεν κατέχουν ποδήλατο. Στην ερώτηση της πρόθεσης αγοράς, οι περισσότεροι είναι αρνητικοί.

Ενότητα Δ: Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας

Στην ενότητα αυτή αναφέρεται το πώς οι ερωτηθέντες αντιλαμβάνονται τη βιώσιμη κινητικότητα.

Η πρώτη σχετική ερώτηση αφορά στο αν πριν από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου γνώριζαν την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη.

Οι περισσότεροι δε γνώριζαν την πρόθεση της δημοτικής αρχής.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν συνοψίζονται παρακάτω:

Πίνακας 10: Γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη;

Γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	44	33%
Όχι	89	67%
Σύνολο	**133**	**100%**

Σε επόμενη ερώτηση, οι κάτοικοι κλήθηκαν να απαντήσουν κατά πόσο ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας. Οι απαντήσεις δόθηκαν σε μια κλίμακα από 1 έως 5.

Εκφράστηκε μέτρια υψηλό ενδιαφέρον, καθώς η μέση πρόθεση ήταν 3,3 στα 5. Ακολουθεί η σύνοψη των απαντήσεων στην ερώτηση για το ενδιαφέρον συμμετοχής σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας:

Πίνακας 11: Ενδιαφέρον για συμμετοχή σε δράσεις στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας

Ενδιαφέρον για συμμετοχή σε δράσεις στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	15	11%
2	12	9%
3	48	36%
4	38	29%
5	20	15%
Σύνολο	**92**	**100%**

Η τελευταία σχετική ερώτηση ήταν «Ποια ήταν η πηγή της πληροφόρησής σας σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής;». Η κύρια πηγή πληροφόρησης ήταν το διαδίκτυο. Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 12: Πηγή πληροφόρησης σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής

Πηγή πληροφόρησης σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Σχολείο	2	4%
Διαδίκτυο	16	36%
Επαγγελματική	1	2%
Εργαζόμενος στον Δήμο	3	7%
Εφημερίδα	3	7%
Τοπικό Συμβούλιο Βροντάδου	1	2%
Φίλοι/συγγενείς/συνεργάτες	17	39%
Υπάλληλος ΤΥ	1	2%
Σύνολο	**44**	**100%**

Ενότητα Ε: Διαθέσιμοι χώροι

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται το πώς απάντησαν οι συμμετέχοντες σε ερωτήσεις σχετικές με την πρόσβαση σε δημόσιους χώρους.

Στην ερώτηση «πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι (δρόμο ή πεζόδρομο);» οι περισσότεροι απάντησαν «μερικές φορές το χρόνο»:

Πίνακας 13: Πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι

Πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	5	4%
Μερικές φορές την εβδομάδα	11	8%
Μερικές φορές το μήνα	26	20%
Μερικές φορές το χρόνο	53	40%
Σχεδόν Ποτέ	38	29%
Σύνολο	**133**	**100%**

Ακολούθησαν ερωτήσεις σχετικά με το βαθμό ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους (πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, πάρκα) του Δήμου όπως:

- Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες
- Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή (π.χ. πλατείες)
- Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (πάρκα)
- Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση
- Καθαριότητα-συντήρηση
- Φωτισμός
- Ύπαρξη πρασίνου
- Ασφάλεια, κ.α.

Πίνακας 14: Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες

Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	24	18%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	46	35%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	58	44%
Πολύ ικανοποιημένος-η	3	2%
Σύνολο	**131**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 15: Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή

Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	32	24%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	54	41%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	42	32%
Πολύ ικανοποιημένος-η	3	2%
Σύνολο	**131**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 16: Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου

Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	39	29%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	55	41%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	39	29%
Πολύ ικανοποιημένος-η	0	0%
Σύνολο	**133**	**100%**

Πίνακας 17: Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση

Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	42	32%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	65	49%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	25	19%
Πολύ ικανοποιημένος-η	0	0%
Σύνολο	**132**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 18: Καθαριότητα-συντήρηση

Καθαριότητα-συντήρηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	35	27%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	34	26%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	54	41%
Πολύ ικανοποιημένος-η	8	6%
Σύνολο	**131**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 19: Φωτισμός

Φωτισμός	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	38	29%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	35	27%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	53	40%
Πολύ ικανοποιημένος-η	5	4%
Σύνολο	**131**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 20: Ύπαρξη πρασίνου

Ύπαρξη πρασίνου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	40	31%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	50	38%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	39	30%
Πολύ ικανοποιημένος-η	2	2%
Σύνολο	**131**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 21: Ασφάλεια

Ασφάλεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	25	19%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	52	40%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	48	37%
Πολύ ικανοποιημένος-η	4	3%
Σύνολο	**129**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 22: Ασφαλείς και φιλικοί για τα παιδιά

Ασφαλείς και φιλικοί για τα παιδιά	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	40	30%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	58	44%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	34	26%
Πολύ ικανοποιημένος-η	0	0%
Σύνολο	**132**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 23: Προσβασιμότητα

