ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ



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

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2022

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 1
1.1 Συμβατικά 1
1.2 Αντικείμενο της μελέτης 1
1.3 Ομάδα Έργου 3
2. 2η Δημόσια Διαβούλευση 4
3. Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων 5
3.1 Διατύπωση Κοινού Οράματος 5
3.2 Έκθεση Προτεραιοτήτων 6
3.3 Διατύπωση Τελικού Οράματος και Προτεραιοτήτων 11
3.4 Έκθεση μετρήσιμων «έξυπνων» στόχων 16
Παράρτημα Ι: 2η Δημόσια Διαβούλευση 23

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3-1: Προτεινόμενες Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Χίου (προς Διαβούλευση) 7
Πίνακας 3-2: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Χίου 12
Πίνακας 3-3: Στόχοι ΣΒΑΚ Χίου 17

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 3-1: Όραμα ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του Δήμου 11
Εικόνα 3-2: Όραμα ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ 11

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 3 «Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμών Στόχων»**.

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 2^{ου} 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
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Βασίλης Μαραγκουδάκης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Λυμπεράκη,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, MSc
Φωτεινή Χωνιανάκη,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

2. 2η Δημόσια Διαβούλευση

Η διαβούλευση μεταξύ πολιτικής ηγεσίας, φορέων, πολιτών αλλά και τεχνικών συμβούλων αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ. Χωρίς την ώσμωση με τους πολίτες του Δήμου, το ΣΒΑΚ δεν θα κατορθώσει να διαφοροποιηθεί από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, ενώ παράλληλα δεν θα καταφέρει να εντάξει στο πλαίσιο των προτάσεων τις εμπειρίες και τα βιώματα των ανθρώπων στους οποίους απευθύνεται. **Επομένως η συμβολή της διαβούλευσης στο σχέδιο είναι εξαιρετικά μεγάλη.**

Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκε η 2η Διαβούλευση.

Η 2η Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 10 Φεβρουαρίου 2022, μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας e-presence.gov.gr, έπειτα από πρόσκληση του Δήμου, με στόχο την ενημέρωση για την Υφιστάμενη Κατάσταση στον Δήμο Χίου, το Όραμα, τις Προτεραιότητες, καθώς και γενικά μέτρα για την Κινητικότητα.

Η συνάντηση ξεκίνησε με χαιρετισμό του Αντιδημάρχου Τεχνικών Υπηρεσιών και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε παρουσίαση με τίτλο «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, Όραμα, Προτεραιότητες και Στόχοι του Δήμου Χίου», όπου επισημάνθηκαν τα προβλήματα που εντοπίστηκαν στον Δήμο Χίου, έγινε η αρχική διατύπωση του Οράματος και των Προτεραιοτήτων και τέλος πραγματοποιήθηκε παρουσίαση με τίτλο «Μέτρα για την Κινητικότητα».

Ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το κοινό, ήτοι με εκπροσώπους φορέων και πολίτες. Οι απόψεις που ακούστηκαν ήταν συνολικά θετικές ως προς την προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας. Κατατέθηκαν αρκετά προβλήματα αλλά και ερωτήσεις, προβληματισμοί ως προς τους τρόπους επίλυσης των ζητημάτων της πόλης αλλά και για τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν για την εφαρμογή του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Το σχετικό υλικό (Κείμενο καταγραφής απόψεων συμμετεχόντων/ Πρακτικά διαδικασίας, Παρουσιάσεις 2ης Διαβούλευσης) παρατίθεται στο Παράρτημα Ι του παρόντος Παραδοτέου.

Τέλος, υπενθυμίζεται ότι, στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Χίου http://chios.sbak.gr/df-xio έχει αναπτυχθεί σύνδεσμος (link) προκειμένου οι πολίτες και οι φορείς του Δήμου να ενημερώνονται και να καταθέτουν τις απόψεις τους.

3. Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων

3.1 Διατύπωση Κοινού Οράματος

Η ανάπτυξη του οράματος για το ΣΒΑΚ Χίου στην προκαταρκτική φάση έχει ως στόχο αφενός να καθοδηγεί, αφετέρου να αποτελεί αφετηρία ζύμωσης μεταξύ των κοινωνικών φορέων που θα συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησής του. Μέσω της διαβούλευσης θα προσαρμοστεί το όραμα στις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες. Το τελικό όραμα που θα διατυπωθεί μετά τη συμμετοχή του κοινού πρέπει να αποτελεί στοιχείο έμπνευσης για τους πολίτες, ώστε να αντιμετωπίσουν το ΣΒΑΚ ως εφαλτήριο ανάπτυξης με αξιοποίηση της ιδιαίτερης κληρονομιάς του νησιού.

Η προκαταρκτική διατύπωση του οράματος με βάση τα χαρακτηριστικά του Δήμου είναι η παρακάτω:

«Να καθιερωθούν περιβαλλοντικά φιλικοί τρόποι μετακίνησης στην πόλη της Χίου, ώστε να αποτελεί τόπο που προσφέρει εξαιρετική ποιότητα ζωής, να είναι ελκυστική για κατοίκους και επισκέπτες και να αποτελεί είσοδο-πύλη του νησιού αντάξια της ενδοχώρας και της ιστορίας της. Το σύνολο του νησιού να μετατραπεί σε εναλλακτικό τουριστικό προορισμό παγκόσμιας εμβέλειας που συνδυάζει παραδοσιακές μορφές περιήγησης, παραδοσιακές μορφές παραγωγής, εμβάθυνση στον τοπικό πολιτισμό ώστε να προωθηθεί με αυτόν τον τρόπο μία οικονομική ανάπτυξη που δε θα απειλεί τον πυλώνα στον οποίο στηρίζεται η ελκυστικότητα, ανάπτυξη και διαχρονικότητα του νησιού: η φύση και τα μοναδικά της δώρα, το τοπίο και τα αγροτικά προϊόντα»

3.2 Έκθεση Προτεραιοτήτων

Το αρχικό όραμα του ΣΒΑΚ της Χίου, όπως αυτό διατυπώθηκε προηγουμένως, έθεσε τις βάσεις για τη σύνθεση ορισμένων κρίσιμων προτεραιοτήτων για την περιοχή. Οι προτεραιότητες αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για τον Δήμο Χίου. Στην ουσία, αποτελούν ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του. Με άλλα λόγια, σε ένα όραμα, το οποίο αναφέρει ενδεικτικά την «αναδιαμόρφωση του Δημοσίου χώρου» -όπως στην περίπτωση του παρόντος σχεδίου- μία πιθανή προτεραιότητα η οποία θα το εξυπηρετούσε θα ήταν η «Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος».

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι κύριες προτεραιότητες του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου, οι οποίες στην ουσία προκύπτουν από το όραμα, όπως αυτό παρουσιάστηκε στην προηγούμενη ενότητα και από τις ανάγκες που καταγράφηκαν μέχρι και σήμερα. Οι προτεραιότητες αυτές απορρέουν σε σημαντικό βαθμό και από τη διαδικασία της διαβούλευσης, αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη τη σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

Οι προτεραιότητες οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα της στρατηγικής για την κινητικότητα της Χίου. Αποτελούν ουσιαστικά την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς των ΣΒΑΚ, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται, κατά κύριο λόγο, στις εξής θεματικές ενότητες:

- *Efficiency (**Αποδοτικότητα**),*
- *Livable Streets **(Ζωντανός Οδικός Χώρος)**,*
- *Environment **(Περιβάλλον)**,*
- *Equity and Social Inclusion **(Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη)**,*
- *Safety **(Ασφάλεια)** και Economic Growth **(Οικονομική Ανάπτυξη)**.*

Στο πλαίσιο αυτό, αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, περιλαμβάνοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

- **Περιβαλλοντικές**: εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency (π.χ. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, κτλ.)
- **Κοινωνικές**: εμπεριέχονται οι θεματικές Efficiency, Livable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (π.χ. Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση, Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κτλ.)
- **Οικονομικές**: εντάσσεται η θεματική Economic Growth (π.χ. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, Λειτουργικότητα Συστήματος Μεταφορών κτλ.)

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Χίου.

Πρόκειται για **έντεκα (11) βασικές κατευθύνσεις**, οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να λυθούν τα κυρίαρχα προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά τη διαδικασία ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν παρακάτω οι «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίηση τους.

Πίνακας 3-1: Προτεινόμενες Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Χίου (προς Διαβούλευση)

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	**1.** Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. περπάτημα ή άλλοι μη ρυπογόνοι τρόποι μετακίνησης) έναντι του συμβατικού αυτοκίνητου ή του συμβατικού μηχανοκίνητου δικύκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στη Χίο. Σε αυτή την κατεύθυνση βοηθούν τα κάθε είδους ηλεκτροκίνητα οχήματα (ΙΧ, μηχανάκι, ποδήλατο). Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί, επίσης, και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.
	2.Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου	Η προστασία των οικισμών της Χίου και ιδιαίτερα των παραδοσιακών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Παράλληλα, θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, ειδικά κατά τους θερινούς μήνες, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου. Επομένως, η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου (συμπ. Οδικού περιβάλλοντος).

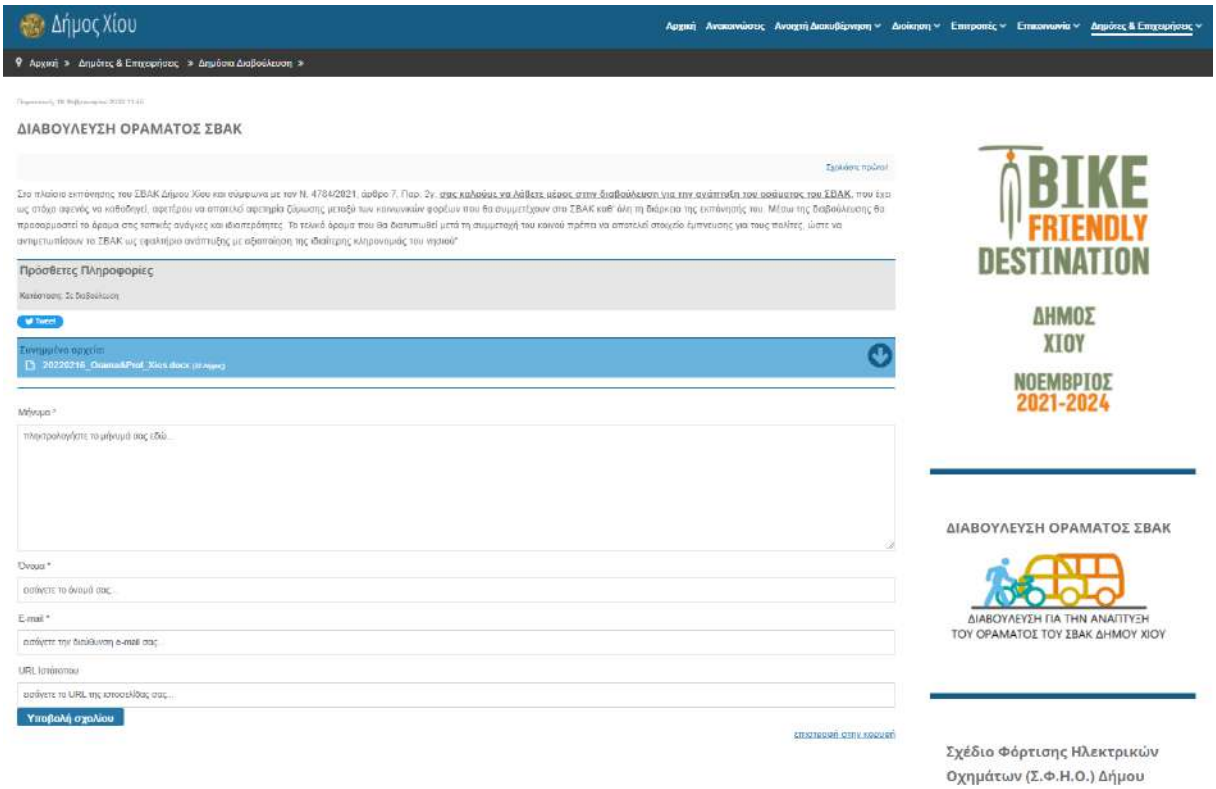
Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Κοινωνικές	**3.** Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας	Η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός των ορίων των οικισμών. Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπο καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στη ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν ή και να περπατήσουν/ ποδηλατίσουν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονότητες, κ.α. Αποκλεισμός υπάρχει, επίσης, και στους επισκέπτες, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα είτε να νοικιάσουν ή να μεταφέρουν με το πλοίο το ιδιωτικό τους όχημα. Επομένως, καθίσταται αναγκαία η σύνθεση μίας στρατηγικής για την αναδιαμόρφωση τόσο της λειτουργίας όσο και των υποδομών του μεταφορικού συστήματος της πόλης, η οποία να έχει ως βασική μέριμνα την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης όλων των ομάδων του πληθυσμού.

