ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

«Σ.Β.Α.Κ ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

ΣΤΑΔΙΟ 0: ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ



2η ΥΠΟΒΟΛΗ

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

ΙΟΥΛΙΟΣ 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 1
1.1 Συμβατικά 1
1.2 Αντικείμενο της μελέτης 1
1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη 2
1.4 Ομάδα μελέτης 3
2. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ/ ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ 4
2.1 Φορέας Εκπόνησης 4
2.2 Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ για την προετοιμασία/ υποστήριξη του ΣΒΑΚ 4
2.3 Πρωταρχική Διατύπωση Οράματος και Κειμένου Αρχικού Συμφώνου Συμμετοχής 5
2.4 Δημιουργία Ιστοσελίδας 13
2.5 Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης 14
2.6 Συγκρότηση Δικτύου Φορέων & Εμπλεκόμενων Μερών 24
2.7 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο 27
2.8 Έκθεση αποτελεσμάτων αποτύπωσης & αξιολόγησης διαδικασιών σχεδιασμού, ανθρώπινου δυναμικού & πόρων 38
2.9 Κατάρτιση προϋπολογισμού & αρχικού χρονοδιαγράμματος 46
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ 58
Παράρτημα Ι: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ 59

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Κατανομή Καλύψεων Γης Corine Land Cover 2012 Νήσου Χίου 19
Πίνακας 2-2: Χρονοδιάγραμμα Μελέτης με τίτλο: «Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ» 48

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2-1: Το κάστρο της Χίου βόρεια του λιμανιού και το πεζοδρομημένο νεότερο ιστορικό κέντρο δυτικά του λιμανιού (πράσινη περιοχή). Ανάμεσα στο κάστρο και την πεζοδρομημένη περιοχή βρίσκεται ο Δημοτικός Κήπος 6
Εικόνα 2-2: Αστική Διάχυση γύρω από την πόλη της Χίου 8
Εικόνα 2-3: Ιστοσελίδα Δήμου Χίου 13
Εικόνα 2-4: Θέση της περιοχής μελέτης στην Περιφέρεια Βόρειου Αιγαίου και τον Ελλαδικό Χώρο 15
Εικόνα 2-5: Διοικητική διαίρεση Δήμου Χίου σε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) 16
Εικόνα 2-6: Χωροταξική ένταξη Δημοτικών Ενοτήτων Δήμου Χίου 16
Εικόνα 2-7: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πόλης της Χίου 18
Εικόνα 2-8: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού Βροντάδος 18
Εικόνα 2-9: Ιεράρχηση Οδικού Δικτυού Νήσου Χίου 22
Εικόνα 2-10: Δημόσια Πρόσκληση για Συγκρότηση Δικτύου Φορέων 25
Εικόνα 2-11: Έγγραφη Πρόσκληση για Συγκρότηση Δικτύου Φορέων 26
Εικόνα 2-12: Οργανόγραμμα του Δήμου Χίου 41

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2-1: Ποσοστά κατηγοριών ιεράρχησης Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου του Δήμου Χίου 21

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με την 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 0 «Εκκίνηση Διαδικασίας» (Αρχικές Ενέργειες)**.

1.2 Αντικείμενο της μελέτης

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

Συνοπτικά τα βήματα που θα ακολουθήσει η συγκεκριμένη μελέτη είναι:

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

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

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

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

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

Η μελέτη του ΣΒΑΚ εκπονείται στα ακόλουθα Στάδια:

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

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

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

Για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- «Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού Δήμου Χίου», Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2020 -2023
- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου (Φ.Ε.Κ. 181/Δ/16.04.2019)
- Στατιστικά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ
- Λοιπές σχετικές με το ΣΒΑΚ κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες

1.4 Ομάδα μελέτης

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,	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
Παναγιώτα Σπανού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Φωτεινή Χωνιανάκη,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

2. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ/ ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

2.1 Φορέας Εκπόνησης

Φορέας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι ο Δήμος Χίου.

2.2 Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ για την προετοιμασία/ υποστήριξη του ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 54161/02.07.2021 απόφαση Δημάρχου, η ομάδα εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου απαρτίζεται από τα ακόλουθα μέλη:

1. Βορριά Ευτυχία, ΠΕ Τοπογράφων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χίου, Τμήμα Συγκοινωνιακών και Κτηριακών Έργων.
2. Μενή Αικατερίνη, ΤΕ Τοπογράφων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χίου, Τμήμα Συγκοινωνιών Κυκλοφορίας και Αδειών Μεταφορών.
3. Καρουσάκη Σταμάτιο, ΠΕ Αρχιτεκτόνων, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Υπηρεσίας Δόμησης του Δήμου Χίου, Τμήμα Πολεοδομικών Εφαρμογών,
4. Φραγκούλη Μιχαήλ, ΠΕ Ηλεκτρολόγων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής, Τμήμα Πληροφορικής και Επικοινωνιών,
5. Μαρίνη Ευγενία, Αρχιτέκτονα και Τοπογράφο Μηχανικό, ειδική σύμβουλός Δημάρχου Χίου,
6. Μπενέτου Άννα, Αρχιτέκτονα, ειδική σύμβουλος Δημάρχου Χίου,
7. Αφέντη Ιωάννα, Υπ/ρχο, εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, Κεντρικού Λιμεναρχείου Χίου, Τομέας Λιμενικής αστυνομίας Χίου, με αναπληρωτές κατά σειρά, τους Ντάτη Νικήτα Υπ/ρχο, Δημητριάδη Βασίλειο Ανθ/στη και Κανάκη Ελευθέριο Ανθ/στη.
8. Διαμαντή Μιχαήλ, εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Γ.Δ. Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής, Τμήμα Γ’ με αναπληρώτρια την Χατζηαντωνίου Ευφροσύνη.
9. Τσιγαρίδα Νικολέττα, ΤΕ Μηχανικών, εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος και Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς Χίου.

Ορίζεται επικεφαλής της ομάδας εργασίας και υπεύθυνη για τον συντονισμό του έργου της, η Βορριά Ευτυχία, ΠΕ Τοπογράφων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χίου, Τμήμα Συγκοινωνιακών και Κτηριακών Έργων, με αναπληρωτή τον Καρουσάκη Σταμάτιο ΠΕ Αρχιτεκτόνων, Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Υπηρεσίας Δόμησης του Δήμου Χίου, Τμήμα Πολεοδομικών Εφαρμογών.

Η απόφαση Δημάρχου παρατίθεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι "ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ"

2.3 Πρωταρχική Διατύπωση Οράματος και Κειμένου Αρχικού Συμφώνου Συμμετοχής

Η πόλη της Χίου είναι η πρωτεύουσα του 5ου μεγαλύτερου νησιού της Ελλάδος. Σύμφωνα με την ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. (2011) ανήκει στις μικρές πόλεις της Ελλάδος με πληθυσμό 26.850 κατοίκους. Στην πόλη δεσπόζει το κάστρο της Χίου, το οποίο έχει διατηρηθεί σχεδόν αναλλοίωτο. Εντός του κάστρου έχει διατηρηθεί και το μεσαιωνικό δαιδαλώδες οδικό δίκτυο με τα γραφικά σοκάκια και την πυκνή δόμηση που αφήνει ελάχιστο δημόσιο χώρο ανάμεσά στα σπίτια. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά μιας εποχής, στην οποία η πόλη έπρεπε για λόγους ασφαλείας να βρίσκεται εντός των τειχών και η πυκνότητα των οικισμών ήταν αναγκαστικά μεγάλη. Μεσαιωνικό χρώμα έχει η πόλη και στο νεότερο ιστορικό της πυρήνα που αναπτύσσεται νότια του κάστρου, όπου και πάλι κυριαρχούν οι πολύ στενοί δρόμοι και τα ιστορικά διατηρητέα κτίρια που αφήνουν ελάχιστη απόσταση ανάμεσά τους.