Προσβασιμότητα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	38	29%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	45	34%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	46	35%
Πολύ ικανοποιημένος-η	3	2%
Σύνολο	**132**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 24: Εξυπηρέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής ή εμπορίου

Εξυπηρέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής ή εμπορίου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	58	44%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	30	23%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	41	31%
Πολύ ικανοποιημένος-η	2	2%
Σύνολο	**131**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 25: Κοινωνική αλληλεπίδραση

Κοινωνική αλληλεπίδραση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	54	42%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	24	18%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	48	37%
Πολύ ικανοποιημένος-η	4	3%
Σύνολο	**130**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Πίνακας 26: Συνωστισμός

Συνωστισμός	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	49	37%
Καθόλου ικανοποιημένος-η	37	28%
Αρκετά ικανοποιημένος-η	41	31%
Πολύ ικανοποιημένος-η	5	4%
Σύνολο	**132**	**100%**

**Στο σύνολο των απαντήσεων υπάρχει απόκλιση με το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι η ερώτηση δεν ήταν υποχρεωτική.*

Ενότητα ΣΤ: Προτάσεις για το κυκλοφοριακό

Οι κάτοικοι ερωτήθηκαν «ποιες είναι οι προτάσεις σας για το κυκλοφοριακό, ώστε να γίνουν οι μετακινήσεις σας πιο άνετες και ευχάριστες;».

Ξεχώρισαν οι απαντήσεις:

- Απομάκρυνση οχημάτων από το ιστορικό κέντρο της πόλης
- Αύξηση χώρων στάθμευσης και θέσεων στάθμευσης
- Καλύτερη ποιότητα δρόμων
- Αύξηση συχνότητας λεωφορείων
- Βελτίωση σήμανσης
- Καλύτερα πεζοδρόμια

Ακολουθούν αναλυτικά οι απαντήσεις:

Πίνακας 27: Προτάσεις για το κυκλοφοριακό

Προτάσεις για το κυκλοφοριακό
Απαγόρευση διέλευσης μεγάλων οχημάτων να περνούν μέσα από την πόλη της Χίου. Αυστηρά και μόνο περιφερειακό. Και στο λιμάνι μόνο όταν έχει καράβι.
1) Δημιουργία σοβαρών πεζοδρομίων - έχουμε πεζοδρόμια μικρά, κακής ποιότητας, χωρίς ράμπες και με εμπόδια πάνω τους π.χ. στύλους, κάδους, καφάο - δυσχερής η χρήση τους από πεζούς, μητέρες με καρότσια, ΑΜΕΑ. 2) Δημιουργία χώρων στάθμευσης. 3) Όχι διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα. 4) Δημοτική συγκοινωνία με αυξημένα δρομολόγια.