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	Ένας βιώσιμος Δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με την παραλιακή ζώνη (εντός ή εκτός των οικισμών) και στους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου (π.χ. τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, μοναστήρια, χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, καταφύγια άγριας ζωής, κτλ.) διαμέσου ποδηλατικών και πεζοπορικών διαδρομών, καθώς και μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς όπως κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.. Παράλληλα, θα πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής κυρίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση).
	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα τα συστήματα ITS, η τηλεματική ή τα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Εστιάζοντας στην περίπτωση της Χίου, ο αριθμός τροχαίων συμβάντων, υποδηλώνει την άμεση ανάγκη βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης για όλους τους χρήστες οδών και κοινοχρήστων χώρων.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στη Χίου και αποτελεί μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι η Χίος αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, θα ήταν επιθυμητό να δοθεί έμφαση και στους επισκέπτες μετακινούμενους (ιδιαίτερα τους επαναλαμβανόμενους).

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Οικονομικές	**9.** Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις	Το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας ευέλικτες λύσεις, ενώ παράλληλα θα δώσει έμφαση και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός με σκοπό τη διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας σε μεγαλύτερο χρονικό εύρος. Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε, μέσα από τις παραπάνω δράσεις, να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής.
	10. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της Χίου. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα ΜΜΜ και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις), καθώς και η υιοθέτηση συνδυαστικών λύσεων όπως συνδυασμένες μετακινήσεις (αξιοποίηση park n' ride). Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και στην αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.
	11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	Ιδιαίτερη συνεισφορά στη βιώσιμη κινητικότητα, αλλά και στην επιχειρηματική δραστηριότητα της περιοχής, έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.

3.3 Διατύπωση Τελικού Οράματος και Προτεραιοτήτων

Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου (https://www.chios.gov.gr/dimotes/dimosia-diavoulefsi/item/3527-diavoulefsi-oramatos-svak), ήτοι του φορέα εκπόνησης, προς διαβούλευση και κατάθεση απόψεων και σχολίων. Επιπλέον, το όραμα και οι προτεραιότητας αναρτήθηκαν και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου (http://chios.sbak.gr/vision-xios) για κατάθεση απόψεων και σχολίων.



Εικόνα 3-1: Όραμα ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του Δήμου



Εικόνα 3-2: Όραμα ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ

Η διατύπωση του τελικού οράματος και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου, μετά το πέρας του χρόνου της διαβούλευσης, παρουσιάζονται ως ακολούθως:

«Να καθιερωθούν περιβαλλοντικά φιλικοί τρόποι μετακίνησης στην πόλη της Χίου, ώστε να αποτελεί τόπο που προσφέρει εξαιρετική ποιότητα ζωής, να είναι ελκυστική για κατοίκους και επισκέπτες και να αποτελεί είσοδο-πύλη του νησιού αντάξια της ενδοχώρας και της ιστορίας της. Το σύνολο του νησιού να μετατραπεί σε εναλλακτικό τουριστικό προορισμό παγκόσμιας εμβέλειας που συνδυάζει παραδοσιακές μορφές περιήγησης, παραδοσιακές μορφές παραγωγής, εμβάθυνση στον τοπικό πολιτισμό ώστε να προωθηθεί με αυτόν τον τρόπο μία οικονομική ανάπτυξη που δε θα απειλεί τον πυλώνα στον οποίο στηρίζεται η ελκυστικότητα, ανάπτυξη και διαχρονικότητα του νησιού: η φύση και τα μοναδικά της δώρα, το τοπίο και τα αγροτικά προϊόντα»

Πίνακας 3-2: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Χίου

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	**1.** Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. περπάτημα ή άλλοι μη ρυπογόνοι τρόποι μετακίνησης) έναντι του συμβατικού αυτοκίνητου ή του συμβατικού μηχανοκίνητου δικύκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στη Χίο. Σε αυτή την κατεύθυνση βοηθούν τα κάθε είδους ηλεκτροκίνητα οχήματα (ΙΧ, μηχανάκι, ποδήλατο). Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί, επίσης, και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.
	2.Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου	Η προστασία των οικισμών της Χίου και ιδιαίτερα των παραδοσιακών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Παράλληλα, θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, ειδικά κατά τους θερινούς μήνες, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου. Επομένως, η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου (συμπ. Οδικού περιβάλλοντος).

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Κοινωνικές	**3.** Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας	Η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός των ορίων των οικισμών. Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπο καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στη ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν ή και να περπατήσουν/ ποδηλατίσουν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονότητες, κ.α. Αποκλεισμός υπάρχει, επίσης, και στους επισκέπτες, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα είτε να νοικιάσουν ή να μεταφέρουν με το πλοίο το ιδιωτικό τους όχημα. Επομένως, καθίσταται αναγκαία η σύνθεση μίας στρατηγικής για την αναδιαμόρφωση τόσο της λειτουργίας όσο και των υποδομών του μεταφορικού συστήματος της πόλης, η οποία να έχει ως βασική μέριμνα την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης όλων των ομάδων του πληθυσμού.

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	Ένας βιώσιμος Δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με την παραλιακή ζώνη (εντός ή εκτός των οικισμών) και στους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου (π.χ. τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, μοναστήρια, χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, καταφύγια άγριας ζωής, κτλ.) διαμέσου ποδηλατικών και πεζοπορικών διαδρομών, καθώς και μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς όπως κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.. Παράλληλα, θα πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής κυρίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση).
	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα τα συστήματα ITS, η τηλεματική ή τα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Εστιάζοντας στην περίπτωση της Χίου, ο αριθμός τροχαίων συμβάντων, υποδηλώνει την άμεση ανάγκη βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης για όλους τους χρήστες οδών και κοινοχρήστων χώρων.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στη Χίου και αποτελεί μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι η Χίος αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, θα ήταν επιθυμητό να δοθεί έμφαση και στους επισκέπτες μετακινούμενους (ιδιαίτερα τους επαναλαμβανόμενους).

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Οικονομικές	**9.** Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις	Το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας ευέλικτες λύσεις, ενώ παράλληλα θα δώσει έμφαση και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός με σκοπό τη διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας σε μεγαλύτερο χρονικό εύρος. Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε, μέσα από τις παραπάνω δράσεις, να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής.
	10. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της Χίου. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα ΜΜΜ και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις), καθώς και η υιοθέτηση συνδυαστικών λύσεων όπως συνδυασμένες μετακινήσεις (αξιοποίηση park n' ride). Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και στην αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.
	11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	Ιδιαίτερη συνεισφορά στη βιώσιμη κινητικότητα, αλλά και στην επιχειρηματική δραστηριότητα της περιοχής, έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.

3.4 Έκθεση μετρήσιμων «έξυπνων» στόχων

Η συγκεκριμένη ενότητα διατυπώνει τους επιμέρους στόχους του ΣΒΑΚ, οι οποίοι απορρέουν από τις προτεραιότητες που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Οι σχετικές ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για τη δεύτερη σειρά οδηγιών του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019) αναφέρουν πως οι στόχοι αυτοί, που πλέον προκύπτουν και σχετίζονται με τους δείκτες παρακολούθησης του σχεδίου, **συγκεκριμενοποιούν τις προτεραιότητες του σχεδίου διότι καθορίζουν με σαφή τρόπο** τι πρέπει να πραγματοποιηθεί προκειμένου να αλλάξει αποτελεσματικά η υφιστάμενη κατάσταση.

Η επίτευξη τους μάλιστα εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος, συνεισφέρει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου. Γι' αυτό το λόγο, διαπιστώνεται πως αποτελούν ζήτημα κομβικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να τονισθεί πως στόχοι και «δείκτες» αποτελούν <u>ενιαίο σύνολο</u> και είναι σημαντικό να επιλεγούν κοινοί στόχοι με δεδομένα που αξιολογούνται ως δείκτες και σε άλλα αντίστοιχα σχέδια ανά τις Ευρωπαϊκές πόλεις, ήτοι στόχοι με θεματικές «κοινής αποδοχής».

Στη μεθοδολογική πορεία εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με την πρώτη έκδοση οδηγιών του ELTIS (2014) καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, συνίσταται η διαμόρφωση «έξυπνων» στόχων. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» πρόκειται για μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART» που ως γνωστόν είναι η αγγλική λέξη για το έξυπνος. Το ακρωνύμιο συντίθεται από τα αρχικά των λέξεων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound. Δηλαδή ένας στόχος ο οποίος τίθεται από το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος», στην περίπτωση την οποία:

i. **Είναι συγκεκριμένος**. Ο στόχος οφείλει να είναι προσδιορισμένος με ακρίβεια, εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες οι οποίοι συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

ii. **Είναι μετρήσιμος.** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ είναι αναγκαίο να μπορεί να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι

iii. **Είναι εφικτός.** Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς που καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.

iv. **Είναι σχετικός.** Ο στόχος πρέπει να υλοποιεί ξεκάθαρα τις προτεραιότητες που έχουν αναπτυχθεί και να διαμορφώνουν το κοινό όραμα για τον Δήμο.

v. **Χαρακτηρίζεται από χρονικά όρια.** Η επίτευξη του στόχου δεν πρέπει να επιδιώκεται σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι σε μία τέτοια περίπτωση χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι έξυπνοι στόχοι σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας. Εφόσον κριθούν αποδεκτοί από τους θεσμικούς φορείς, σε επόμενη φάση καθορίζονται τα μέτρα του σχεδίου, ενώ δημιουργείται και το μεθοδολογικό πλαίσιο παρακολούθησης του βαθμού επίτευξης τους σε επόμενο στάδιο.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα ποσοστά που παρουσιάζονται στον επόμενο εναρμονίζονται με τη διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις και αποτελούν τους αρχικούς δείκτες του ΣΒΑΚ Χίου. Επίσης λήφθηκαν υπόψη οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων που πραγματοποιήθηκαν και οι δείκτες όπως υπολογίστηκαν από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.