Νοτιοδυτικά του Κάστρου βρίσκεται ο Δημοτικός Κήπος της Χίου και η πλατεία Πλαστήρα, τοπόσημα του κέντρου της πόλης γύρω από τα οποία εντοπίζονται τα διοικητήρια της τοπικής αυτοδιοίκησης Α’ και Β’ βαθμού, το πνευματικό κέντρο του Ομηρείου, πλήθος ιατρείων και γραφείων, καθώς και καταστημάτων αλλά και κατοικιών. Στον Δημοτικό Κήπο της Χίου έκτασης 22,7 στρεμμάτων, βρίσκεται ο θερινός κινηματογράφος της πόλης, το δημοτικό αναψυκτήριο, παιδική χαρά, το αξιόλογο μνημείο του ιερού ναού του Αγίου Βασιλείου και το εμβληματικό άγαλμα του Κωνσταντίνου Κανάρη που δεσπόζει στην είσοδο του Κήπου. Ο Δημοτικός κήπος αποτελεί πνεύμονα πρασίνου για την πόλη και στον χώρο του πραγματοποιούνται κατά καιρούς διάφορες υπαίθριες εκδηλώσεις (φεστιβάλ, συναυλίες, πολιτιστικές εκδηλώσεις και δρώμενα κλπ). Για την περιοχή του Δημοτικού Κήπου και των περιμετρικών οδών (Πολυτεχνείου, Δημοκρατίας, Χιόνης, Κανάρη) έχει εκπονηθεί μελέτη ανάπλασης στην οποία έχουν εφαρμοσθεί μέτρα περιορισμού των ταχυτήτων και ενίσχυσης της πεζής μετακίνησης. Το έργο της ανάπλασης του Δημοτικού Κήπου έχει ενταχθεί σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα και στο άμεσο χρονικό διάστημα θα διενεργηθεί διαγωνισμός προκειμένου να αναδειχθεί ανάδοχος για την κατασκευή του.

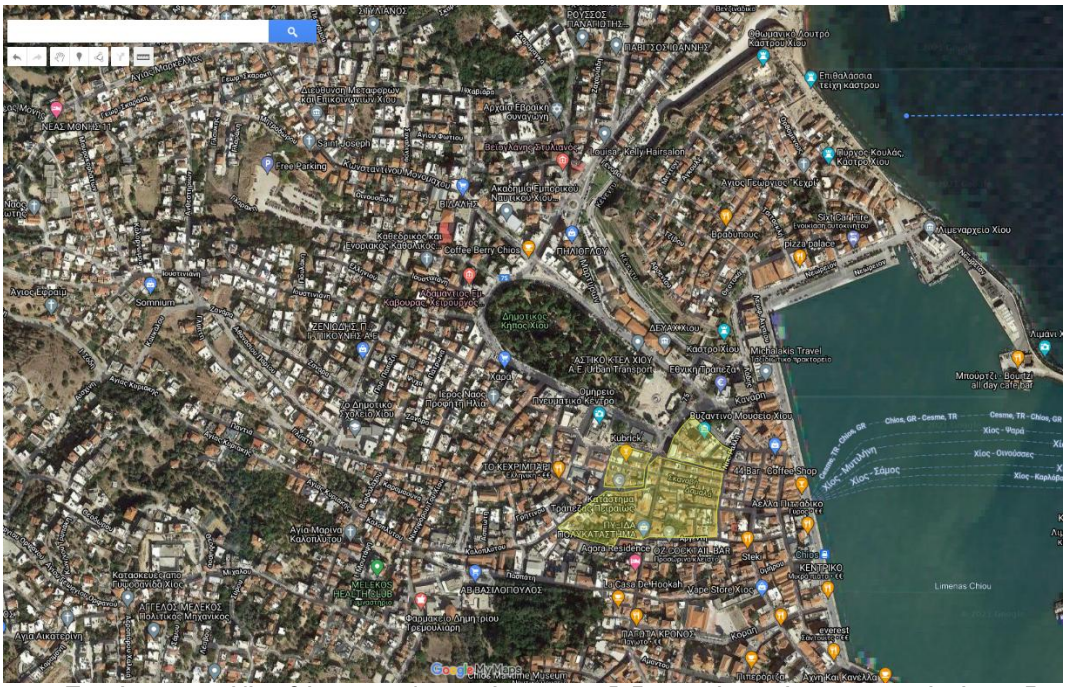
Το πυκνό, στενό, ακανόνιστο οδικό δίκτυο εντός του κάστρου αναγκάζει τα αυτοκίνητα να κινούνται με μικρές ταχύτητες, ενώ σε κάποια σημεία δεν είναι δυνατή η είσοδος ή η στροφή οχημάτων. Τα περιμετρικά τείχη και η θάλασσα αποκλείουν είσοδο - έξοδο των οχημάτων στη διεύθυνση ανατολής - δύσης, υπάρχει μόνο μία είσοδος - έξοδος βόρεια του κάστρου και -αρκετές- δυνατότητες προσπέλασης υπάρχουν μόνο νότια του κάστρου στο λιμάνι. Καθώς, οι δυνατότητες προσπέλασης οχημάτων είναι περιορισμένες, το οδικό δίκτυο είναι εξαιρετικά στενό και πολύπλοκο και το Κάστρο αποτελεί έναν θύλακα με χρήση κυρίως αμιγούς κατοικίας -με εξαίρεση κάποια καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος που εντοπίζονται σχεδόν αποκλειστικά στην περιοχή της πλατείας Φρουρίου- έχει δημιουργηθεί χωρίς καμία κυκλοφοριακή ρύθμιση μία περιοχή ήπιας κυκλοφορίας εντός του κάστρου, καθώς απουσιάζουν οι διαμπερείς κινήσεις, δεν εισέρχονται αυτοκίνητα που δεν κατευθύνονται στο εσωτερικό της περιοχής, και οι ταχύτητες των οχημάτων είναι αναγκαστικά μικρές. Η προστασία του Κάστρου αποτελεί αρμοδιότητα της ΕΦΑ Χίου, καθώς αποτελεί αρχαιολογικό χώρο.

Στο νεότερο ιστορικό κέντρο που αναπτύχθηκε νότια του κάστρου και δυτικά του λιμένα της Χίου κατέληγαν οι βασικοί οδικοί άξονες που συνέδεαν από τους προηγούμενους αιώνες την πόλη της Χίου με τον πλούσιο κάμπο νότια της πόλης και τα Μαστιχοχώρια.