Προτάσεις για το κυκλοφοριακό
5) Απαγόρευση διέλευσης φορτηγών από το κέντρο της πόλης με χρήση του περιφερειακού δρόμου. Παράλληλα εξεύρεση λύσης για δημιουργία δρόμου από το ενάλιο μέρος του κάστρου ή κατασκευή του λιμανιού στην πλευρά του ξενοδοχείου Χανδρής για απομάκρυνση των οχημάτων χωρίς να περνάν από την Λ. Αιγαίου. 6) Φορτοεκφορτώσεις αυστηρά μέχρι τις 07:30 στο κέντρο πόλεως ή ώρες που είναι κλειστά για το κοινό τα καταστήματα.
Να διαμορφωθούν υπόγειες θέσεις παρκινγκ εντός πόλης καθώς και περισσότεροι χώροι προσωρινής στάσης - στάθμευσης σε ώρα ανάγκης , πχ έξω από φαρμακεία κι χώρους που απαιτείται η άμεση εξυπηρέτηση που θα προέλθει από έκτακτο γεγονός
Road quality
Χώροι στάθμευσης, φανάρια στο κέντρο της πόλης, και το βασικότερο όλων να μάθουμε κυκλοφοριακή αγωγή. Ο Χιώτης δυστυχώς δεν έχει.
Άνετα πεζοδρόμια και ασφαλή χωρίς τρύπες, λακκούβες ή να γλιστρούν, λιγότερη κυκλοφορία αμαξιών εντός της πόλης
Απαγόρευση ΙΧ αυτοκίνητων τις ώρες λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων και καλύτερη χωροθέτηση χώρων στάθμευσης
Απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων σε όλο το ιστορικό κέντρο της πόλης. Δημιουργία νέου δρόμου έξω από το κάστρο της Χίου
Απαγόρευση κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης με ταυτόχρονη λειτουργία πολλών περιφερειακών χώρων στάθμευσης
Απομάκρυνση οχημάτων από τον αστικό ιστό της πόλης
Απομάκρυνση οχημάτων από το ιστορικό κέντρο της πόλης με παράλληλη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης περιμετρικά της. Επαναφορά ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο με προϋπόθεση να συσταθεί ξανά η Δημοτική Αστυνομία.
Αύξηση θέσεων στάθμευσης για δίκυκλα και οχήματα.
Αύξηση χωρών στάθμευσης, αυστηρότερος έλεγχος κυκλοφορίας.
Βελτίωση οδοστρώματος, φωταγώγηση επαρχιακών δρόμων, πεζοδρόμια μέσα στην πόλη.
Δημιουργία θέσεων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, ειδικά για τους μόνιμους κατοίκους του κέντρου. Είτε υπόγειοι χώροι στάθμευσης, είτε υπέργειοι με κατασκευή πολυώροφων κτιρίων. Από άποψη τουριστικής και εμπορικής ανάπτυξης, συνιστάται πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου καθώς και πλακόστρωση των δρόμων του Κάστρου της Χίου, προς ανάδειξη του, όπως π.χ. τα Μεστά. Όσο αφορά το παραλιακό μέτωπο από Δασκαλόπετρα έως και Κοντάρι, προτείνω δημιουργία λωρίδας για περιπατητές και ποδηλατόδρομο.
Δημιουργία θέσεων στάθμευσης, αποκλεισμός αυτοκινήτων από το (ιστορικό) κέντρο της πόλης, δημιουργία δικτύου πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων
Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης
Δημιουργία πεζοδρομίων από τις γειτονιές έως το κέντρο και ο περιορισμός της παράνομης στάθμευσης
Δημιουργία περιφερειακού δρόμου από το Κάστρο.
Δημιουργία σε ν στάθμευσης εντός αστικού ιστού. Εκμετάλλευση εγκαταλελειμμένων ακινήτων, θέσεις στάθμευσης ΝΟΧ, σύνδεση Χώρου στάθμευσης Φάρκαινας και Ευόδου με συνεχή λεωφορεία / mini bus, ηλεκτρικά ποδήλατα πατίνια στις θέσεις στάθμευσης για Άμεση εξυπηρέτηση οδηγών, θέσεις στάθμευσης έναντι χαμηλού αντιτίμου ώστε να δοθεί κίνητρο χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς από πολίτες.
Δημιουργία χώρων στάθμευσης.
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ
Διαμόρφωση των κόμβων σε νευραλγικά σημεία του οδικού δικτύου. Δημιουργία επαρκών πεζοδρομίων, εκ νέου ασφαλτόστρωση στους δρόμους της πόλης.
Διεύρυνση δρόμων ή μονοδρόμηση, πεζοδρόμια ώστε να μην κινούνται οι πεζοί στο οδόστρωμα.
Ειδική λωρίδα για την κυκλοφορία ποδηλάτων.