Πίνακας 3-3: Στόχοι ΣΒΑΚ Χίου

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις				
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	Τα οχήματα του δημοσίου και του δημοτικού στόλου και των ιδιωτικών μετακινήσεων χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγω ορυκτά καύσιμα	5 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στον Δήμο	10 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στον Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	Δεν υπάρχουν θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	52 σταθμοί φόρτισης (επίπεδο Δήμου)		
Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου				
2.1 Μείωση διαμπερών ροών	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)
2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	2,30% στην περιοχή παρέμβασης	Αύξηση κατά 3,5%	Αύξηση κατά 5% (από τη χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 7,5% (από τη χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	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
2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές)	1,5km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Χίου	3km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Χίου	5km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Χίου

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας				
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30%	Μείωση κατά 50%
3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	΄Υπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 5%	΄Υπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 10%	΄Υπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 15%
3.3 Αύξηση ενεργών 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)
Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση				
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	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
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Μη επαρκείς υποδομές για ΑμεΑ	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στη Χίο	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στη Χίο	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στη Χίο
4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 80%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 90%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου				
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	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
5.2 Αύξηση ενεργών 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)
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	74% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%
Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα				
6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 25% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 55% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Πλήρη λειτουργία συστήματος τηλεματικής
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας				
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Ετησίως, το 37,2% των τροχαίων συμβάντων αφορούν σε σοβαρά και θανατηφόρα τροχαία	Μείωση (σε σχέση με σήμερα) τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 25%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 50%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 80%
7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 15%	Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 30%	Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 60%

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της Χίου	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της Χίου	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της Χίου
Προτεραιότητα 8. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων				
8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Δεν έχει ολοκληρωθεί η συλλογή των ερωτηματολογίων σχετικά με το ενδιαφέρον συμμετοχής σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας	Τουλάχιστον το 70 -75% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
Προτεραιότητα 9. Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις				
9.1 Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	Υπάρχει δίκτυο 84,4 km περιπατητικών διαδρομών	Αύξηση κατά 5% των διαδρομών	Αύξηση κατά 10% των διαδρομών	Αύξηση κατά 15% των διαδρομών
Προτεραιότητα 10. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών				
10.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	Αραιή συχνότητα δρομολογίων κατά τις ώρες αιχμής	20 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
10.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	4 σταθμοί park n ride
10.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία συλλογής των ερωτηματολογίων σχετικά με την ικανοποίηση των κατοίκων για τις μετακινήσεις	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών				
11.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% της περιοχής παρέμβασης θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% της περιοχής παρέμβασης θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% της περιοχής παρέμβασης θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας

Αθήνα, Απρίλιος 2022

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΕΡ. ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ
ΔΙΠΛ. ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.
M.Sc. (Eng.), M.Sc. (Fin.)
ΜΕΛΟΣ Τ.Ε.Ε. ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ 54882
ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ 26 - 26 - ΑΘΗΝΑ 106 80
ΤΗΛ. 210 3306742 - ΑΦΜ: 043771537 - ΔΟΥ: Δ' ΑΘΗΝΩΝ

Θεόδωρος Μαυρογεώργης

Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng),MSc (Fin)

Νόμιμος Εκπρόσωπος και Συντονιστής της Ένωσης Οικονομικών Φορέων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

<u>Παράρτημα Ι</u>: 2η Δημόσια Διαβούλευση

ΠΡΑΚΤΙΚΑ 2ης ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Χίου

Ημερομηνία: Πέμπτη, 10 Φεβρουαρίου 2022
Ώρα έναρξης: 10.30
Τοποθεσία : Τηλεδιάσκεψη μέσω της πλατφόρμας e-presence, https://www.epresence.gov.gr/conferences

Φορείς/ Πολίτες:

1. Δήμος Χίου
2. ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
3. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
4. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Χίου
5. Περιφερειακή Ενότητα Χίου
6. Φίλοι των Μονοπατιών
7. Αστικό ΚΤΕΛ
8. Τροχαία Χίου
9. Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Χίου
10. Σύλλογος Επαγγελματιών Καρφά - Αγίας Ερμιόνης - Μέγα Λιμνιώνα
11. Εφορία Αρχαιοτήτων Χίου
12. Κεντρικό Λιμεναρχείο Χίου
13. Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής – Γενική Γραμματεία Αιγαίου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο με ορίζοντα δεκαπενταετίας που έχει ως σκοπό τη διερεύνηση και επιλογή στρατηγικής και παρεμβάσεων και έργων στον αστικό ιστό του Δήμου, με γνώμονα την εξασφάλιση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης. Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση των φορέων και των πολιτών σχετικά με:

- ⇨ Τη Βιώσιμη Κινητικότητα
- ⇨ Τι είναι ΣΒΑΚ
- ⇨ Την Υφιστάμενη Κατάσταση του Δήμου Χίου
- ⇨ Το Όραμα, τις Προτεραιότητες και τους Στόχους του ΣΒΑΚ
- ⇨ Μέτρα για την κινητικότητα

Πρακτικά συνάντησης

- **10:43-10:44 Άνοιγμα Συζήτησης**

Τη συζήτηση άνοιξε ο **κ. Ιωάννης Ξενάκης, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου**. Ο κ. Ξενάκης (εκ μέρους του Δημάρχου κ. Σταμάτιου Κάρματζη και της Τεχνικής Υπηρεσίας) καλωσόρισε τους συμμετέχοντες της Διαβούλευσης. Τόνισε πως έχει φτάσει η

ώρα να υλοποιηθεί ένα σχέδιο για να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής και ιδιαίτερα της πόλης της Χίου.

- **10:44-11:20 Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, Όραμα, Προτεραιότητες και Στόχοι του Δήμου Χίου**

Στη συνέχεια, **ο κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε., παρουσίασε τα χαρακτηριστικά της υφιστάμενης κατάστασης και την πρωταρχική διατύπωση του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων του ΣΒΑΚ.

Η αναλυτική παρουσίαση του κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη επισυνάπτεται στο παρόν κείμενο.

- **11:20-12:10 Μέτρα για την Κινητικότητα**

Ο **κ. Θάνος Βλαστός**, Ομότιμος Καθηγητής του ΕΜΠ, ξεκίνησε θέτοντας την ερώτηση «*Τι πρέπει να γίνει ώστε σε 30 χρόνια η Χίος να είναι κλιματικά ωφέλιμη. Δε βρισκόμαστε εδώ για να διαλέξουμε σενάριο, αλλά για να σκεφτούμε πως θα αλλάξουμε την κατάσταση. Η Χώρα της Χίου σε λίγο καιρό δε θα μπορεί να «αναπνέει», για αυτό πρέπει να αλλάξει η νοοτροπία. Το κέντρο έχει μετατραπεί σε έναν κυκλικό κόμβο, όπου όλοι περνούν από εκεί. Ο Περιφερειακός δεν έχει πάρει καθόλου κυκλοφορία από το κέντρο της Χίου. Οι δρόμοι πρέπει να δίνουν προτεραιότητα στο ποδήλατο και στον πεζό και όχι στο αυτοκίνητο. Έχει δημιουργηθεί η ανάγκη να περπατήσουμε στο παραλιακό μέτωπο, αλλά περνάει η Εθνική Οδός από εκεί. Επιπλέον, ειδικά στην περιοχή των Βροντάδων δεν υπάρχει χώρος για περπάτημα, δεν υπάρχει καμία πλατεία.»*

Η αναλυτική παρουσίαση του κ. Θάνου Βλαστού επισυνάπτεται στο παρόν κείμενο.

- **12:10-14:00 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση**

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε η **κα. Ευτυχία Βορριά,** επικεφαλής της ομάδας εργασίας, και ευχαρίστησε τον κ. Μαυρογεώργη και τον κ. Βλαστό για την παρουσίαση.

Έπειτα ο **κ. Παντελής Καλανδρόπουλος**, εκπρόσωπος της Τροχαίας Χίου, τόνισε ότι στη Χίο υπάρχουν περισσότερα από 7 ιατρεία και ο μεγάλος αυτός αριθμός των ιατρείων προκαλεί και μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και παράνομη στάθμευση στην πόλη της Χίου.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** απάντησε πως στο κέντρο της πόλης της Χίου υπάρχει μια ποικιλία χρήσεων γης που προκαλεί τον αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο. Επιπλέον, πρωταρχική σκέψη για μετακίνηση δε θα έπρεπε να είναι το αυτοκίνητο.

Στη συνέχεια **κ. Παντελής Καλανδρόπουλος** ρώτησε εάν τα τροχαία συμβάντα που παρουσιάστηκαν αφορούν το σύνολο του Δήμου, διότι ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων της Χίου είναι πολύ μικρότερος.

Στην ερώτηση απάντησε ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** λέγοντας ότι ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων που αναφέρθηκε στην παρουσίαση αφορούσε το σύνολο του Δήμου.

Τον λόγο πήρε στη συνέχεια ο **κ. Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος,** Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π. Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π. και μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας και της ομάδας έργου, ανέφερε ότι αυτή τη στιγμή τα αυτοκίνητα φτάνουν στο κέντρο και το διασχίζουν, το καλύτερο θα ήταν να φτάνουν αλλά να μην μπορούν να το διασχίσουν.

Στη συνέχεια η **κα. Ευτυχία Βορριά** είπε ότι όλα μπορούν να γίνουν αρκεί να υπάρχει η διάθεση και η όρεξη.

Έπειτα τον λόγο πήρε ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** λέγοντας ότι για να «*μπορέσω να φτάσω αλλά να μη διασχίσω το κέντρο*» σημαίνει ότι θα πρέπει να υπάρχουν περιμετρικά χώροι στάθμευσης και να αξιοποιηθεί ο περιφερειακός δρόμος όχι μόνο για τις μετακινήσεις Β-Ν (τις διαμπερείς), αλλά και για τις μετακινήσεις που έχουν ένα από τα δύο άκρα μέσα στην πόλη της Χίου. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί με τη δημιουργία χώρων στάθμευσης σε περιοχές που είναι όμορες του περιφερειακού και δίνοντας μετά τη δυνατότητα με mini-bus να φτάσει κάποιος στο κέντρο της πόλης. Αυτή είναι μια δόκιμη λύση για τα χαρακτηριστικά της πόλης της Χίου, θα αξιοποιούσε τον περιφερειακό και θα κρατούσε μεγάλο ποσοστό της κυκλοφορίας στην περίμετρο της πόλης.

Τον λόγο στη συνέχεια πήρε η **κα. Ευτυχία Βορριά** εντυπωσιακό είναι το πόσο πολύ κίνηση υπάρχει στο κέντρο της πόλης, ενώ οι αποστάσεις είναι μικρές.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** είπε πως είναι μια νοοτροπία, σε συνδυασμό με τις συνήθειες που έχει ο καθένας και μια «άνεση» που σου προσφέρει το αυτοκίνητο θα συνεχίσουν να το χρησιμοποιούν, ωστόσο εάν δημιουργηθούν ισότιμες συνθήκες για τον πεζό, τον ποδηλάτη δε θα είναι εύκολο να χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο με την ίδια ευκολία. Δημιουργώντας έτσι συνθήκες «πολιτισμένης πόλης» αλλά και βελτίωσης του περιβάλλοντος.

Τον λόγο έπειτα πήρε, η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** εκπρόσωπος του Συλλόγου Φίλοι των Μονοπατιών, ρώτησε τον κ. Βλαστό εάν είναι δυνατόν να οριστεί ένα «κέντρο» για τη Χώρα, διότι δεν υπάρχει κάτι σαφώς ορισμένο και δεν είναι εύκολο να δοθεί λύση.

Στην ερώτηση απάντησε ο **κ. Θάνος Βλαστός,** Ομότιμος Καθηγητής του Ε.Μ.Π., λέγοντας πως πρέπει να αποδειχθεί ιστορικά το κέντρο της Χώρας, κάτι το οποίο είναι δύσκολο να συμβεί, για αυτό τον λόγο θα οριστούν νέες γειτονιές.

Η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** πρότεινε να ενωθούν μέρη των Πολεοδομικών Ενοτήτων και να δημιουργήσουν ένα «κέντρο».

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** είπε ότι δεν χρειάζεται στην παρούσα φάση να περιμένουμε τη θεσμοθέτηση του ιστορικού κέντρου, μπορούμε να οριοθετήσουμε σε όρους βιώσιμης κινητικότητας να ορίσουμε μια περιοχή που θα είναι ήπιας κυκλοφορίας ή car-free zones.