Η οδός Απλωταριάς αποτελεί τον πιο κεντρικό εμπορικό δρόμο της πόλης της Χίου, καθώς συγκεντρώνει μεγάλη κίνηση. Μέχρι την πλήρη πεζοδρόμηση της λειτουργούσε ως εκ

περιτροπής πεζόδρομος όπου τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων έκλεινε για την κυκλοφορία οχημάτων, η οποία διοχετευόταν μέσω της οδού Κανάρη στην Λ. Αιγαίου και από εκεί προς τις νότιες περιοχές της πόλης. Η πεζοδρόμησή της αποτελεί μία πολύ σημαντική επέμβαση προς όφελος της βιώσιμης κινητικότητας. Η σύνδεση του νότιου με το βόρειο τμήμα του νησιού πραγματοποιείται σχεδόν αποκλειστικά μέσω του άξονα της Ε.Ο. Καλλιμασιάς - Χίου - Καρδαμύλων [Λ. Ενώσεως (εναλλακτικά Γ. Βερίτη - Κουντουριώτου) - Λ. Αιγαίου - Κανάρη - Δημοκρατίας - Μαρτύρων - Καλουτά - Βενιζέλου], εξαναγκάζοντας την συντριπτική πλειοψηφία των οχημάτων να πραγματοποιούν μια ιδιότυπη κυκλική κίνηση περιμετρικά του δημοτικού κήπου και της πλατείας Πλαστήρα. Εναλλακτική διαδρομή για την διερχόμενη κυκλοφορία αποτελεί η περιφερειακή οδός η οποία βόρεια τέμνει την Ε.Ο. Καλλιμασιάς - Χίου - Καρδαμύλων και Νότια την Λ. Ενώσεως.

Τα τελευταία χρόνια συνεχίζεται η πολιτική αυτή και επιχειρείται μια προσπάθεια ενίσχυσης του αισθήματος ασφάλειας της πεζή μετακίνησης εντός του πυρήνα της πόλης, μέσω αναπλάσεων, με κύριο άξονα την πεζοδρόμηση οδών που συμβάλουν στην οδό Απλωταριάς, την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων του εμπορικού κέντρου της πόλης, τον εκσυγχρονισμό των περιφερειακών χώρων στάθμευσης, τον εκσυγχρονισμού των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα ΜΜΜ, της οργάνωσης των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, οι οποίες όμως δεν υποστηρίζονται επαρκώς από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, γεγονός που έχει ενταθεί εξαιτίας της κατάργησης της δημοτικής αστυνομίας. Στην περιοχή του εμπορικού κέντρου εκπονείται στην παρούσα φάση μελέτη («Ανοικτά κέντρα Εμπορίου») ανάπλασης των οδών 11^{ης} Νοεμβρίου - Βουπάλου - Αφών Ράλλη - Δημογεροντίας - Ε. Αργέντη - Τσελεπή - Σκυλίτση - Αμάντου - Δ. Πρώιου. Επιπλέον, για την περιοχή του Δημοτικού Κήπου και των περιμετρικών οδών (Πολυτεχνείου, Δημοκρατίας, Χιόνης, Κανάρη) έχει εκπονηθεί μελέτη ανάπλασης στην οποία έχουν εφαρμοσθεί μέτρα περιορισμού των ταχυτήτων και ενίσχυσης της πεζή μετακίνησης. Το έργο ανάπλασης του Δημοτικού Κήπου έχει ενταχθεί σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα και στο άμεσο χρονικό διάστημα θα διενεργηθεί διαγωνισμός προκειμένου να αναδειχθεί ανάδοχος για την κατασκευή του.



Εικόνα 2-1: Το κάστρο της Χίου βόρεια του λιμανιού και το πεζοδρομημένο νεότερο ιστορικό κέντρο δυτικά του λιμανιού (πράσινη περιοχή). Ανάμεσα στο κάστρο και την πεζοδρομημένη περιοχή βρίσκεται ο Δημοτικός Κήπος *(Πηγή: Ποδηλατικός Χάρτης της Ελλάδος (https://www.smu.gr/greece_cycle_map/)*

Ενδεικτική μεταστροφή της νοοτροπίας των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στο εμπορικό κέντρο της πόλης είναι η ολοένα και αυξανόμενη αποδοχή των εκτεταμένων πεζοδρομήσεων που επιχειρούνται στο κέντρο της πόλης σε σχέση με τα παλαιότερα χρόνια, καθώς υπάρχει πλέον η πεποίθηση ότι η ενίσχυση της πεζή μετακίνησης ωφελεί την εμπορική δραστηριότητα και όχι το αντίθετο.

Από την άλλη, στην πόλη δεν υπάρχει καμία υποδομή ποδηλάτου που να συνδέει το ιστορικό κέντρο με τις γύρω συνοικίες της πόλης.

Η ανάλυση της δορυφορικής εικόνας γύρω από το ιστορικό πυρήνα της Χίου αποδεικνύει ότι υπάρχει διάχυση της δόμησης σε ακτίνα 5-9 χλμ. από κέντρο και οικισμοί που άλλοτε βρίσκονταν σε απόσταση από την πόλη, όπως ο Βροντάδος, με πληθυσμό 5.323 κατοίκους που βρίσκεται 5 χλμ. βόρεια της πόλης, ο Κάμπος της Χίου (βρίσκεται στη νότια πλευρά της αστικής περιοχής της Χώρας και προστατεύεται με το Π.Δ. 33/92 ως παραδοσιακός οικισμός) και οι υπόλοιποι οικισμοί νότια της πόλης ενσωματώνονται σταδιακά με την πόλη της Χίου και το όριο μεταξύ τους τείνει να γίνεται δυσδιάκριτο. Για παράδειγμα, τα Θυμιανά με πληθυσμό 1.566 κατοίκους που βρίσκονται 7 χλμ. νότια της πόλης, το Νεοχώρι με πληθυσμό 587 κατοίκους που βρίσκεται 8 χλμ. νότια της πόλης, η Λευκωνιά, παραλιακός οικισμός με πληθυσμό 128 κατοίκους που βρίσκεται 4 χλμ. νότια της πόλης, ο Καρφάς, παραλιακός οικισμός με πληθυσμό 393 κατοίκους που βρίσκεται 6 χλμ. νότια της πόλης, η Πλάκα παραλιακός οικισμός με πληθυσμό 30 κατοίκους που βρίσκεται 8 χλμ. νότια της πόλης, η Αγία Ερμιόνη, παραλιακός οικισμός με πληθυσμό 478 κατοίκους που βρίσκεται 9 χλμ. νότια της πόλης τείνουν σήμερα να αποτελούν μέρος της ευρύτερης Χώρας. Πλέον οι οδικοί άξονες που συνδέουν τους οικισμούς αυτούς με την πόλη της Χίου έχουν αραιή δόμηση εκατέρωθεν σχεδόν σε όλο το μήκος της διαδρομής. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. η Αγία Ερμιόνη έχει αύξηση πληθυσμού 156% μεταξύ των ετών 2001 και 2011, η Πλάκα 3,4%, ο Καρφάς 65,8%, η Λευκωνιά 146%, το Νεοχώρι 10,3%, τα Θυμιανά 2,8% και ο Βροντάδος 7,9%. Την ίδια περίοδο η πόλη της Χίου είχε αύξηση πληθυσμού 4,6%, αλλά οι περισσότεροι αγροτικοί οικισμοί είχαν ραγδαία μείωση πληθυσμού. Ωστόσο, το έντονο ανάγλυφο δυτικά της πόλης της Χίου έχει εμποδίσει την εξάπλωση της πόλης δυτικά.