Προτάσεις για το κυκλοφοριακό
Επισκευή δρόμων
Εύρεση δωρεάν χώρων στάθμευσης, Επισκευή οδοστρώματος για αυτοκίνητα αλλά και πεζοδρομίων μεγαλώσουν τα πεζοδρόμια, να τηρούνται οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας τόσο από τα οχήματα όσο και από τους πεζούς, να τηρούνται οι διαβάσεις και αύξηση προστίμων για τους παραβάτες.
Εύρεση χώρων στάθμευσης
Θέσεις parking
Θέσεις στάθμευσης νότια της πόλης -μετακίνηση δημοσίων -δημοτικών υπηρεσιών εκτός κεντρικού αστικού ιστού -πεζοδρομήσεις οδών -κίνητρά μετακίνησης με ηλεκτρικό ποδήλατο.
Θέσεις στάθμευσης των οχημάτων, βελτίωση οδοστρώματος
Καλύτερη αστυνόμευση
Καλύτερη ποιότητα δρόμων. Πιο αυστηρές ποινές σε παραβάτες. Θέσεις parking
Καλύτερη ποιότητα οδοστρώματος, περισσότεροι χώροι στάθμευσης, πεζοδρομήσεις για πεζούς και ΑΜΕΑ
Καλύτερη σήμανση, δρόμος για χρήση σε ποδηλάτες - πατίνια
Καλύτερο οδικό δίκτυο
Καλύτεροι δρόμοι κ περισσότερα παρκινγκ
Καλύτεροι δρόμοι, ποδηλατόδρομοι, μεγαλύτερα πεζοδρόμια, περισσότεροι έλεγχοι τροχαίας για αποφυγή κίνησης και δυσκολίας στις μετακινήσεις σε δρόμους και πεζόδρομους, δημιουργία παρκινγκ, έλεγχος για μη τήρηση κοκ
Καλύτεροι χώροι παρκινγκ.
Κατασκευή πεζοδρομίων, συχνοί έλεγχοι κυκλοφορίας, Αστική Συγκοινωνία
λιγότερα αυτοκίνητα και μηχανάκια
Μεγάλα πεζοδρόμια, σωστή ασφαλτοδρόμηση, θέσεις παρκινγκ, περισσότερους σηματοδότες και απαραίτητος ποδηλατόδρομος
Μεγαλύτερη αστυνόμευση στα φανάρια
Μικρά κι ευέλικτα λεωφορεία παντού με συχνότητα δρομολογίων όπως τις μεγάλες πόλεις και φυσικά φτηνό αντίτιμο εισιτήριου.
Μικρά Λεωφορεία κοντά στις γειτονικές περιοχές
Μικρά λεωφορεία με συχνά δρομολόγια για το κέντρο της πόλης
Μονοδρομήσεις. Απαγόρευση στάθμευσης σε στενούς δρόμους, Εύρεση χώρων στάθμευσης, Πεζοδρόμηση ιστορικού κέντρου. Δημιουργία πεζοδρομίων και συντήρηση των υπαρχόντων....
Να απομακρυνθούν τα αυτοκίνητα από το κέντρο, να γίνουν περισσότεροι πεζόδρομοι, να φτιαχτούν περισσότερα και μεγαλύτερα πεζοδρόμια, να κλείνει η προκυμαία τουλάχιστον τις βραδινές ώρες ή και περισσότερο εάν είναι εφικτό
Να βελτιωθούν οι δρόμοι, να αυξηθούν τα δρομολόγια και οι περιοχές πρόσβασης των ΜΜΜ, να δημιουργηθούν δημόσια παρκινγκ ώστε να αδειάσουν οι δρόμοι και να δημιουργηθούν ποδηλατόδρομοι
Να βρεθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης.
Να γίνουν περισσότερες θέσεις στάθμευσης
Να γίνουν ποδηλατικές λωρίδες, να αυξηθούν οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, να γίνουν ενημερώσεις - σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής πολιτών σε τακτική βάση.
Να δημιουργηθούν δημοτικοί χώροι στάθμευσης περιφερειακά της πόλης σε απόσταση περίπου 10-15 λεπτών με τα πόδια και παράλληλα να δημιουργηθούν ασφαλείς διαδρομές που θα σε οδηγούν στο κέντρο της πόλης.
Να δημιουργηθούν θέσεις παρκινγκ
ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΟΥΝ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Προτάσεις για το κυκλοφοριακό
Να είναι συχνότερα τα δρομολόγια των αστικών λεωφορείων
Να μην κυκλοφορούν αυτοκίνητα
Να μπει τροχονόμος σε ώρες αιχμής
Να περιοριστεί η κυκλοφορία των αυτοκίνητων στην πόλη. Να σταματήσει το φαινόμενο στους πεζοδρόμους να μπαίνουν τα αυτοκίνητα των μαγαζατόρων, οι όποιοι παρκάρουν και έξω από τα καταστήματά τους .Να δημιουργηθούν ποδηλατικές διαδρομές προς Κάμπο και Βροντάδο.
Να υπάρχει αστυνόμευση
Να υπάρχει τροχαία παντού ΚΑΙ την διάρκεια της ημέρας. Να υπάρχει χώρος στάθμευσης και στο κέντρο και να δίνονται ποδήλατα για την μετακίνηση -επιστροφή στο Πάρκιν
Να φτιάξουμε τους δρόμους που είναι μέσα στις τρύπες
ΝΑ ΦΤΙΑΞΟΥΝ ΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ.ΠΧ ΣΤΟΥ ΠΑΓΚΑΛΟΥ ΤΟ ΝΕΡΟ ΘΑ ΓΙΝΕΙ ΣΥΝΤΟΜΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΔΙΝΕΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΝΑ ΦΤΙΑΞΕΙ ΤΟ ΔΡΟΜΟ.
Οι χώροι στάθμευσης να είναι περιμετρικά από το κέντρο.
Όσο λιγότερα αυτοκίνητα γίνεται στο κέντρο, ενημέρωση πολιτών για οφέλη χρήση ποδηλάτου, περπατήματος. Με προσπάθεια από την πολιτεία για κατάλληλες συνθήκες
Παραλιακός κάστρου, περιφερειακός νοτίου τμήματος Βροντάδου.
ΠΑΡΚΙΝΓΚ, ΣΥΧΝΟΤΕΡΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΜΜ, ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΣΤΟΛΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
Πάρτε τα διπλώματα από τους ηλικιωμένους
Πεζοδρομήσεις
Πεζοδρόμια ή πεζόδρομοι/δρόμοι με προτεραιότητα στον πεζό
Πεζοδρόμια: Σε μια μικρή πόλη όπως η Χίος όπου το κέντρο και η αγορά της πόλης δεν είναι μακρύτερα από 2 χλμ. από τις περισσότερες κατοικίες, θα έπρεπε να υπάρχει ως προτεραιότητα η μετακίνηση με τα πόδια καθώς οι αποστάσεις είναι για τους περισσότερους μικρές. Ειδικά για όσες γειτονιές δεν έχουν μεγάλη υψομετρική διαφορά με το κέντρο της πόλης η πρόσβαση με τα πόδια θα έπρεπε να είναι εύκολη. Βασικό πρόβλημα της ζωής στην πόλη της Χίου είναι η έλλειψη πεζοδρομίων, έστω και στενών. Επειδή όλοι οι δρόμοι είναι στενοί θα πρέπει να κατασκευαστούν πεζοδρόμια τέτοιου πλάτους ώστε να μπορεί να περπατήσει ένας πεζός χωρίς να κινδυνεύει. Η προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στον πεζό, έπειτα στο αυτοκίνητο και μετά στο χώρο στάθμευσης. Για παράδειγμα, θα πρέπει να υπάρχει πεζοδρόμιο στις οδούς Αγίου Ιωάννη Προδρόμου (όπου τα αυτοκίνητα αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες) και Ριζαρίου, για να τις χρησιμοποιούν πεζοί χωρίς κίνδυνο. Άλλο παράδειγμα: να κατασκευαστεί μικρό πεζοδρόμιο στο οικοδομικό τετράγωνο που είναι η είσοδος του 5^{ου} Δημοτικού Σχολείου. Γενικότερα η πρόσβαση σε όλα τα δημοτικά σχολεία θα πρέπει να είναι ασφαλής για έναν πεζό μαθητή. Έτσι μαθητές από την ηλικία των 10 ετών θα μπορούν να πηγαίνουν με τα πόδια στο σχολείο και θα κυκλοφορούν λιγότερα αυτοκίνητα σε συγκεκριμένα σημεία τις ώρες προσέλευσης και λήξης. Επίσης η μετακίνηση με βρεφικό καρότσι είναι σχεδόν απαγορευτική. Μπορεί να υπάρχει πεζόδρομος στο κέντρο και χώρος στην πλατεία, αλλά κάποιος που ζει εντός της πόλης πρέπει να μεταφέρει το καρότσι με το αυτοκίνητο έως την πλατεία. Πεζόδρομοι – χώροι περιπάτου: Να αυξηθούν σε πλήθος και σε μήκος οι πεζόδρομοι. Να δημιουργηθούν νέοι και να αυξηθούν σε πλάτος οι πεζόδρομοι σε παραθαλάσσιες περιοχές (πχ από Βροντάδο προς Πόλη, από λιμάνι έως αεροδρόμιο). Επίσης να αυξηθούν οι πεζόδρομοι εντός του κέντρου (κάθετοι της Απλωταριάς). Ποδήλατα: Επειδή οι δρόμοι είναι μικροί και πολύ επικίνδυνοι για ποδήλατα, οι νέοι στη Χίο από μικρή ηλικία στρέφονται στις μηχανές σε υψηλότερο ποσοστό σε σχέση με άλλες περιοχές της Ελλάδος. Θα πρέπει να υπάρξει ένας σχεδιασμός για τη δημιουργία ενός ποδηλατοδρόμου κοντά στην πόλη προκειμένου τουλάχιστον τα παιδιά να μάθουν να οδηγούν ποδήλατο. Επίσης θα πρέπει να υπάρξει ένας κυκλικός δρόμος για ποδήλατα γύρω από το κέντρο της πόλης με ειδική σήμανση έτσι ώστε να είναι ομαλή η