Έπειτα τον λόγο πήρε **κ. Γιάννης Καρράς**, εκπρόσωπος του Συλλόγου Επαγγελματιών Καρφά – Αγίας Ερμιόνης - Μέγα Λιμνιώνα, από τον Καρφά έως το Μέγα Λιμνιώνα υπάρχουν μικρά πεζοδρόμια ή ακόμη και καθόλου. Επιπλέον, στην παραλία δεν υπάρχουν χώροι να περπατήσουν οι κάτοικοι και οι επισκέπτες. Θα πρέπει να πέσουν οι ταχύτητες και να φτιαχτούν πεζοδρόμια για να μπορέσουν να αναπτυχθούν/ αξιοποιηθούν οι περιοχές. Επίσης, στην περιοχή Βαρβάσι, από τον Καμένο Πύργο έως το Πολυκλαδικό δεν υπάρχει πεζοδρόμιο κι αν υπάρχει χρησιμοποιείται για στάθμευση από τα αυτοκίνητα. Δεν είναι μόνο το κέντρο της Χίου που πρέπει να επικεντρωθεί η μελέτη αλλά και οι γειτονιές, οι οποίες είναι καταλυμένες από τα αυτοκίνητα.

Η **κα. Ευτυχία Βορριά,** είπε ότι η επικέντρωση των αναπλάσεων δεν θα έπρεπε να είναι μόνο στο κέντρο της Χίου, αλλά και σε άλλες περιοχές όπως είναι ο Καρφάς, ο Μέγας Λιμνιώνας, κ.ά.

Ο **κ. Γιάννης Καρράς,** τόνισε πως η περιοχή του Κάμπου συνορεύει με την περιοχή με τον Μέγα Λιμνιώνα, ο επισκέπτης, όμως, δεν μπορεί να πάει στον Κάμπο με ποδήλατο είτε με πόδια με ασφάλεια, παρά μόνο με αυτοκίνητο.

Έπειτα ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** εκπρόσωπος του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου, πήρε τον λόγο αναφέροντας κάποια στατιστικά στοιχεία, για τα εισιτήρια του ΚΤΕΛ, από τη δεκαετία του ’80. Χαρακτηριστικά ανέφερε ότι κατά τα έτη 1980-1989 με το αστικό ΚΤΕΛ μεταφέρθηκαν 8.660.000 επιβάτες, κατά τα έτη 1990-1999 μεταφέρθηκαν 6.370.000 επιβάτες ενώ κατά τη δεκαετία 2011-2020 μεταφέρθηκαν 2.300.000 επιβάτες. Το ΚΤΕΛ προσπαθεί να πάρει «επίσημη» στάση πάνω στο λιμάνι της Χίου, κάποιος επιβάτης που θέλει να κατέβει στην πόλη θα πρέπει να αποβιβαστεί στον Αστικό Όμιλο ή μετά στην αφετηρία των ΚΤΕΛ. Υπάρχουν αρκετά προβλήματα με παράνομα σταθμευμένα αυτοκίνητα που εμποδίζουν την κίνηση των λεωφορείων. Επιπλέον, υπάρχει μεγάλο πρόβλημα με τα κλαδιά των δέντρων και τα μεγάλα οχήματα (λεωφορεία, απορριμματοφόρα, κλπ.) αναγκάζονται να κινηθούν στο αντίθετο ρεύμα. Ένα ακόμη πρόβλημα είναι η βατότητα και η προσβασιμότητα στις στάσεις των λεωφορείων και ειδικότερα στην περιοχή του Κάμπου.

Ο **κ. Θάνος Βλαστός,** στη συνέχεια είπε ότι ο ορισμός ενός κέντρου ή μιας περιοχής ήπιας κυκλοφορίας θα πρέπει να περιβάλλεται από κάποιον δρόμο για να λειτουργεί σαν δακτύλιος.

Τον λόγο στη συνέχεια πήρε ο **κ. Μαϊστράνης,** λέγοντας ότι όλα είναι θέμα νοοτροπίας, πιο παλιά περνούσαν αυτοκίνητα από την Απλωταριά, τώρα όμως είναι αδιανόητο να μην είναι πεζόδρομος. Η κατάσταση στο Βαρβάσι χειροτερεύει μέχρι να αφαιρεθούν τα αυτοκίνητα και από εκεί. Παλαιότερα στο Βροντάδο ο κόσμος έβγαινε έξω, τώρα δεν έχει χώρο να περπατήσει.

Στη συνέχεια **κα. Ευτυχία Βορριά,** ρώτησε εάν υπάρχει κάποια άλλη ερώτηση.

Στη συνέχεια η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** πήρε τον λόγο τονίζοντας πόσο σημαντικό είναι που το ΣΒΑΚ θα γίνει σε αυτές τις 3 Π.Ε. (Χίου, Ομηρούπολης, Αγίου Μηνά) που συγκεντρώνουν μεγαλύτερο πληθυσμό και τουρισμό. Έπειτα ρώτησε εάν το ΣΒΑΚ μπορεί να δώσει κάποιες κατευθύνσεις για τη χωροθέτηση χώρων στάθμευσης. Στην αρχή ο κ. **Θεόδωρος Μαυρογεώργης** είπε να γίνουν χώροι στάθμευσης κοντά στον περιφερειακό, είναι δυνατόν να γίνει πιο συγκεκριμένο.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** απάντησε λέγοντας ότι το ΣΒΑΚ πρόκειται για ένα στρατηγικό σχέδιο, με το οποίο δίνονται οι κατευθύνσεις, για παράδειγμα θα γίνει η πρόταση για μια ζώνη εκατέρωθεν από τον Περιφερειακό για εύρεση χώρου στάθμευσης. Σειρά έχει το όραμα, οι προτεραιότητες και οι στόχοι και στη συνέχεια είναι η ανάπτυξη των σεναρίων (Τάσεων, Ήπιο, Ριζοσπαστικό).

Η **κα. Ευτυχία Βορριά,** ανέφερε ότι η κυκλοφοριακή μελέτη του MasterPlan για το λιμάνι θα ολοκληρωθεί στις 17 του μήνα και αυτή τη χρονική περίοδο εκπονείται Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς** αποχώρησε από τη Διαβούλευση.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε η **κα. Ειρήνη Μισερτζή,** εκπρόσωπος της Περιφερειακής Ενότητας Χίου, αναφέροντας ότι η Εθνική Οδός διέρχεται από το κέντρο της Χίου. Ιδανικό θα ήταν να αποχαρακτηριστεί η παραλιακή οδός ως εθνικό δίκτυο και να χαρακτηριστεί η Περιφερειακή Οδός.

Έπειτα ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** είπε ότι ένα μέτρο που θα προτείνει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, να αποχαρακτηριστεί το κομμάτι εντός του οικισμού και να χαρακτηριστεί η Περιφερειακός οδός. Θα χρειαστεί ιδιαίτερη προσοχή με την Πολεοδομία, κυρίως, σε θέματα συμβατότητας των παρόδιων χρήσεων.

Τον λόγο στη συνέχεια πήρε η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** ρωτώντας εάν η οδός Απλωταριάς έχει αποχαρακτηριστεί από Εθνική Οδός.

Η **κα. Ειρήνη Μισερτζή,** απάντησε λέγοντας ότι επίσημα δεν έχει απαχαρακτηριστεί, για να γίνει αυτό θα πρέπει ένας καινούργιος δρόμος να χαρακτηριστεί ως εθνικό δίκτυο.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** πρόσθεσε πως θα πρέπει να γίνει επισήμως αίτημα στο ΥΠΟΜΕΔΙ, συνήθως από τον Δήμο και με βοήθεια της Περιφέρειας για να αποχαρακτηριστεί μια οδός.

Η **κα. Ειρήνη Μισερτζή,** επίσης ανέφερε ότι η Εθνική Οδός περνάει μέσα από τον Κάμπο και κάποια στιγμή θα ήθελαν να αλλάξει αυτό.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε εάν υπάρχει κάποιο ΣΧΟΟΑΠ ή πολεοδομικό σχέδιο που αναφέρει τον αποχαρακτηρισμό των οδών από εθνικό δίκτυο.

Η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** απάντησε λέγοντας ότι υπάρχουν κάποιες γενικές κατευθύνσεις από το ΓΠΣ, ενώ η Δ.Ε. Ομηρούπολης δεν έχει εκπονημένο ΣΧΟΟΑΠ.

Έπειτα ο **κ. Θάνος Βλαστός,** είπε πως όταν γίνει υποβάθμιση μιας οδού χρειάζεται μια παράκαμψη όχι κάποιος παράλληλος.

Η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** ρώτησε εάν είναι δυνατόν να βρεθεί μια παρακαπτήρια οδός, για να ενοποιηθεί το παραλιακό μέτωπο και να δοθεί στους κατοίκους/ επισκέπτες.

Η **κα. Ευτυχία Βορριά,** τόνισε ότι πρόβλημα υπάρχει από τον Κάμπο και μετά καθώς δεν υπάρχει εναλλακτική.

Η **κα. Ειρήνη Μισερτζή**, έκανε την παρατήρηση πως αν δεν υπάρχει εναλλακτική δε θα μπορέσει να γίνει αποχαρακτηρισμός της Ε.Ο.

Έπειτα ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε εάν υπάρχει η δυνατότητα κάποιου τεχνικού έργου, π.χ. σήραγγα.

Η **κα. Ευτυχία Βορριά,** ανέφερε ότι η ο παραλιακός άξονας χρησιμοποιείται πολύ για αναψυχή.

Στη συνέχεια η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** ανέφερε ότι το ΣΒΑΚ είναι μια αφορμή, μια μελέτη για να «*συνειδητοποιήσουμε τι θέλουμε*».

Έπειτα ο **κ. Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος,** είπε ότι οι Εθνικές Οδούς που ανήκουν στο τριτεύον. Υπάρχουν δύο τρόποι αντιμετώπισης, ο πρώτος να γίνει μια προσπάθεια να «πειστεί» το Υπουργείο ότι είναι λάθος ο χαρακτηρισμός του τριτεύον εθνικού δικτύου και η δεύτερη προσέγγιση να προταθούν κάποια μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Η δημιουργία ενός περιφερειακού είναι μια εναλλακτική αλλά έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις και δίνει χώρο στο αυτοκίνητο.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε η **κα Άννα Μισαηλίδου,** εκπρόσωπος της Εφορείας Αρχαιοτήτων Χίου, ρωτώντας πόση είναι η μέγιστη απόσταση που ένας πεζός είναι διατεθειμένος να περπατήσει για να φτάσει στον προορισμό του.

Στην ερώτηση απάντησε ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** λέγοντας ότι η μέγιστη απόσταση που περπατάει ένας πεζός είναι 1,5-2,0 χλμ. Με βάση τη βιβλιογραφία η μέγιστη απόσταση βάδισης είναι 500 μ., ωστόσο λόγω του ανάγλυφου της περιοχής δε θα πεζοδρομηθεί όλη η Χώρα της Χίου, αλλά δεν θα έχει προτεραιότητα το αυτοκίνητο.

Ο **κ. Θάνος Βλαστός,** συμπλήρωσε πως όλοι δεν είναι ίδιοι και δεν περπατούν την ίδια απόσταση. Ωστόσο, υπάρχουν τα ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια που βοηθούν στο να διανυθούν μεγαλύτερες αποστάσεις. Το θέμα δεν είναι το πόσο θα περπατήσει κάποιος αλλά να μπορούν **όλοι** να περπατήσουν.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** είπε πως από τα ερωτηματολόγια είναι δυνατόν να βρεθούν πληροφορίες για μετακινήσεις που έχουν και τα δύο άκρα εντός της πόλης. Πρέπει να αλλάξει η νοοτροπία για τις μετακινήσεις των 1,5-2,0 χλμ. Μια απόσταση των 800 μ. μπορεί να περπατηθεί, αλλά είναι σκοπός να μπορεί κάποιος να περπατήσει και με ασφάλεια.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** είπε πως υπό το βάρος της κλιματικής αλλαγής, θα πρέπει να αλλάξει και το αξίωμα του σχεδιασμού.

Στη συνέχεια ο **κ. Θάνος Βλαστός,** συμπλήρωσε ότι από μετρήσεις που έχουν γίνει η ταχύτητα του πεζού διαφέρει το πρωί που βιάζεται να πάει στη δουλειά, με το απόγευμα που είναι πιο χαλαρός. Έδωσε παραδείγματα από το εξωτερικό όταν πεζοδρομείται μια μικρή περιοχή δημιουργούνται χώροι στάθμευσης περιφερειακά, ενώ όταν πεζοδρομείται μεγαλύτερη περιοχή δημιουργούνται χώροι στάθμευσης και στο εσωτερικό της περιοχής αλλά με συγκεκριμένο τρόπο.