Η πόλη της Χίου διαχέει αστικές δραστηριότητες στη γύρω ύπαιθρο, κυρίως στον άξονα βορρά - νότου, κατά μήκος της ακτής που συγκεντρώνει και τουριστικό ενδιαφέρον. Ουσιαστικά έχει δημιουργηθεί μία γραμμική «μητροπολιτική» αστική περιοχή που απλώνεται στον άξονα βορρά - νότου μέχρι και 8 χλμ. από την πόλη με συνολικό πληθυσμό 36.913 κατοίκους. Κατά συνέπεια το 1/3 περίπου του πληθυσμού της περιοχής αυτής κατοικεί εκτός της πόλης. Η εντεινόμενη οικιστική ανάπτυξη των περιαστικών οικισμών αποτελεί μία ανεπιθύμητη εξέλιξη για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι κάτοικοι των περιαστικών οικισμών δε μπορούν να μετακινούνται με τα πόδια, ούτε με ποδήλατο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Για το τελευταίο απουσιάζουν οι αναγκαίες υποδομές και έτσι τελικά οι κάτοικοι χρησιμοποιούν συστηματικά αυτοκίνητο και κατά συνέπεια επιβαρύνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Για τους περιαστικούς οικισμούς θα πρέπει να προταθούν λύσεις από το ΣΒΑΚ, όπως το να προωθηθεί η χρήση των ΜΜΜ, να ενδυναμωθεί η χρήση των περιφερειακών χώρων στάθμευσης και η συνδυασμένη χρήση αυτοκινήτου και μέσου μαζικής μεταφοράς ή ποδηλάτου (park and ride ή park and bike) για μετακινήσεις με προορισμό το κέντρο της πόλης, όπου συγκεντρώνεται όλη η οικονομική δραστηριότητα του νησιού.

Θετικό είναι το γεγονός ότι η αστική διάχυση περιορίζεται στην απόσταση των 5-9 χλμ., που είναι μία απόσταση που θα μπορούσε να καλυφθεί με το ποδήλατο, εάν υπήρχαν οι κατάλληλες υποδομές. Το ποδήλατο, ιδίως μετά την εισαγωγή στην αγορά των ηλεκτρικών

ποδηλάτων, θα μπορούσε να απευθύνεται σε ένα σημαντικό μέρος του πληθυσμού. Η χρήση του ποδηλάτου προσφέρεται για τις μετακινήσεις εντός της πόλης ιδίως ως συμπλήρωμα της δημιουργίας περιφερειακών χώρων στάθμευσης.



Εικόνα 2-2: Αστική Διάχυση γύρω από την πόλη της Χίου
Πηγή: Google Maps - Ιδία επεξεργασία

Η κατάτμηση και η άναρχη αστική διάχυση γύρω από την πόλη της Χίου περιορίζεται στα όρια του Κάμπου. Οι κλήροι στην περιοχή, που αποτελούν συνήθως περιβόλια με εσπεριδοειδή. Ο Κάμπος είναι η κύρια περιοχή παραγωγής του χιώτικου μανταρινιού που αποτελούσε στο παρελθόν είδος πολυτελείας και εξαγόταν σε όλο τον κόσμο. Εξαιτίας αυτών των χαρακτηριστικών προστατεύεται και ελέγχεται η οικιστική ανάπτυξη στον Κάμπο. Η αρτιότητα των οικοπέδων του Κάμπου έχει καθοριστεί στα 8 στρέμματα (ή όσο ήταν πριν την ψήφιση του ΠΔ). Το διάταγμα καθορίζει εκτός από μεγάλη αρτιότητα οικοπέδων και άλλους περιορισμούς όπως χρήση τοπικών υλικών, Θυμιανούσικη πέτρα στις όψεις, μικρά ανοίγματα, ξύλινα κουφώματα, κλπ. Επίσης, η δόμηση στην περιοχή προϋποθέτει χρονοβόρες εγκρίσεις από την αρχαιολογική υπηρεσία.

Ανατολικά και νότια του Κάμπου της Χίου βρίσκονται οι οικισμοί της Δημοτικής Ενότητας Αγίου Μηνά (Αγία Ερμιόνη, Θυμιανά, Καρφάς, Κεραμεία, Λευκωνιά, Πλάκα, Νεοχώρι, Παραλία Αγίας Φωτεινής). Οι παραλιακοί οικισμοί Λευκωνιά, Καρφάς, Πλάκα, Αγία Ερμιόνη, Κεραμεία, Παραλία Αγίας Φωτεινής, όπως προαναφέρθηκε, έχουν ραγδαία οικιστική ανάπτυξη και «σπρώχνουν την ανάπτυξη της πόλης» κατά μήκος της παραλίας νότια. Η

ραγδαία ανάπτυξη οφείλεται κυρίως στον παραθαλάσσιο χαρακτήρα των οικισμών της Δ.Ε. Αγίου Μηνά, σε συνδυασμό με την εγγύτητα στην πόλη της Χίου που ενθαρρύνουν την ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων. Ο μεγαλύτερος οικισμός της Δημοτικής Ενότητας, ο οικισμός των Θυμιανών, βρίσκεται στην εμβέλεια της πόλης της Χίου και σταδιακά, τα τελευταία χρόνια, με την άνοδο της χρήσης του αυτοκινήτου και την επέκταση της πόλης προς το νότο χάνει τον παραδοσιακό αγροτικό του χαρακτήρα και μετατρέπεται σε προάστιο της πόλης. Ανάλογη πορεία έχει και ο δεύτερος μεγαλύτερος οικισμός, το Νεοχώρι. Η εντεινόμενη σημασία της Δ.Ε. Αγίου Μηνά επιβάλλει την αναζήτηση λύσεων για την σύνδεση της Δημοτικής Ενότητας με την πόλη της Χίου με αποτελεσματικό, αξιόπιστο και ελκυστικό, εναλλακτικό της χρήσης αυτοκινήτου τρόπο. Ο οικισμός Καρφάς της Χίου αποτελεί παραλιακή περιοχή του νησιού. Ο παραλιακός, αυτός, οικισμός έλκει μεγάλο αριθμό τουριστών και εκεί εντοπίζονται οι περισσότερες ξενοδοχειακές μονάδες του νησιού.