Προτάσεις για το κυκλοφοριακό
πρόσβαση έως την πλατεία και το κάστρο. Ο δρόμος αυτός μπορεί να είναι σε κάποια σημεία ποδηλατόδρομος και σε κάποια άλλα μια βαμμένη λωρίδα αυτοκινητόδρομου. Θα χρειαστούν σε κάποιες οδούς να καταργηθούν θέσεις στάθμευσης στην άκρη του δρόμου. Θα πρέπει να υπάρξει ένας σχεδιασμός έτσι ώστε να είναι εφικτή η χρήση ποδηλάτου για μικρές μετακινήσεις έως 2 χλμ. έτσι ώστε καθημερινά δημότες όλων των ηλικιών να αθλούνται μετακινούμενοι. Χώροι στάθμευσης: Όσοι χώροι και να φτιαχτούν εάν δεν αφήσουν οι μόνιμοι κάτοικοι τα αυτοκίνητα σπίτι για κινήσεις μικρών αποστάσεων δεν θα υπάρξει βελτίωση. Οι κατευθύνσεις που ανέφερα παραπάνω οδηγούν σε μείωση των οχημάτων που θα κυκλοφορούν εντός του κέντρου της πόλης. Από την άλλη οι παρεμβάσεις υπέρ των πεζών κόβουν θέσεις στάθμευσης. Υπάρχει ανάγκη να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου και οι χώροι στην Καλουτά, στη Φάρκαινα και πάνω από την πλατεία είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Χρειάζεται να υπάρξει ένας μεγάλος χώρος στην περιοχή Ριζαρίου και προς την ένωση Περιφερειακού με παραλιακή Λεωφόρο Ενώσεως προκειμένου να παρκάρουν οι μη μόνιμοι κάτοικοι του κέντρου της Χίου σε απόσταση έως 600 μέτρα από την αγορά. Αστική συγκοινωνία: Μικρά ευέλικτα οχήματα που θα τηρούν το χρονοδιάγραμμα. Ηλεκτρονικοί πίνακες σε κεντρικά σημεία που θα ενημερώνουν για τις ώρες ή καθυστερήσεις. Τέλος, μια γενικότερη παρατήρηση πως πρέπει όλοι οι πολίτες, οδηγοί και πεζοί να ακολουθούμε τον ΚΟΚ σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι κάνουμε σήμερα.
Πεζόδρομοι, παρκινγκ, ποδηλατόδρομοι
ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΕ ΑΥΞΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΠΟΛΥ ΣΥΧΝΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΜΜ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΑ ΠΑΡΚΙΝΓ ΣΕ ΚΕΝΤΡΟ
Περισσότερα δρομολόγια λεωφορείων καθόλη την διάρκεια της ημέρας.
Περισσότερα δρομολόγια λεωφορείων χειμώνα καλοκαίρι και μέχρι πιο αργά
Περισσότερα παρκινγκ και ποδηλατοδρομία
Περισσότερα πεζοδρόμια και συχνότερη δημόσια συγκοινωνία εντός της πόλεως
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΦΑΝΑΡΙΑ - ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ
Περισσότερες θέσεις στάθμευσης
Περισσότερες θέσεις στάθμευσης
Περισσότερες θέσεις στάθμευσης, Καλλύτερη ποιότητα κ στρώσιμο περισσότερων δρόμων
Περισσότερες θέσεις στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου. Πεζόδρομοι και κατάργηση οχημάτων στο ιστορικό κέντρο
-περισσότερες θέσεις στάθμευσης περιφερειακά της πόλης, περισσότερες πεζοδρομήσεις μέσα στο εμπορικό κέντρο, ποδηλατόδρομοι και πεζόδρομοι κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, περισσότεροι χώροι πρασίνου και παιχνιδιού με θέσεις στάθμευσης.
Περισσότερες πεζοδρομήσεις. Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα. Ποινές για την παράνομη στάθμευση ΙΧ αυτοκινήτων και μηχανών.
Περισσότερες πεζοδρομήσεις
Περισσότεροι δημόσιοι χώροι στάθμευσης
Περισσότεροι και πιο προσβάσιμοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης. Να υπάρχει τρόπος ηλεκτρονικά ? να ενημερώνετε ο πολίτης για το πόσες θέσεις παρκινγκ υπάρχουν και που. Υπάρχουν πολλά φανάρια που μπλοκάρουν την ροή της κυκλοφορίας σε σημεία όπως ο δρόμος προς το αεροδρόμιο ή στη Φάρκαινα. Ανάβει το πράσινο για πολύ λίγο.
Περισσότεροι χώροι στάθμευσης
Περισσότεροι χώροι στάθμευσης εκτός κέντρου. Αστυνόμευση γύρω από την πλατεία.
Περισσότερες θέσεις στάθμευσης