Τέλος, η **κα. Ευτυχία Βορριά** έκλεισε την 2^{η} Διαβούλευση αφού πρώτα ευχαρίστησε όλους τους συμμετέχοντες, καθώς και τον **κ. Θεόδωρο Μαυρογεώργη** και τον **κ. Θάνο Βλαστό** για τις παρουσιάσεις τους.

<u>Επισύναψη εγγράφων</u>

- *Παρουσιάσεις*
  1. κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη, Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Fin), ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.,
  2. κ. Θάνου Βλαστού, Ομότιμος Καθηγητής του ΕΜΠ

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

2η Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση

«Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, Όραμα, Προτεραιότητες και Στόχοι του Δήμου Χίου»

ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Θοδωρής Μαυρογεώργης,
Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

Αθήνα, Πέμπτη 10 Φεβρουαρίου 2022

ΜΣΜ–ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.
με δ.τ. «ΜΣΜ CONSULTING»
Ασκληπιού 26–28, Τ.Κ. 10680, τηλ: 2103306742, fax: 2103606762, e–mail: info@msmconsulting.gr, mmat@otenet.gr

Γραφείο Μελετών & Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου: Κυκλοφοριακά/ Συγκοινωνιακά, Περιβαλλοντικά, Οικονομοτεχνικά, Διαχείριση Έργων (Project Management), Ερευνητικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- *Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοχης Σύμπραξης σε **(19)** ΣΒΑΚ Δήμων: Αθηναίων **(έχει ολοκληρωθεί)**, Πειραιά **(έχει ολοκληρωθεί)**, Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου **(έχει ολοκληρωθεί)**, Χαλανδρίου **(έχει ολοκληρωθεί)**, Ελληνικού-Αργυρούπολης **(έχει ολοκληρωθεί)**, Κηφισιάς **(έχει ολοκληρωθεί)**, Δάφνης-Υμηττού **(έχει ολοκληρωθεί)**, Πεντέλης **(έχει ολοκληρωθεί)**, Χαλκίδας **(έχει ολοκληρωθεί)**, Ζωγράφου **(έχει ολοκληρωθεί)**, Καρδίτσας **(έχει ολοκληρωθεί)**, Θηβαίων, Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, Χίου, Θήρας, Αγ. Δημητρίου, Μυτιλήνης, Π. Φαλήρου*
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: Ποδηλατοδρόμων και «Πράσινων» Διαδρομών, Δημοτικής Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών & συγκοινωνιακών μελετών για τις νέες επενδύσεις του MASTERPLAN του Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.)
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013- σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015- σήμερα)
- Πελατολόγιο: δημόσιοι φορείς και οργανισμοί (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΟΛΠ ΑΕ, Περιφέρειες, Νομαρχίες και Δήμους της Επικράτειας), ΝΠΙΔ και ΝΠΔΔ (Αττική Οδός ΑΕ, Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"), κα

Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

ΣΒΑΚ: **Στρατηγικό Σχέδιο** για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη
Κινητικότητα = Μεταφορά - Μετακίνηση - Προσβασιμότητα
Βιώσιμη = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία
(βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)

Η Βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης
Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος

Το ΣΒΑΚ συντάσσεται με βάση τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS

Γιατί Βιώσιμη Κινητικότητα

Κλιματική Αλλαγή:

- αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- και άλλα ακόμα πιο ~~ακραία~~ καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;

- η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία,
- η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- **Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα**

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα ;

Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα

Έτος	Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266 επιβατικά ΙΧ
Πριν το 1940	~ 8.500-9.000 επιβατικά ΙΧ
1954	14.000 επιβατικά ΙΧ
1961	41.000 επιβατικά ΙΧ
1965	96.149 επιβατικά ΙΧ
1970	210.000 επιβατικά ΙΧ
1977	427.000 επιβατικά ΙΧ
1985	1.226.070 επιβατικά ΙΧ
1995	2.171.201 επιβατικά ΙΧ
2005	4.269.569 επιβατικά ΙΧ
2010	5.183.313 επιβατικά ΙΧ
2018	5.249.135 επιβατικά ΙΧ

*Σημείωση: **Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970***

ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.

Χρηματοδοτικό Εργαλείο: Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

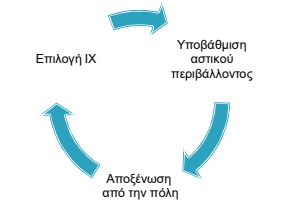
Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ**.

Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/ κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

Τα χαρακτηριστικά του Σ.Β.Α.Κ.

- **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά … για ΟΛΟΥΣ … και με ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ
- Είναι υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **και όχι εναντίον του ΙΧ**

Ο κύκλος του ΣΒΑΚ *(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)*









Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)

- Συλλογικά μέσα μεταφοράς
- Μη- μηχανοκίνητα μέσα
- Συνδυασμένες μεταφορές
- Οδική ασφάλεια
- Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης / κινητικότητας
- Ευφυή συστήματα μεταφορών
- Κίνητρα / Αντικίνητρα
- Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων
- Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου χώρου



Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων

Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού



Τι πόλη θέλουμε ;;;







17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)



Θεσμικό Πλαίσιο

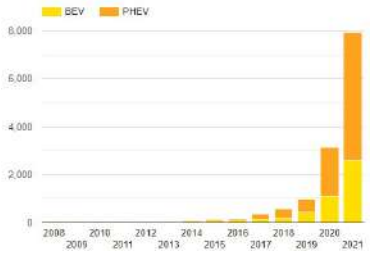
- Ψηφίστηκε ο Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.».
- Το ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με βάση τον Ν. 4784/2021 και θα συμπληρωθεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS.

Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

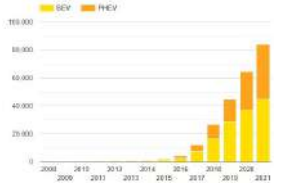
Α. Η **ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων** (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)

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

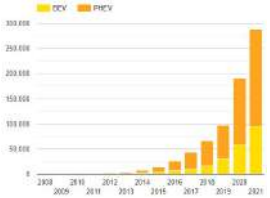
Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Ελλάδα



Πορτογαλία

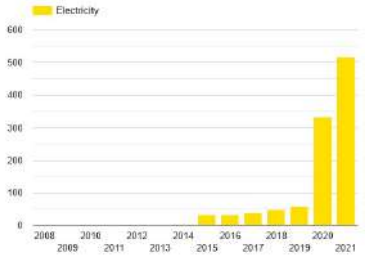


Σουηδία

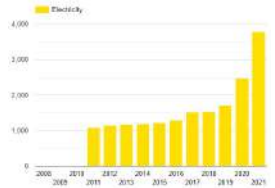
BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά
PHEV = Plug-in υβριδικά

Πηγή: https://www.eafo.eu/

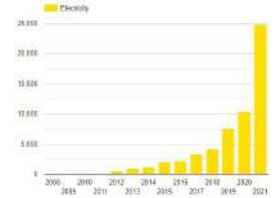
Σύγκριση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Ελλάδα



Πορτογαλία



Σουηδία

Πηγή: https://www.eafo.eu/

Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



Από Συμβατικά αυτοκίνητα | Από Ηλεκτρικά αυτοκίνητα | Από αυτοκίνητα Χωρίς Οδηγό

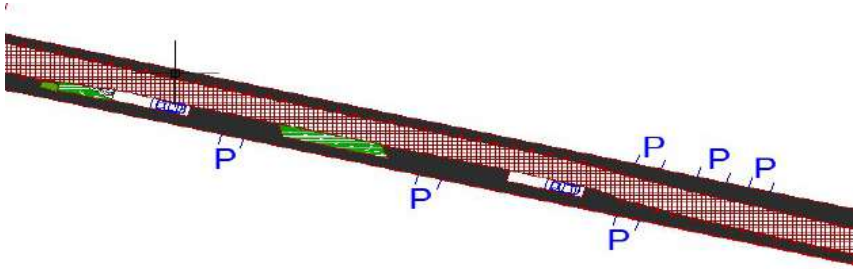
Το ποδήλατο μαζί με τα αυτοκίνητα σε σύμπνοια με τον Ελληνικό Κ.Ο.Κ.



Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



Ήπιας Κυκλοφορίας







Διαβάσεις Πεζών









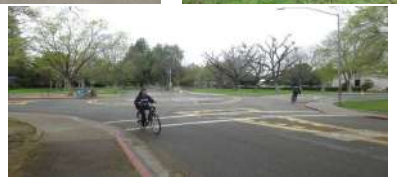
Πληροφόρηση - Τοπόσημα











Πάρκα Τσέπης (Parklets)





Αστικές Κερκίδες







Αστικές Κερκίδες - Ρέματα





ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η περιοχή που περικλείεται από τα διοικητικά όρια των **Δ.Ε. Ομηρούπολης, Χίου και Αγίου Μηνά**.



Πηγή: https://geodata.gov.gr/

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ

- Η Χίος αποτελεί το πέμπτο κατά σειρά μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας.
- Το εμβαδόν του νησιού καλύπτει 842,54 Km^2, ενώ ο πληθυσμός του ανέρχεται σε 51.390 κατοίκους.
- Η Δ.Ε. Χίου έχει πληθυσμό 23.779 κατοίκους και έδρα της είναι η πόλη της Χίου.
- Η Δ.Ε. Αγίου Μηνά έχει πληθυσμό 2.686 κατοίκους και έδρα του είναι ο οικισμός των Θυμιανών.
- Η Δ.Ε. Ομηρούπολης έχει πληθυσμό 7.335 κατοίκους και έδρα του είναι η κωμόπολη του Βροντάδου.

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Ο Δήμος Χίου παρουσιάζει μικρή **μείωση** πληθυσμού κατά -0,74% την δεκαετία 2001-2011.
- Η Δ.Ε. Χίου παρουσιάζει **αύξηση** πληθυσμού κατά + 4,59%
- Η Δ.Ε. Αγίου Μηνά παρουσιάζει **αύξηση** πληθυσμού κατά +22,14%
- Η Δ.Ε. Ομηρούπολης παρουσιάζει **αύξηση** πληθυσμού κατά +0,75%

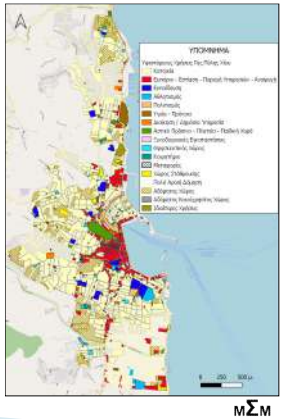
Περιοχική Ενότητα ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης)	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πραγματικός (δε βασίζει Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (Έδρα: Μυτιλήνη)	1991	201.398			199.231	3,46%	
	2001	205.235	1,91%	-2,83%	206.121		-3,51%
	2011	199.231			198.894		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος)	1991	52.711			52.184	2,35%	
	2001	53.106	0,75%	-0,85%	53.408		-1,74%
	2011	52.674			52.477		
ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ (Έδρα: Χίος)	1991	51.627			51.060	1,72%	
	2001	51.773	0,28%	-0,74%	51.936		-1,26%
	2011	51.390			51.269		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ	1991	35.231			33.894	2,67%	
	2001	25.671	-1,74%	4,59%	23.779		10,88%
	2011	26.850			26.361		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ	1991	2.393			2.412	11,36%	
	2001	2.576	11,91%	22,14%	2.686		22,24%
	2011	3.271			3.552		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΜΗΡΟΥΠΟΛΗΣ	1991	7.304			7.477	-1,90%	
	2001	7.471	2,29%	0,75%	7.335		0,68%
	2011	7.527			7.341		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΜΑΝΗΣ	1991	1.353			2.214	33,51%	
	2001	1.529	12,31%	-35,71%	2.068		-49,59%
	2011	983			1.345		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΙΑΣ	1991	4.461			4.739	-1,86%	
	2001	4.474	0,29%	-11,58%	4.650		-14,99%
	2011	3.956			3.953		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΜΠΟΚΟΡΙΩΝ	1991	3.103			3.316	-3,74%	
	2001	2.870	-7,51%	0,94%	3.154		-11,26%
	2011	2.897			2.796		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ	1991	3.375			3.133	-0,80%	
	2001	2.758	-18,31%	-19,00%	2.920		-25,27%
	2011	2.234			2.182		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΣΤΙΧΟΧΩΡΙΩΝ	1991	4.707			4.981	-4,76%	
	2001	4.322	-8,18%	-15,04%	4.744		-21,25%
	2011	3.672			3.736		