Ανάλογη ανάπτυξη παρατηρείται και κατά μήκος της παραλιακής ζώνης βόρεια της πόλης της Χίου που ανήκει στη Δημοτική Ενότητα Ομηρούπολης. Ο μεγαλύτερος οικισμός, το Βροντάδο, αποτελεί έναν παραδοσιακό ναυτικό οικισμό. Στην περιοχή της Δασκαλόπετρας, στη βόρεια πλευρά του οικισμού, υπάρχει ο βράχος του Ομήρου, που σύμφωνα με την παράδοση καθόταν ο Όμηρος για να διδάξει. Η διάχυση δραστηριοτήτων της πόλης και άλλων χρήσεων βόρεια έχει ενώσει τον οικισμό με την πόλη της Χίου και αποτελούν πλέον μία ενοποιημένη αστική περιοχή. Κατά μήκος του παραλιακού μετώπου συναντώνται αντικρουόμενες χρήσεις, καθώς οι υψηλές ταχύτητες των οδικών αξόνων συνδυάζονται με χρήσεις αναψυχής και μεγάλη παρουσία πεζών τους θερινούς μήνες εξαιτίας του μεγάλου αριθμού λουόμενων στις παραλίες που βρίσκονται πλησίον της Εθνικής Οδού Καλλιμασιάς - Χίου - Καρδαμύλων. Οι συγκρούσεις αυτές συναντώνται σε όλο το μήκος της παραλίας βόρεια της Χίου, ακόμη και βόρεια του οικισμού των Βροντάδων σε μικρότερη όμως ένταση. Είναι μία περιοχή στην οποία το ΣΒΑΚ οφείλει να επέμβει, ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και να δημιουργηθούν εναλλακτικές υποδομές για τις μετακινήσεις που θα περιορίσουν τη χρήση μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς.

Η Νότια Χίος φέρνει τον επισκέπτη σε επαφή με το μοναδικό παγκόσμια προϊόν του νησιού, τη μαστίχα. Η διαδικασία καλλιέργειάς της, καθώς και το ίδιο το προϊόν αποτελεί στοιχείο της Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας υπό την προστασία της UNESCO. Οι οικισμοί που δημιουργήθηκαν στην περιοχή αυτή από τους εργάτες της μαστίχας, τα λεγόμενα Μαστιχοχώρια διατηρούν την παραδοσιακή τους δραστηριότητα μέχρι και σήμερα. Δεν έχουν αλλοιωθεί πληθυσμιακά σημαντικά από τον τουρισμό και δίνουν στον περιηγητή τη δυνατότητα να γνωρίσει όχι μόνο τις αγροτικές πρακτικές, αλλά και τα ήθη και έθιμα της περιοχής. Στα χωριά έχουν αφήσει το στίγμα τους πολεοδομικά οι Γενουάτες, οι οποίοι δόμησαν με τρόπο, ώστε να προστατεύονται από τους πειρατές και τους άλλους επιδρομείς με σπίτια που είναι διαταγμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να σχηματίζουν τοίχος προστασίας έναντι των εισβολών. Το οδικό τους δίκτυο είναι στενό και ο περιηγητής απολαμβάνει εκτός από την άυλη πολιτιστική κληρονομιά και το ιδιαίτερο περιβάλλον των οικισμών, αναβιώνοντας τον τρόπο ζωής κατά τον μεσαίωνα.

Η ιστορία του νησιού είναι σημαντική μέχρι τους νεότερους χρόνους, καθώς πρωταγωνίστησε με σημαντικές θυσίες στον αγώνα για την απελευθέρωση από τους Οθωμανούς. Σημαντικά μνημεία, όπως ο κατεστραμμένος από τους Οθωμανούς μεσαιωνικός οικισμός του Ανάβατου, γνωστός και ως «Μυστράς» ή «Ζάλογγο» της Χίου, καθώς η παράδοση λέει ότι και στον Ανάβατο επαναλήφθηκαν τα γεγονότα του Ζαλόγγου. Την ονομασία Μυστράς την έχει από το ιδιαίτερο απόκρημνο φυσικό περιβάλλον, καθώς η θέση του οικισμού επιλέχθηκε, ώστε να προστατεύεται φυσικά από τους κατακτητές.

Επιπλέον μοναστήρια, γραφικοί οικισμοί και άλλα μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς υπάρχουν σε όλο το νησί που δεν έχει αλλοιωθεί από μαζικές τουριστικές επενδύσεις, όπως συνέβη σε άλλα πιο κοσμπολίτικα νησιά του Αιγαίου. Ο περιηγητής απολαμβάνει στη Χίο μία αυθεντική εμπειρία γνωριμίας με την ιστορία του τόπου, ενώ έχει τη δυνατότητα να απολαύσει την εκτεταμένη ακτογραμμή του νησιού και το μοναδικό φυσικό περιβάλλον χωρίς την αλλοίωση που δημιουργεί ο μαζικός τουρισμός.

Με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ επιδιώκεται η διατήρηση των πολιτιστικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών στα οποία η Χίος οφείλει την αναγνωρισιμότητά της. Η ενίσχυση του ποδηλάτου και του περπατήματος θα μπορούσαν να συντελέσουν ώστε η πολεοδομία της Χώρας να ξαναβρεί κάποια παραδοσιακά χαρακτηριστικά και κλίμακες. Εάν σε όλη την πόλη της Χίου ενισχυθεί η χρήση του ποδηλάτου, του περπατήματος, των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και αποθαρρυνθεί η χρήση του αυτοκινήτου, θα αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων, λόγω του περιορισμού των καυσαερίων και του θορύβου, θα βελτιωθεί η υγεία τους χάρη στις ενεργές μετακινήσεις (περπάτημα, ποδήλατο) και το νησί θα συμμετάσχει αξιοπρεπέστερα στην πανευρωπαϊκή εκστρατεία για την κλιματική απορρύθμιση. Ο κάτοικος που περπατάει και ποδηλατεί θέλει να μένει σε συμπαγείς, κοινωνικές πόλεις όπου οι καθημερινές του μετακινήσεις είναι σύντομες και τον φέρνουν σε επαφή με πολλούς άλλους και όχι σε δύσκολα προσεγγίσιμες απομονωμένες από τις δραστηριότητες της πόλης περιοχές. Η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής μπορεί να τροφοδοτήσει και την άνοδο του τουρισμού, ο οποίος σήμερα είναι κυρίως εσωτερικός.

Η Χίος είναι μια αστική κοινωνία, το βιοτικό της επίπεδο είναι υψηλό εξαιτίας των ναυτικών (οι οποίοι εκτός από τα χρήματα τους διοχέτευσαν στην κοινωνία και τις γνώσεις τους από τα ταξίδια τους και τις πρακτικές και εμπειρίες άλλων χωρών), και της μαστίχας. Το κέντρο της πόλης πάσχει από έλλειψη καταλυμάτων, σε αντίθεση με την περιοχή του Καρφά που βρίσκονται μεγάλος αριθμός ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων. Οι επισκέπτες του νησιού συγκεντρώνονται σήμερα σε μία περιοχή απομακρυσμένη που δεν είναι προσεγγίσιμη με τα πόδια από την πόλη και ενθαρρύνεται η χρήση μηχανοκίνητων μέσων μετακίνησης. Γενικά, η προώθηση του ποδηλάτου και του περπατήματος ως βασικών μέσων μετακίνησης συνεισφέρει στην συμπαγή πολεοδομική ανάπτυξη.