Προτάσεις για το κυκλοφοριακό
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ, ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ, ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΟΔΟΣΗΜΑΝΣΗ, ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ, ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ, ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΔΡΟΜΩΝ, ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΜΗ ΟΛΙΓΟΛΕΠΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (S/M ΧΑΡΑ, ΓΕΡΜΑΝΟΣ, ΒΕΝΕΤΗΣ ΚΛΠ), ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ "ΟΤΙ ΩΡΑ ΚΙ ΑΝ ΕΙΝΑΙ" ΑΠΛΩΤΑΡΙΑ κ.α.
Ποδηλατόδρομος κ λιγότερα αυτοκίνητα
ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΟΥΝ ΑΝΕΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ
Πρέπει να μπουν περισσότερα φανάρια, να πέσει άσφαλτος στο οδικό δίκτυο.
Προώθηση μετακίνησης εντός πόλης χωρίς οχήματα με δημιουργία συνθηκών για ασφαλή μετακίνηση με ποδήλατο είτε με τα πόδια. Καλλιέργεια κυκλοφοριακής αγωγής πολιτών.
Ρύθμιση στα φανάρια, περισσότερα αυτοκίνητα από τους κατοίκους, κακοί δρόμοι, έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής
Στρώσιμο δρόμων, χωρίς λακκούβες
Συμμόρφωση με ΚΟΚ , πλακοστρώσεις /αλλαγή υλικού καταστρώματος, ορθολογιστική διαχείριση της στάθμευσης με αστυνόμευση, εύρεση χώρων στάθμευσης όπου είναι δυνατό. Μέτρα για την αποσυμφόρηση του κέντρου από το αυτοκίνητο.
συχνή δημόσια συγκοινωνία, περισσότεροι χώροι στάθμευσης, τήρηση Κ.Ο.Κ.
Συχνή παρουσία Τροχαίας
Συχνή συγκοινωνία
Σωστοί δρόμοι με καλό οδόστρωμα, κατάλληλα πεζοδρόμια για πεζούς και γονείς με καρότσια, δρόμοι για ποδήλατα, χώρους στάθμευσης στο κέντρο της πόλης και συγκοινωνία λεωφορείων σε όλες τις περιοχές.
Τα δρομολόγια των λεωφορείων να εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό, πεζοδρόμια-πεζοδρομήσεις, δημοπράτηση χώρων παρκινγκ σε αστικές πυκνοκατοικημένες περιοχές, επαναφορά του θεσμού του Δημοτικού Τροχονόμου.
Υπάρχει έλλειψη οδικής παιδείας ,αυτό που προτείνω είναι μεγαλύτερο έλεγχο της Αστυνομίας ιδικά στο κομμάτι της στάθμευσης.
Φτιάξιμο ασφάλτου στον δρόμο
Χρειάζονται οπωσδήποτε πεζοδρόμια και ποδηλατόδρομοι.
Χώροι στάθμευσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Ανάλυση Ερωτηματολογίων