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφική πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδια επεξεργασία)

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

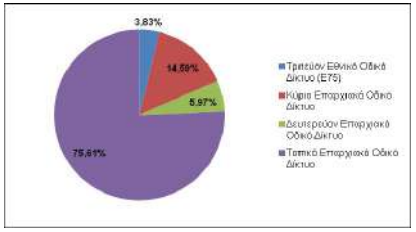
Στη Χίο, συναντάς:

- ***Εμπορική χρήση:*** περιμετρικά από τον Δημοτικό Κήπο και στο παραλιακό μέτωπο
- ***Διοικητικές Υπηρεσίες***: Δημαρχείο, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου
- ***Πολιτιστικούς χώρους:*** Αρχαιολογικό Μουσείο Χίου, Ναυτικό Μουσείο Χίου, κ.ά.
- ***Εκπαιδευτικά Συγκροτήματα:***
  - ✓ Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση: 22 Νηπιαγωγεία, 20 Δημοτικά
  - ✓ Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση: 8 Γυμνάσια, 8 Λύκεια
  - ✓ Τριτοβάθμια Εκπαίδευση: Σχολής Επιστημών της Διοίκησης και το Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης της Πολυτεχνική Σχολής του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Σχολή Μηχανικών
- ***Κοινόχρηστοι χώροι:*** Δημοτικός κήπος, κ.ά.
- ***Υπηρεσίες Υγείας και Πρόνοιας:*** 7 Περιφερειακά Ιατρεία, 3 Πολυδύναμα Περιφερειακά Ιατρεία, κ.ά.
- ***Οργανωμένους χώρους άθλησης:*** Δημοτικό γήπεδο Χίου, Ιωνικό κολυμβητήριο, κ.ά.



ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ & ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ - ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

- Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο: 3,83%
- Πρωτεύον/ Κύριο Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο: 14,59%
- Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο: 5,97%
- Τοπικό Επαρχιακό Δίκτυο: 75,61%





ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ - ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

- Οι βασικές οδικές αρτηρίες είναι: η Λεωφόρος Ενώσεως, η Λεωφόρος Αιγαίου, η οδός Κανάρη, η Λεωφόρος Δημοκρατίας - Πολυτεχνείου, η οδός Καραολή και Δημητρίου και η οδός Καλουτά - Έλενας Βενιζέλου.

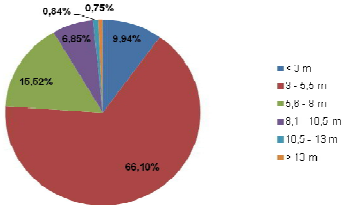


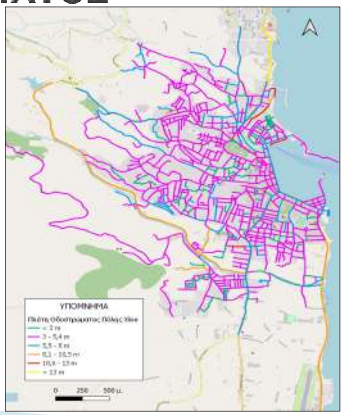
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ- ΠΛΑΤΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Οδοί με πλάτος οδοστρώματος:

- < 3μ. → 9,94% του συνολικού οδικού δικτύου
- 3 - 5,5μ. → 66,10%
- 5,5 - 8μ. → 15,52%
- 8 - 10,5μ. → 6,85%
- 10,5 -13μ. → 0,84%
- >13μ. → 0,75%

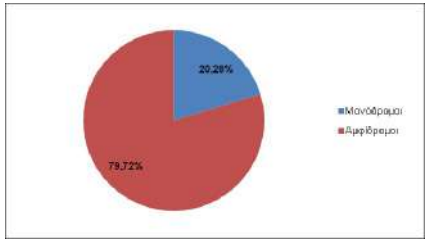
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ- ΠΛΑΤΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ





ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ- ΦΟΡΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

- Το ποσοστό οδών μονής κατεύθυνσης Ανέρχεται σε 20,28% επί του συνολικού οδικού δικτύου, ενώ οι οδοί διπλής κατεύθυνσης καταλαμβάνουν το 79,72%.





ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ- ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΣΗΜΕΙΑ







ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ ΚΟΜΒΟΙ – ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



- Λειτουργούν 8 σηματοδοτούμενοι κόμβοι.
- Υπάρχουν 89 διαβάσεις πεζών κατά μήκος των σημαντικών οδών (π.χ. Αιγαίου, Δημοκρατίας, Πολυτεχνείου, Ενώσεως, κλπ.).
- Μεγάλη πυκνότητα διαβάσεων βρέθηκαν στο παραλιακό μέτωπο, τόσο της πόλης της Χίου και του οικισμού του Βροντάδου.
- Διαβάσεις πεζών καταγράφονται έξω από τις περισσότερες σχολικές μονάδες



ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού είναι συνολικά 10 και υπολογίζεται ότι προσφέρονται περίπου 884 θέσεις στάθμευσης.
- Η χωρητικότητα των ιδιωτικών χώρων υπολογίζεται περίπου στις 325 θέσεις στάθμευσης.



ΘΕΣΕΙΣ ΤΑΞΙ

- 9 χωροθετημένες «πιάτσες» ταξί
- Ο στόλος οχημάτων ταξί στη Χίο είναι 87 και 104 σε όλο το νησί
  - Τιμολόγιο 1 (Ταρίφα 1) = 0,65€/ ανά χιλ.
  - Τιμολόγιο 2 (Ταρίφα 2) = 1,14 €/ ανά χιλ.
- Ενδεικτικά, συχνότερες διαδρομές είναι:
  - Από/ Προς το Νοσοκομείο
  - Από/ Προς το ΕΦΚΑ - ΙΚΑ
  - Από/ Προς το αεροδρόμιο
  - Από/ Προς το λιμάνι (προβλήτα πλοίων)
  - Από/ Προς την περιοχή Βροντάδου (Δασκαλόπετρα, Μερσινίδη, Γλάροι)
  - Από/ Προς την περιοχή Καρφά (Κοντάρι, Κάμπος)



ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ & ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

- Εντοπίστηκαν 35 σημεία στάθμευσης για δίκυκλα και ποδήλατα, εκ των οποίων τα 33 σημεία είναι για θέσεις στάθμευσης δικύκλων.
- Η συντριπτική πλειοψηφία των χώρων στάθμευσης δικύκλων βρίσκονται στο κέντρο της πόλης της Χίου, πολύ κοντά στο παραλιακό μέτωπο, ενώ στον οικισμό του Βροντάδου δεν εντοπίστηκε κανένας χώρος στάθμευσης.



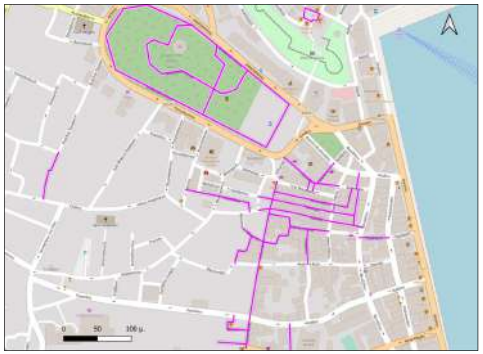
ΘΕΣΕΙΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

- 7 σημεία φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.
- 2 σημεία επί της Λ. Αιγαίου, ένα (1) επί της οδού Βενιζέλου, 1 επί της οδού Καλοπλύτου, 2 επί της οδού Καλαμπόκα και 1 επί της οδού Κουντουριώτη.



ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ & ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

- Στον Δήμο Χίου δεν υπάρχει υλοποιημένος ποδηλατόδρομος.
- Το δίκτυο πεζοδρόμων καταλαμβάνει μόλις το 2,30% του συνολικού οδικού δικτύου. Η συντριπτική πλειοψηφία των πεζοδρόμων υπάρχουν στην πόλη της Χίου, ενώ ένα πολύ μικρό μέρος βρίσκεται στον οικισμό του Βροντάδου (στο πάρκο Πετροκάραβου).



ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- **Υπεραστικές (ΚΤΕΛ)**: 19 γραμμές, 05:30 – 16:00 καθημερινά εκτός Σαββάτου και Κυριακής, καλοκαίρι αύξηση συχνοτήτων κατά 30%
- **Αστικές (ΚΤΕΛ):** 25 γραμμές βόρειου συγκροτήματος, 34 γραμμές νότιου συγκροτήματος, 07:00 – 20:00
  - Ειδικά δρομολόγια για από/ προς τους δημοτικούς χώρους στάθμευσης (07:30-14:10, ανά 20 λεπτά)
- **Αεροπορικές:** κρατικός αερολιμένας Χίου «Όμηρος»
- **Ακτοπλοϊκές:** δυο κύρια λιμάνια, της Χίου και των Μεστών

ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Απογραφή στάθμευσης πραγματοποιήθηκε στη **Λ. Δημοκρατίας**, στην **Ηρώων Πολυτεχνείου**, στην **Αεροπόρου Ροδοκανάκη** και στην **Ελευθερίου Βενιζέλου.**

Διαθέσιμες θέσεις παρόδιας στάθμευσης ανά 100 μ.



ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



Καταγεγραμμένα Νόμιμα Σταθμευμένα Οχήματα



Καταγεγραμμένα Παράνομα Σταθμευμένα Οχήματα

ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Οδός	Από	Προς	Νόμιμη στάθμευση			Παράνομη στάθμευση			Προσφορά	Ζήτηση/ Προσφορά
			ΙΧ	Μηχ. Δίκυκλα	Φορτηγά	ΙΧ	Μηχ. Δίκυκλα	Φορτηγά		
Δημοκρατίας (αριστερά)	Γ. Βόρρα	Οικατίωνος	8	5	0	0	0	0	11	1,00
Δημοκρατίας (δεξιά)	Γ. Βόρρα	Οικατίωνος	5	0	0	1	5	0	8	0,63
Δημοκρατίας (αριστερά)	Οικατίωνος	Μαρτύρων	2	0	0	0	2	0	10	0,20
Δημοκρατίας (δεξιά)	Οικατίωνος	Μαρτύρων	13	0	0	0	1	0	27	0,48
Δημοκρατίας (αριστερά)	Μαρτύρων	Κένεντι	4	0	1	3	0	0	8	0,75
Δημοκρατίας (δεξιά)	Μαρτύρων	Κένεντι	10	6	0	1	2	0	15	0,67
Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά)	Δημοκρατίας	Αλατσιού	3	0	0	0	0	0	7	0,43
Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά)	Δημοκρατίας	Αλατσιού	3	0	0	0	0	0	4	0,75
Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά)	Αλατσιού	Ιακώβου	3	0	0	0	0	0	3	1,00
Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά)	Αλατσιού	Ιακώβου	1	0	0	0	0	0	3	0,33
Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά)	Ιακώβου	Βρατσάνου	4	0	0	0	0	0	5	0,80
Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά)	Αγ. Ιακώβου	Βρατσάνου	0	0	0	1	0	0	0	0,00
Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά)	Βρατσάνου	Τεχθίου	4	0	0	0	0	0	6	0,67
Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά)	Βρατσάνου	Τεχθίου	3	0	0	0	0	0	4	0,75
Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά)	Τεχθίου	Εγγρεμοί	11	1	0	1	0	0	17	0,71
Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά)	Τεχθίου	Εγγρεμοί	6	0	0	1	0	0	8	0,75
Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά)	Εγγρεμού	Π. Κόκκινου	0	0	0	2	0	0	0	0,00
Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά)	Εγκρεμού	Π. Κόκκινου	0	0	0	3	0	0	0	0,00
Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά)	Π. Κόκκινου	Σγούτα	2	0	0	1	0	0	4	0,50
Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά)	Π. Κόκκινου	Σγούτα	0	0	0	1	0	0	5	0,00
Ηρώων Πολυτεχνείου (αριστερά)	Σγούτα	Κισσες	2	2	0	0	0	0	3	1,00
Ηρώων Πολυτεχνείου (δεξιά)	Σγούτα	Κισσες	3	0	0	0	0	0	7	0,43
Ροδοκανάκη (δεξιά)	Ραΐδου	Παράσχου	0	0	0	0	10	0	0	0,00
Ροδοκανάκη (αριστερά)	Ραΐδου	Παράσχου	4	7	0	6	0	0	8	1,00
Ροδοκανάκη (δεξιά)	Παράσχου	Ομήρου	0	0	0	0	3	0	0	0,00
Ροδοκανάκη (αριστερά)	Παράσχου	Ομήρου	3	0	0	1	0	0	3	1,00

ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Οδός	Από	Προς	Νόμιμη στάθμευση			Παράνομη στάθμευση			Προσφορά	Ζήτηση/ Προσφορά
			ΙΧ	Μηχ. Δίκυκλα	Φορτηγά	ΙΧ	Μηχ. Δίκυκλα	Φορτηγά		
Ροδοκανάκη (δεξιά)	Ομήρου	Βάμβα	9	0	0	0	0	0	9	0,00
Ροδοκανάκη (αριστερά)	Ομήρου	Βάμβα	3	5	0	0	0	0	6	1,00
Ροδοκανάκη (δεξιά)	Βάμβα	Κουντουριώτου	9	0	0	0	0	0	9	0,00
Ροδοκανάκη (αριστερά)	Βάμβα	Κουντουριώτου	4	2	0	2	0	1	5	1,00
Ελ. Βενιζέλου (αριστερά)	Κουντουριώτου	Βάμβα	9	0	0	0	0	0	9	0,00
Ελ. Βενιζέλου (δεξιά)	Κουντουριώτου	Βάμβα	3	15	0	0	0	0	11	1,00
Ελ. Βενιζέλου (αριστερά)	Βάμβα	Ομήρου	9	0	0	0	0	0	9	0,00
Ελ. Βενιζέλου (δεξιά)	Βάμβα	Ομήρου	1	0	0	0	0	0	5	0,20
Ελ. Βενιζέλου (αριστερά)	Ομήρου	Κανάλα	9	0	0	0	0	0	9	0,00
Ελ. Βενιζέλου (δεξιά)	Ομήρου	Κανάλα	2	0	0	0	0	0	4	0,50
Ελ. Βενιζέλου (αριστερά)	Κανάλα	Παράσχου	9	0	0	0	0	0	9	0,00
Ελ. Βενιζέλου (δεξιά)	Κανάλα	Παράσχου	2	0	0	0	0	0	4	0,50
Ελ. Βενιζέλου (αριστερά)	Παράσχου	Ραΐδου	9	0	0	0	0	0	9	0,00

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ



Ποσοστό βαρέων οχημάτων



Ποσοστό δίκυκλων

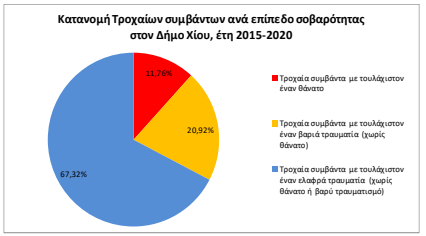


ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ

- Μ.Ο.: 21,9 τροχαία συμβάντα ετησίως, εκ των οποίων το 32,7% είναι σοβαρά
- Μ.Ο.: 6,5 τροχαία συμβάντα ετησίως, με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Χίου

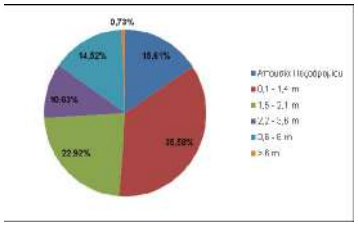
Δήμος Χίου	
Έτος	Πλήθος τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό
2015	5
2016	5
2017	13
2018	10
2019	5
2020	1
Σύνολο	39
Ποσοστό επί του συνόλου	25,5%
Συμβάντα/έτος	6,5

(Πηγή στοιχείων: Τροχαία Χίου, Επιχειρησιακό Ομάδα Έργου)



ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

- Το μέσο πλάτος πεζοδρομίων ανέρχεται σε 1,8μ.
- Το 48,81% του δικτύου διαθέτει πλάτος πεζοδρομίου που είναι ίσο ή υπερβαίνει τα 1,5μ.
- Το 12,97% του δικτύου είναι ίσο ή ξεπερνά τα 2,1μ.





ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

- Το ~41% βρίσκεται σε μέτρια κατάσταση
- Το ~37% βρίσκεται σε καλή κατάσταση
- Το ~6% βρίσκεται σε κακή κατάσταση
- Το 16% δεν διαθέτει πεζοδρόμιο







ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Εποχικότητα: πληθυσμιακή αύξηση τους θερινούς μήνες
- Συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων στην πόλη της Χίου
- Ύπαρξη λιμένα στο κέντρο της πόλης της Χίου
- Ακτινικό οδικό δίκτυο στο κέντρο της πόλης της Χίου
- Μεγάλο ποσοστό διαμπερών/ υπερτοπικών φόρτων από το κέντρο της πόλης της Χίου, κυρίως σε κινήσεις του άξονα Βορρά-Νότου
- Ανεπαρκής αξιοποίηση της Περιφερειακής Οδού

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Πλειοψηφία οδών με μικρό πλάτος οδοστρώματος, όταν το μεγαλύτερο τμήμα τους εξυπηρετεί και τις δύο κατευθύνσεις
- Έλλειψη πεζοδρομίων – πεζοδρόμια με ανεπαρκές πλάτος και σε μέτρια ή κακή κατάσταση
- Μειωμένη οδική ασφάλεια: μη διαμορφωμένοι κόμβοι, μειωμένη ορατότητα, επικίνδυνες στροφές, μεγάλος αριθμός τροχαίων συμβάντων
- Μεγάλη ζήτηση για στάθμευση στο κέντρο της πόλης της Χίου
- Υψηλά ποσοστά στάθμευσης στο κέντρο της πόλης της Χίου

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Έλλειψη δικτύου ποδηλατοδρόμου, μικρό ποσοστό δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας.
- Μειωμένη χρήση ΜΜΜ (ΚΤΕΛ): Ανάγκη για βελτίωση ωραρίου και συχνοτήτων
- Έλλειψη υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και ΑΜΚ (π.χ. ράμπες ΑμεΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.)
- Ελλιπείς αστυνόμευση, μη τήρηση Κ.Ο.Κ., κακή οδική συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Περιοχές με προβλήματα ηχορύπανσης, π.χ. Λ. Αιγαίου (λιμάνι), περιοχές όπου συνυπάρχουν κατοικίες με χρήσεις αναψυχής και εμπορικές χρήσεις
- Τμήματα μεγάλων οδικών αξόνων που διέρχονται από κεντρικές περιοχές οικισμών
- Προβλήματα φορτοεκφορτώσεων

ΟΡΑΜΑ ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ

«Να καθιερωθούν περιβαλλοντικά φιλικοί τρόποι μετακίνησης στην πόλη της Χίου, ώστε να αποτελεί τόπο που προσφέρει εξαιρετική ποιότητα ζωής, να είναι ελκυστική για κατοίκους και επισκέπτες και να αποτελεί είσοδο-πύλη του νησιού αντάξια της ενδοχώρας και της ιστορίας της. Το σύνολο του νησιού να μετατραπεί σε εναλλακτικό τουριστικό προορισμό παγκόσμιας εμβέλειας που συνδυάζει παραδοσιακές μορφές περιήγησης, παραδοσιακές μορφές παραγωγής, εμβάθυνση στον τοπικό πολιτισμό ώστε να προωθηθεί με αυτόν τον τρόπο μία οικονομική ανάπτυξη που δε θα απειλεί τον πυλώνα στον οποίο στηρίζεται η ελκυστικότητα, ανάπτυξη και διαχρονικότητα του νησιού: η φύση και τα μοναδικά της δώρα, το τοπίο και τα αγροτικά προϊόντα»

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς των ΣΒΑΚ, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες:

- *Efficiency (Αποδοτικότητα)*
- *Livable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος)*
- *Environment (Περιβάλλον)*
- *Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη)*
- *Safety (Ασφάλεια)*
- *Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση)*



ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Περιβαλλοντικές	**1.** Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις
	2.Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Κοινωνικές	**3.** Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Οικονομικές	**9.** Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις
	10. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών
	11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις				
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	Τα οχήματα του δημοσίου και του δημοτικού στόλου και των ιδιωτικών μετακινήσεων χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγω ορυκτά καύσιμα	5 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στον Δήμο	10 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στον Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	Δεν υπάρχουν θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	52 σταθμοί φόρτισης (επίπεδο Δήμου)		

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου				
2.1 Μείωση διαμπερών ροών	-	Μείωση κατά 20% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή	Μείωση κατά 40% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή	Μείωση κατά 60% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή
2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	2,30% στην περιοχή παρέμβασης	Αύξηση κατά 3,5%	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 7,5%
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	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
2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	-	1,5km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Χίου	3km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Χίου	5km πράσινων διαδρομών στην πόλη της Χίου

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας				
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	-	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30%	Μείωση κατά 50%
3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	-	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Χίου κατά 15%
3.3 Αύξηση ενεργών 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)

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση				
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	48,80% του κέντρου της Χίου έχει πεζοδρόμιο >1,5μ.	Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο >1,5μ	Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο > 1,5μ	Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους >1,5μ
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Μη επαρκείς υποδομές για ΑμεΑ	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στη Χίο	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στη Χίο	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στη Χίο
4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	-	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 80%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 90%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου				
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	-	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
5.2 Αύξηση ενεργών 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)
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	74% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα				
6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο	-	Τουλάχιστον το 25% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 55% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Πλήρη λειτουργία συστήματος τηλεματικής

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας				
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Ετησίως, το 37,2% των τροχαίων συμβάντων είναι σοβαρά	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 25%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 50%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 80%
7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	-	Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 15%	Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 30%	Βελτίωση των επικίνδυνων κόμβων κατά 60%
7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	-	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της Χίου	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της Χίου	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της Χίου

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 8. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων				
8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Δεν έχει ολοκληρωθεί η συλλογή των ερωτηματολογίων σχετικά με το ενδιαφέρον συμμετοχής σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας	Τουλάχιστον το 70 -75% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
Προτεραιότητα 9. Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις				
9.1 Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	Υπάρχει δίκτυο 84,4 km περιπατητικών διαδρομών	αύξηση κατά 5% των διαδρομών	αύξηση κατά 10% των διαδρομών	αύξηση κατά 15% των διαδρομών

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 10. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών				
10.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	Αραιή συχνότητα δρομολογίων κατά τις ώρες αιχμής	20 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
10.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	-	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	4 σταθμοί park n ride
10.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία συλλογής ερωτηματολογίων σχετικά με την ικανοποίηση των κατοίκων για τις μετακινήσεις	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΧΙΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ (2021)	ΣΤΟΧΟΣ		
		5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 11. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών				
11.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% της περιοχής παρέμβασης θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% της περιοχής παρέμβασης θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% της περιοχής παρέμβασης θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας

Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!

ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/
Π. ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡ. ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧ. ΓΕΩΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦ. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Χίος 10.2.22
Σενάρια μέτρων

Χίος. Σκέψεις για χάραξη πολιτικών Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με ορίζοντα το 2050

Θάνος Βλαστός, Ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ

Σενάρια μεταξύ του σήμερα και του 2050

σχεδιασμός για 30 χρόνια μετά



Ελεύθερες επιλογές ή τήρηση δεσμεύσεων;

Η έννοια των όρων «ήπιο» και «ριζοσπαστικό»

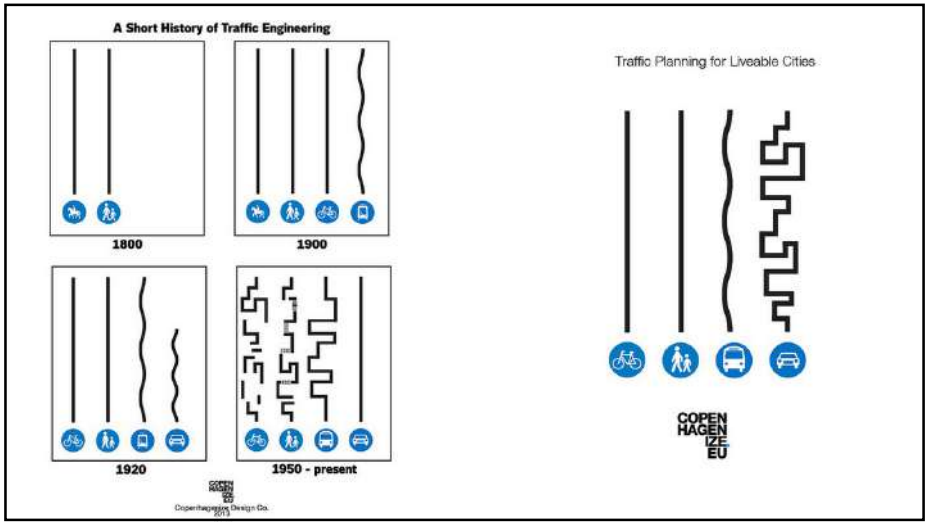
"Βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο, μακροπρόθεσμο"

5ετία, 10ετία, 15ετία vs 2030, 2050

22 υποψήφιες στην Πρόσκληση της Ε.Ε. για τις 100 ηγέτιδες πόλεις

Χίος - Διλήμματα Χωροταξίας, Πολεοδομίας, Κινητικότητας, Αρχιτεκτονικής του Δρόμου και Κοινωνικής Οργάνωσης απέναντι στην κλιματική απειλή











Προνομιακές λύσεις για ποδήλατο και περπάτημα.
Δρόμοι σχεδόν εσωτερικές αυλές



Leipzig



London



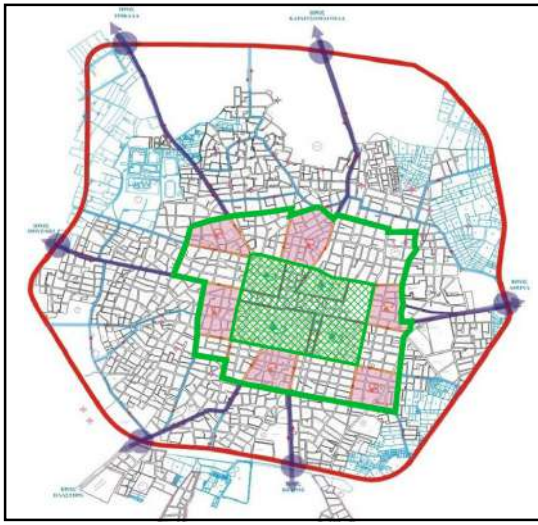
London



Ελευσίνα
Κεντρική περιοχή ήπιας κυκλοφορίας και μονοδρόμηση των περιμετρικών αξόνων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΤΡΙΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΟΙ
- ΤΟΠΙΚΕΣ ΟΔΟΙ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

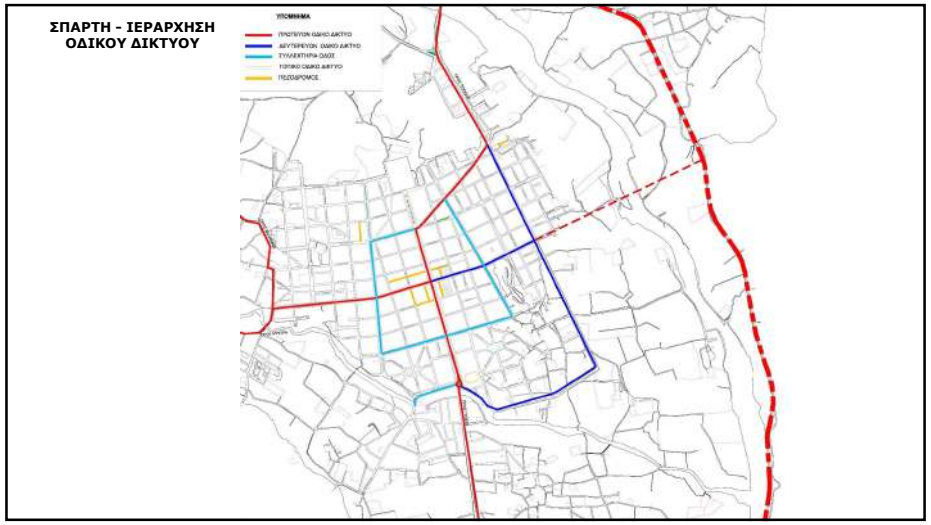


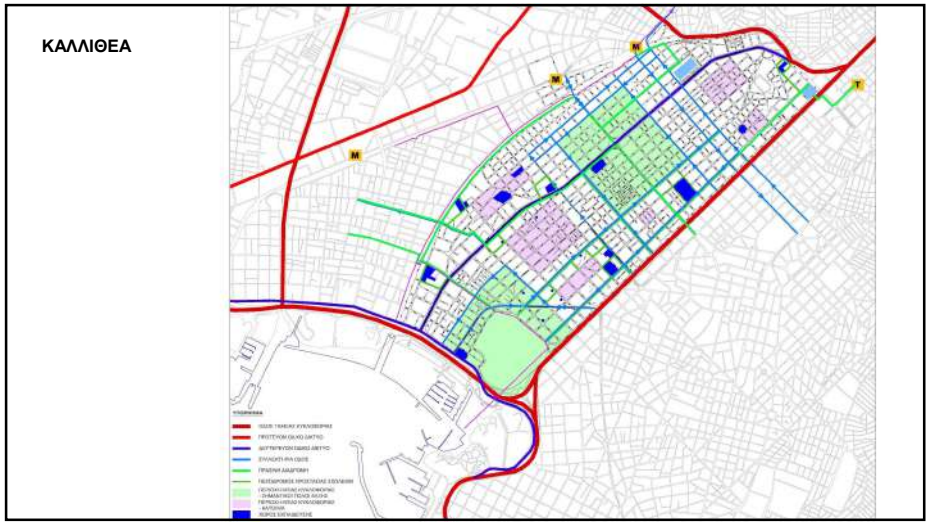


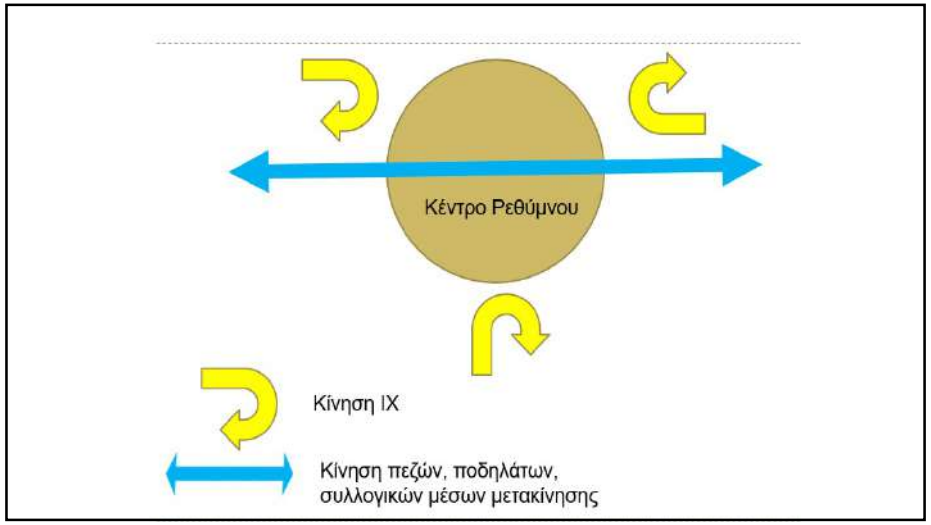
Καρδίτσα
Ιεράρχηση οδικού δικτύου και Πολεοδομική οργάνωση

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ
- ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ
- ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ
- ΔΑΚΤΥΛΙΟΙ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ




ΣΠΑΡΤΗ - ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ
ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ


ΚΑΛΛΙΘΕΑ


Κέντρο Ρεθύμνου
Κίνηση IX
Κίνηση πεζών, ποδηλάτων,
συλλογικών μέσων μετακίνησης





Μαρκόπουλο Αττικής,
κεντρική πλατεία

Λιγότερη άσφαλτος – μεγαλύτερη ασφάλεια

Tactical Urbanism





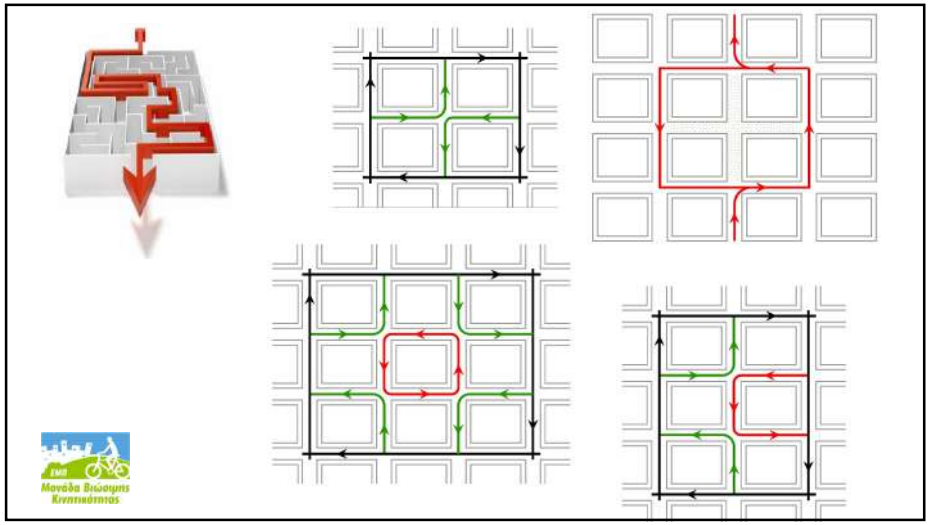


Νέα Υόρκη

Περιφερειακός vs παραλιακός













Toulouse

Εξοπλισμός πληροφόρησης για τους πεζούς

Μακέτες, χάρτες, τοτέμ



Ljubljana



London



Θεσσαλονίκη



London





Philadelphia





Paris



Μείωση του ορίου ταχύτητας σε λωρίδες ή στο σύνολο του πλάτους



Madrid



San Francisco





Zurich, Switzerland



Nantes, France



Bristol, UK



Διαβάσεις







Διαβάσεις με περισσότερες ελευθερίες και φαντασία για τον πεζό. Συμβολική του περπατήματος





Άλιμος. Εβδομάδα Κινητικότητας 2019

Κοινή χρήση
Bike sharing
Car pooling

















Μικροκινητικότητα στο ταξί, το ΙΧ και τις μεταφορές, για όσους δεν έχουν ισορροπία



Paris



Berkeley



Lisboa



Nantes



San Francisco

… απέναντι στις νομικές αγκυλώσεις

- ευρωπαϊκές προδιαγραφές ασύμβατες με την ελληνική νομοθεσία

Δεσμεύσεις για πόλεις:

- με καθαρά και λιγότερα αυτοκίνητα
- με προτεραιότητα σε δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο
- δίκαιες απέναντι σε όλους τους χρήστες
- φιλόξενες για όλους τους κατοίκους τους χωρίς διαχωρισμούς
- με δημόσιους χώρους τσέπης

Κινητοποίηση κατοίκων και τοπικών αυτοδιοικήσεων