Επιπλέον το ποδήλατο είναι εξαιρετικό μέσο για να απολαύσει ο επισκέπτης το πλούσιο τοπίο της ενδοχώρας του νησιού, αλλά και να μετατρέψει την επίσκεψη στα Μαστιχοχώρια, στις παραλίες του νησιού και στα σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος από απλή μετακίνηση σε περιηγητική εμπειρία επικοινωνώντας σε βάθος με τους ανθρώπους του νησιού, τις αξίες και τις συνήθειές τους

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 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, όπως αναλύθηκαν παραπάνω είναι η παρακάτω:

«Να καθιερωθούν περιβαλλοντικά φιλικοί τρόποι μετακίνησης στην πόλη της Χίου, ώστε να αποτελεί η πόλη της Χίου τόπο που προσφέρει εξαιρετική ποιότητα ζωής, ελκυστική για κατοίκους και επισκέπτες και να αποτελεί είσοδο-πύλη του νησιού αντάξια της ενδοχώρας και της ιστορίας της, ώστε το σύνολο του νησιού να μετατραπεί σε εναλλακτικό τουριστικό προορισμό παγκόσμιας εμβέλειας που συνδυάζει παραδοσιακές μορφές περιήγησης, παραδοσιακές μορφές παραγωγής, εμβάθυνση στον τοπικό πολιτισμό και 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»

Η οριστικοποίηση και τελική διατύπωση του οράματος θα γίνει μετά τη διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ.

ΑΡΧΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Ο Δήμος Χίου στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας για τη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα καταρτίσει Σύμφωνο Συμμετοχής σε συνεργασία με το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ (όπως αυτοί παρουσιάζονται στο Κεφ. 2.6 του παρόντος), ένα σχέδιο του οποίου παρατίθεται ακολούθως:

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ [ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ]

ΑΡΧΙΚΟ (Σχέδιο) ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

«Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

Οι υπογράφοντες το παρόν Σύμφωνο εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί και μη - θεσμικοί, που ενδιαφέρονται για τη βελτίωση της απόδοσης και της ποιότητας των μετακινήσεων πολιτών, επισκεπτών και προϊόντων στον Δήμο Χίου, συμφωνούμε στα παρακάτω:

Κείμενο Αρχικής Συμφωνίας Συμμετοχής

1. Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα, συλλογικά και συνεργατικά για 2 χρόνια και σε συνεχή διαβούλευση με τα μέλη μας, τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του Δήμου μας, ώστε οι μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται να ικανοποιούν τον οικουμενικό στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης, που στον τομέα των μετακινήσεων περιγράφεται ως βιώσιμης κινητικότητα, προάγοντας την εικόνα των δημόσιων χώρων του Δήμου Χίου. Πιο συγκεκριμένα δεσμευόμαστε να συμβάλλουμε στην εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής και στην εφαρμογή των περιβαλλοντικά και οικονομικά βέλτιστων λύσεων.
2. Τον συντονισμό των δράσεων μας αναλαμβάνει ο Δήμος Χίου μέσω του συντονιστή της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ (κα. Ευτυχία Βορριά).

3. Συμφωνούμε να ορίσουμε εκπρόσωπο και να παρέχουμε απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ.
4. Ο Δήμος Χίου, μπορεί κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς με τους οποίους να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.

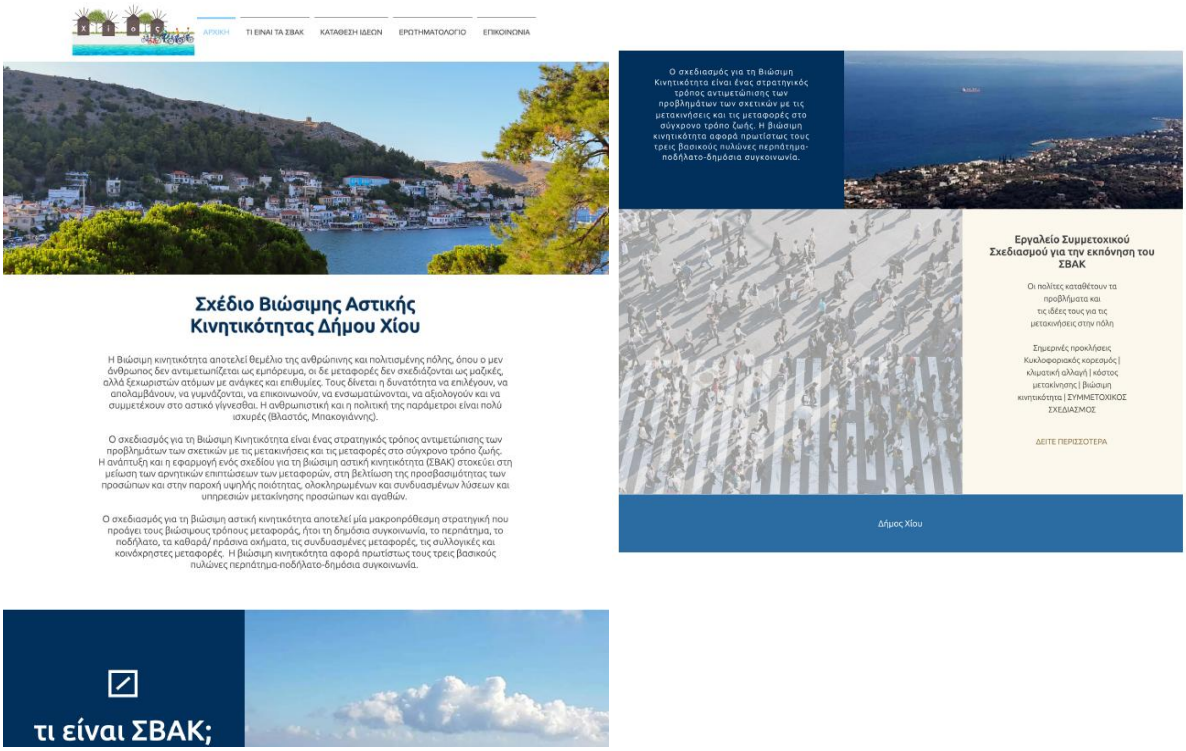
Ειδικότερα ο σχεδιασμός, στον οποίο δεσμευόμαστε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα είναι φιλικές στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη και απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για τις επόμενες γενεές. Συμβάλλουν με το βέλτιστο τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Δήμου μας, τονώνουν την ελκυστικότητά του και αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Μέσω της χρησιμοποίησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της επιλογής φιλικών στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης και μεταφορών οδηγούν στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων και ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις ως προς το θόρυβο και τη λειτουργία των διαφόρων δραστηριοτήτων. Ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την αστική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των παραβατικών συμπεριφορών και των τροχαίων συμβάντων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών. Συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τονώνουν την ανταγωνιστικότητα και ενισχύουν την επιχειρηματικότητα εξασφαλίζοντας τη βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες. Βελτιστοποιούν τη σχέση κόστους - οφέλους των διαφόρων δικτύων. Προωθούν μορφές ήπιας κυκλοφορίας, λύσεις «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας» και συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων. Αξιοποιούν κατά τον μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΧΙΟΥ	[ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥ ΦΟΡΕΑ]

Στο παρόν Στάδιο 0 «Εκκίνηση Διαδικασίας» της Μελέτης Σ.Β.Α.Κ. Χίου, και έως την υποβολή του παρόντος Παραδοτέου, το Σύμφωνο Συμμετοχής δεν έχει υπογραφεί από κανέναν Φορέα.