Αποτελέσματα ερευνών από τα ερωτηματολόγια των γονέων ως προς την προσπελασιμότητα των σχολείων

Στο πλαίσιο εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναρτήθηκαν ερωτηματολόγια στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ για τους γονείς των μαθητών του Δήμου Χίου. Στην παρακάτω ενότητα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας των ερωτηματολογίων.

Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις γονέων

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 192 άτομα: 148 γυναίκες, 41 άντρες και 3 άτομα που δε δήλωσαν φύλο.

Οι περισσότεροι συμμετέχοντες και συμμετέχουσες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 31-45 ετών.

Παρακάτω φαίνονται συνδυαστικά, η ηλικία και το φύλο των συμμετεχόντων:

Πίνακας 1: Φύλο & Ηλικιακή ομάδα

Ηλικιακή ομάδα	Φύλο							
	Άνδρας	Άνδρας %	Γυναίκα	Γυναίκα %	Δ/Α	Δ/Α %	Σύνολο	Σύνολο %
έως 30	0	0%	4	2%	0	0%	4	2%
31 - 45	19	10%	109	57%	1	1%	129	67%
46 - 60	21	11%	34	18%	1	1%	56	29%
> 61	1	1%	0	0%	0	0%	1	1%
Δεν επιθυμώ να απαντήσω	0	0%	1	1%	1	1%	2	1%
Σύνολο	**41**	**21%**	**148**	**77%**	**3**	**2%**	**192**	**100%**

Στη συνέχεια τέθηκε η ερώτηση για το ποια είναι η κύρια απασχόλησή τους.

Ακολουθούν οι απαντήσεις.

Πίνακας 2: Είδος απασχόλησης

Κύρια Απασχόληση	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Άνεργος/η	23	12%
Δεν επιθυμώ να απαντήσω	9	5%
Ελεύθερος επαγγελματίας	33	17%
Ιδιωτικός/δημόσιος υπάλληλος	101	53%
Οικιακά	25	13%
Συνταξιούχος	1	1%
Σύνολο	**192**	**100%**

Ενότητα Β: Δημογραφικές ερωτήσεις μαθητών

Η πρώτη σχετική ερώτηση ήταν «ποια είναι η ηλικία κάθε παιδιού» καθώς και το φύλο τους.

Οι απαντήσεις παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 3: Ηλικία παιδιών

Ηλικία παιδιών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
3-5 ετών	43	13%
6-11 ετών	156	48%
12-15 ετών	64	20%
16-18 ετών	63	19%
Σύνολο	**326**	**100%**

Πίνακας 4: Τάξη εκπαίδευσης

Τάξη εκπαίδευσης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Νηπιαγωγείο	42	14%
Δημοτικό	161	53%
Γυμνάσιο	40	13%
Λύκειο	60	20%
Σύνολο	**303**	**100%**

Πίνακας 5: Φύλο παιδιών

Φύλο παιδιών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αγόρι	161	48%
Κορίτσι	173	52%
Σύνολο	**334**	**100%**

Ενότητα Γ: Μετακινήσεις μαθητών

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης των απαντήσεων των γονέων σε ερωτήσεις που σχετίζονται με τις μετακινήσεις των παιδιών τους.

Οι γονείς απάντησαν για καθένα παιδί ξεχωριστά και έτσι ο αριθμός των απαντήσεων σε μερικές περιπτώσεις ενδέχεται να υπερβαίνει τον αριθμό των γονέων που απάντησαν το ερωτηματολόγιο.

Μετακίνηση προς και από το σχολείο

Για τους μαθητές απαντήθηκε ο τρόπος και ο χρόνος μετακίνησής τους προς και από το σχολείο.

Ακολουθεί το πλήθος των απαντήσεων στις δύο παραπάνω ερωτήσεις για τη μετακίνηση προς το σχολείο:

Πίνακας 6: Τρόπος μετακίνησης προς το σχολείο

Μέσο μετακίνησης προς το Σχολείο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά	16	5%
Βάδισμα με συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου	47	15%
Με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (π.χ. συγγενή, γείτονα, γνωστού)	8	3%
Με δίκυκλο ως οδηγός ή ως επιβάτης	14	4%
Με ποδήλατο	10	3%
Με τα πόδια, μόνο του	39	12%
Με ταξί	2	1%
Με το δικό σας αυτοκίνητο	131	42%
Με το ΚΤΕΛ	47	15%
Σύνολο	**314**	**100%**