2.4 Δημιουργία Ιστοσελίδας

Έχει δημιουργηθεί ιστοσελίδα (chios.sbak.gr) για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον Ν. 4727/2020 (Α΄ 184).



Εικόνα 2-3: Ιστοσελίδα Δήμου Χίου

2.5 Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης

Η **Χίος** είναι το πέμπτο (5^{ο}) κατά σειρά μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας και το εμβαδόν του καλύπτει 842,54τχλμ. Βρίσκεται στο βορειοανατολικό Αιγαίο λίγα χιλιόμετρα από τα παράλια της Μικράς Ασίας και ανήκει στο σύμπλεγμα των νησιών του Βορειοανατολικού Αιγαίου. Πρωτεύουσα είναι η πόλη της Χίου, γνωστή και ως Χώρα, όπου βρίσκεται και το κύριο λιμάνι του νησιού. Βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του Αιγαίου, στα ανατολικά θαλάσσια σύνορα της Ελλάδας, εκτείνεται δε παράλληλα προς τις Μικρασιατικές ακτές, από τις οποίες χωρίζεται με ένα στενό κανάλι θάλασσας (Στενό Χίου) πλάτους περίπου 6 ναυτικών μιλίων.

Η υπό μελέτη περιοχή ανήκει διοικητικά -στο πλαίσιο της αποκεντρωμένης διοίκησης- στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου (ΑΔΑ) η οποία εδρεύει στον Πειραιά και έχει χωρικές και άλλες αρμοδιότητες στις Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου. Στο επίπεδο του δεύτερου βαθμού αυτοδιοίκησης, ο Δήμος Χίου εντάσσεται στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (ΠΒΑ), με έδρα τη Μυτιλήνη, η οποία περιλαμβάνει τις Περιφερειακές Ενότητες (Π.Ε.) Λέσβου, Ικαρίας, Λήμνου, Σάμου και Χίου.

Σύμφωνα με τη Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης (Ν.3852/2010), ο Δήμος Χίου περιλαμβάνει όλη τη νήσο Χίο και μαζί με τους Δήμους Οινουσσών και Ψαρών υπάγονται στην Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε.) Χίου της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου. Έδρα του Δήμου Χίου είναι η πόλη της Χίου.

Ο Δήμος Χίου διαιρείται σε 8 Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.), οι οποίες αντιστοιχούν στους προϋπάρχοντες καταργηθέντες Καποδιστριακούς Δήμους. Αυτές είναι:

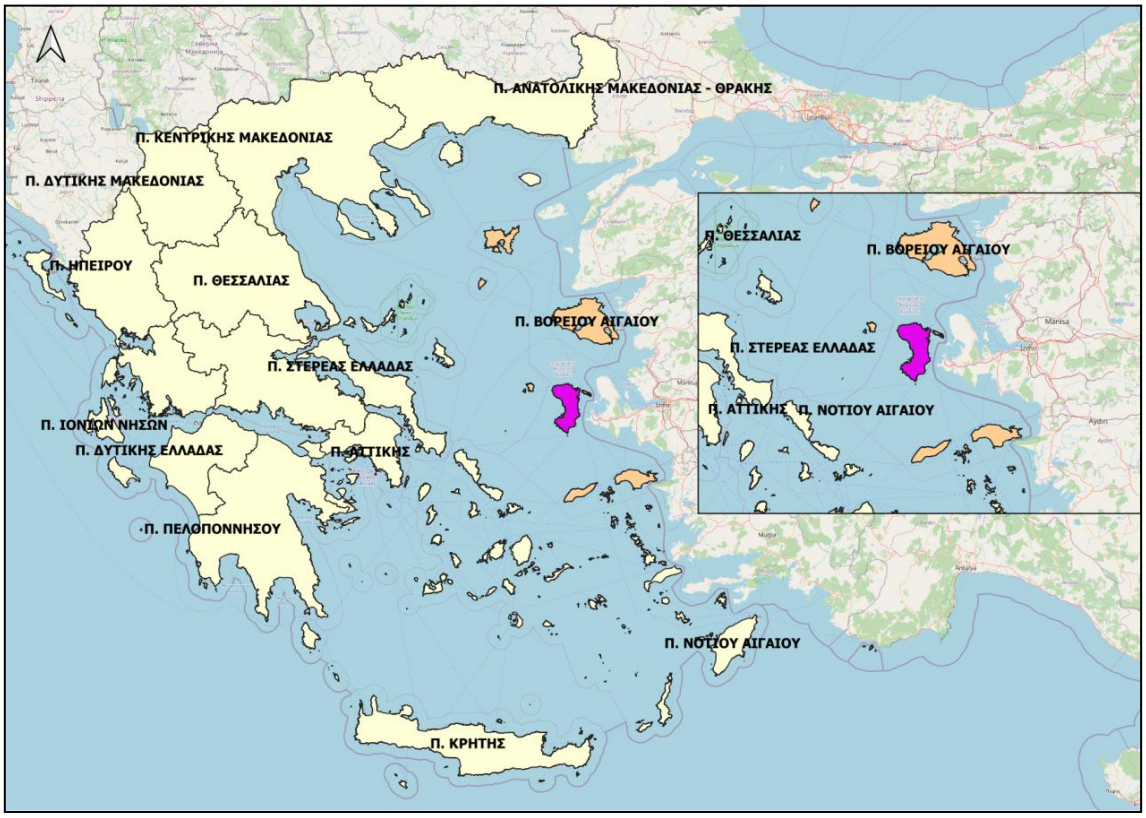
- Δ.Ε. Χίου
- Δ.Ε. Αγίου Μηνά
- Δ.Ε. Αμανής
- Δ.Ε. Ιωνίας
- Δ.Ε. Καμποχώρων
- Δ.Ε. Καρδαμύλων
- Δ.Ε. Μαστιχοχωρίων
- Δ.Ε. Ομηρούπολης

Κάθε Δημοτική Ενότητα διαιρείται σε «Κοινότητες», οι οποίες αντιστοιχούν στα διαμερίσματα των καταργηθέντων ΟΤΑ.