Πίνακας 7: Χρόνος μετακίνησης προς το σχολείο

Χρόνος μετακίνησης προς το Σχολείο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Έως 5 λεπτά	125	40%
5-10 λεπτά	96	30%
10-15 λεπτά	54	17%
15-20 λεπτά	25	8%
Περισσότερα από 20 λεπτά	16	5%
Σύνολο	**316**	**100%**

Ακολουθεί το πλήθος των απαντήσεων στις δύο ίδιες ερωτήσεις, για τη μετακίνηση από το σχολείο προς το σπίτι:

Πίνακας 8: Τρόπος μετακίνησης προς το σπίτι

Μέσο μετακίνησης προς το σπίτι	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά	24	8%
Βάδισμα με συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου	46	15%
Με άλλο μέσο	1	0%
Με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (π.χ. συγγενή, γείτονα, γνωστού)	27	9%
Με δίκυκλο ως οδηγός ή ως επιβάτης	15	5%
Με ποδήλατο	10	3%
Με τα πόδια μόνο του	38	12%
Με ταξί	2	1%
Με το δικό σας αυτοκίνητο	95	31%
Σύνολο	**311**	**100%**

Πίνακας 9: Χρόνος μετακίνησης προς το σπίτι

Χρόνος μετακίνησης προς το σπίτι	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Έως 5 λεπτά	101	32%
5-10 λεπτά	98	32%
10-15 λεπτά	62	20%
15-20 λεπτά	30	10%
Περισσότερα από 20 λεπτά	20	6%
Σύνολο	**311**	**100%**

Συνδυασμός μετακίνησης με άλλη δραστηριότητα ή σκοπό

Υπήρξαν δύο (2) ακόμη ερωτήσεις σχετικά με τη μετακίνηση από και προς το σχολείο.

Πιο συγκεκριμένα:

«Σε περίπτωση που συνοδεύετε το παιδί σας στο σχολείο, η μετακίνηση αυτή συνδυάζεται με άλλους σκοπούς; (για παράδειγμα εργασία, κ.λπ.)» και

«Σε περίπτωση που συνοδεύετε εσείς το παιδί σας κατά την ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ του από το σχολείο, η μετακίνηση αυτή συνδυάζεται με άλλους σκοπούς; (για παράδειγμα εργασία κ.λπ.)»

Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 10: Συνδυασμός μετακινήσεων με άλλους σκοπούς

Μετακίνηση προς σχολείο: Συνδυασμός	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	97	55%
Όχι	79	45%
Σύνολο	**176**	**100%**

Μετακίνηση προς το σπίτι: Συνδυασμός	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	68	35%
Όχι	124	65%
Σύνολο	**192**	**100%**

Ενότητα Δ: Προβληματισμοί γονέων για τις μετακινήσεις των μαθητών

Ανησυχίες γονέων

Οι γονείς ρωτήθηκαν «Ποιες είναι οι ανησυχίες σας για το βάδισμα του/των παιδιού/ών σας προς και από το σχολείο; (έως 2)».

Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 11: Ανησυχίες για το βάδισμα των παιδιών

Ανησυχίες για το βάδισμα των παιδιών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ υψηλή	26	13%
Με έχουν ανησυχήσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί	1	1%
Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς	36	18%
Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα ή ανύπαρκτα	24	12%
Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο	55	28%
Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο	56	28%
Σύνολο	**198**	**100%**

**Οι απαντήσεις είναι περισσότερες από το σύνολο των ερωτηματολογίων, διότι μπορούσαν να επιλέξουν 1-3 προβλήματα.*

Ενότητα Ε: Κατοχή οχημάτων γονέων

Οι συμμετέχοντες γονείς απάντησαν για την κατοχή οχημάτων όπως ΙΧ, δίκυκλο, ποδήλατο και ηλεκτρικό πατίνι/ ηλεκτρικό ποδήλατο και τον αριθμό αυτών.

Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 12: Κατοχή οχημάτων

Κατοχή Οχήματος [ΙΧ]	**Αριθμός Απαντήσεων**	**Ποσοστό Απαντήσεων**
1	136	71%
2	38	20%
3 ή περισσότερα	5	3%
Κανένα	13	7%
Σύνολο	**192**	**100%**
Κατοχή Οχήματος [Δίκυκλο]	**Αριθμός Απαντήσεων**	**Ποσοστό Απαντήσεων**
1	77	40%
2	12	6%
3 ή περισσότερα	1	1%
Κανένα	102	53%
Σύνολο	**192**	**100%**
Κατοχή Οχήματος [Ποδήλατο]	**Αριθμός Απαντήσεων**	**Ποσοστό Απαντήσεων**
1	57	30%
2	19	10%
3 ή περισσότερα	15	8%
Κανένα	101	53%
Σύνολο	**192**	**100%**
Κατοχή Οχήματος [Ηλεκτρικό Πατίνι/ Ηλεκτρικό Ποδήλατο]	**Αριθμός Απαντήσεων**	**Ποσοστό Απαντήσεων**
1	6	3%
Κανένα	186	97%
Σύνολο	**192**	**100%**