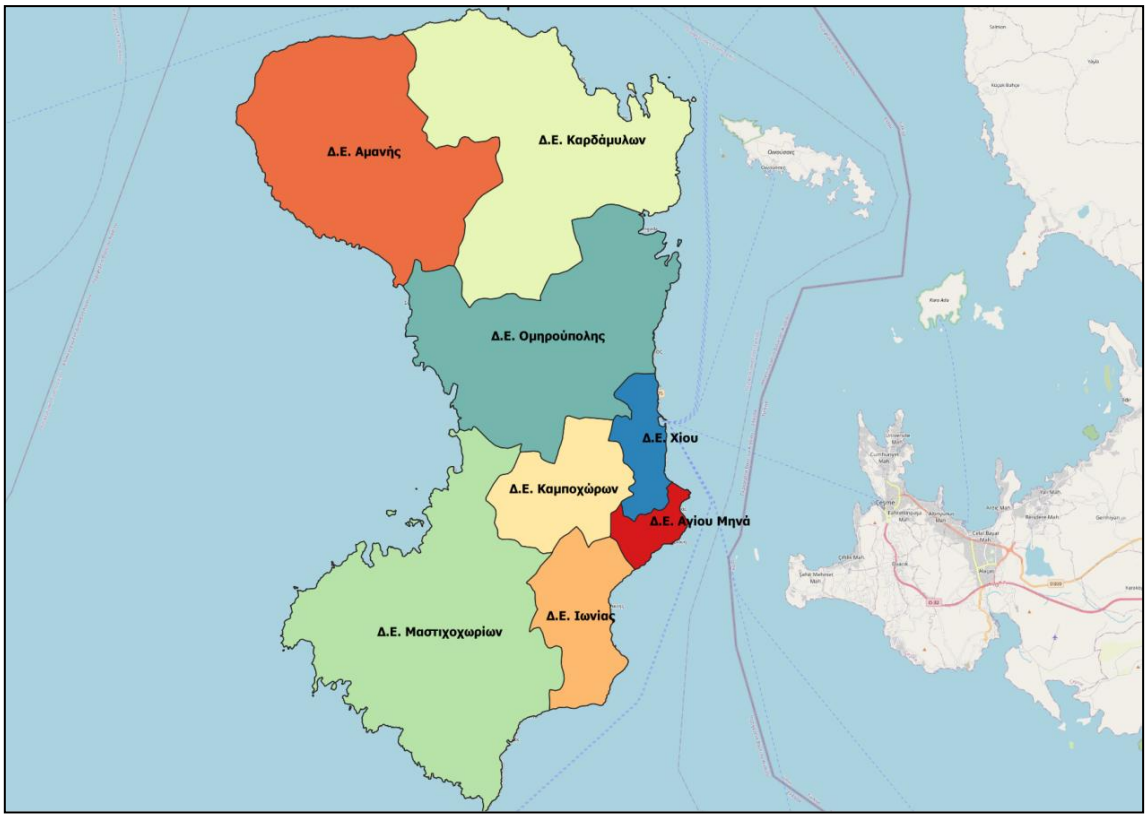
Πρόκειται για έναν νησιωτικό Δήμο και ως εκ τούτου χαρακτηρίζεται από σημαντική περιφερειακότητα με έντονα χαρακτηριστικά μιας σχετικά κλειστής οικονομίας και με κυρίαρχες τις βασικές παραμέτρους της νησιωτικότητας, που είναι κοινές για όλο τον νησιωτικό χώρο, όπως η ύπαρξη έντονων αναπτυξιακών διαφοροποιήσεων μεταξύ μεγάλων και μικρών νησιών που ανήκουν σε ένα διοικητικό νησιωτικό σύμπλεγμα, αλλά και εντός των νησιών -στις εσωτερικές τους ζώνες- λόγω της προβληματικής και περιορισμένης προσβασιμότητάς τους. Παράλληλα, ο νησιωτικός χώρος πλήττεται πιο σοβαρά από την παγκόσμια αλληλεξάρτηση των οικονομικών συστημάτων και των αγορών δεδομένου ότι η ιδιαιτερότητα αυτή έρχεται σε αντίθεση με τα βασικά χαρακτηριστικά του κυρίαρχου προτύπου ανάπτυξης που βασίζεται στις οικονομίες κλίμακας, την αστικοποίηση και την οικονομική αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα.

Ως προς τους άξονες προσανατολισμού σε εθνικό επίπεδο, η Χίος -όπως και τα υπόλοιπα νησιά της ΠΒΑ- δεν διασχίζεται από τους κύριους αναπτυξιακούς άξονες της χώρας, οι οποίοι καθορίζονται σύμφωνα με το Εθνικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου

Ανάπτυξης (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.). Η ΠΒΑ προσεγγίζει, μέσω βελτιωμένων συγκοινωνιακών συνδέσεων, τον αναπτυξιακό άξονα κατά μήκος της Εγνατίας οδού (που διατρέχει τη Βόρεια Ελλάδα) και τον άξονα της Κρήτης στο αντιδιαμετρικά αντίθετο σημείο της χώρας. Επιπλέον, προσεγγίζει (μέσω αεροπορικών και θαλάσσιων συνδέσεων με το λεκανοπέδιο Αττικής και το αστικό δίπολο Θεσσαλονίκη - Καβάλα) τον ισχύοντα αναπτυξιακό άξονα S (ξεκινά από την Πάτρα και καταλήγει στην Καβάλα μέσω Αθήνας και Θεσσαλονίκης). Μέχρι σήμερα, οι συνδέσεις της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου με τον άξονα S, Καβάλα - Θεσσαλονίκη - Κρήτη, καθώς και οι ενδοπεριφερειακές συνδέσεις παραμένουν προβληματικές, ενώ η κύρια ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Αττική κρίνεται ανεπαρκής λόγω της γενικότερης κρίσης που παρατηρείται στον τομέα της ακτοπλοΐας. Ωστόσο, η συγκοινωνιακή διασύνδεση δεν αντανακλά απαραίτητα την αναπτυξιακή διασύνδεση, εφόσον λειτουργεί σε ικανοποιητική μορφή μόνον κατά τους θερινούς μήνες και παραμένει ισχυρό το καθεστώς απομόνωσης όσον αφορά στην ενέργεια και στη λειτουργία των παραγωγικών τομέων.

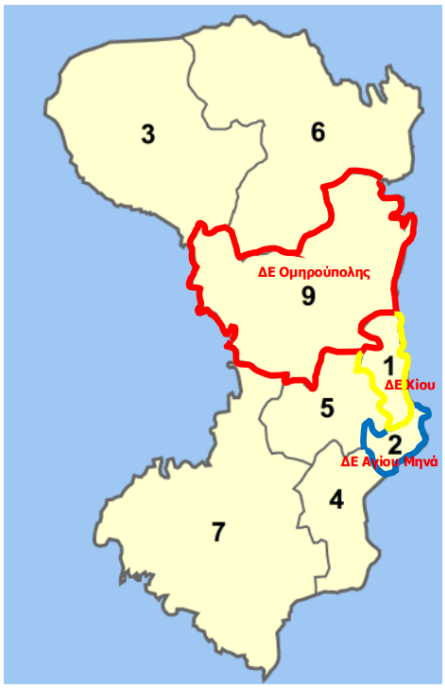


Εικόνα 2-4: Θέση της περιοχής μελέτης στην Περιφέρεια Βόρειου Αιγαίου και τον Ελλαδικό Χώρο
Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: https://geodata.gov.gr/



Εικόνα 2-5: Διοικητική διαίρεση Δήμου Χίου σε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.)
Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: https://geodata.gov.gr/

Ως **περιοχή παρέμβασης** του ΣΒΑΚ ορίζονται **οι Δημοτικές Ενότητες Χίου, Αγίου Μηνά και Ομηρούπολης**.



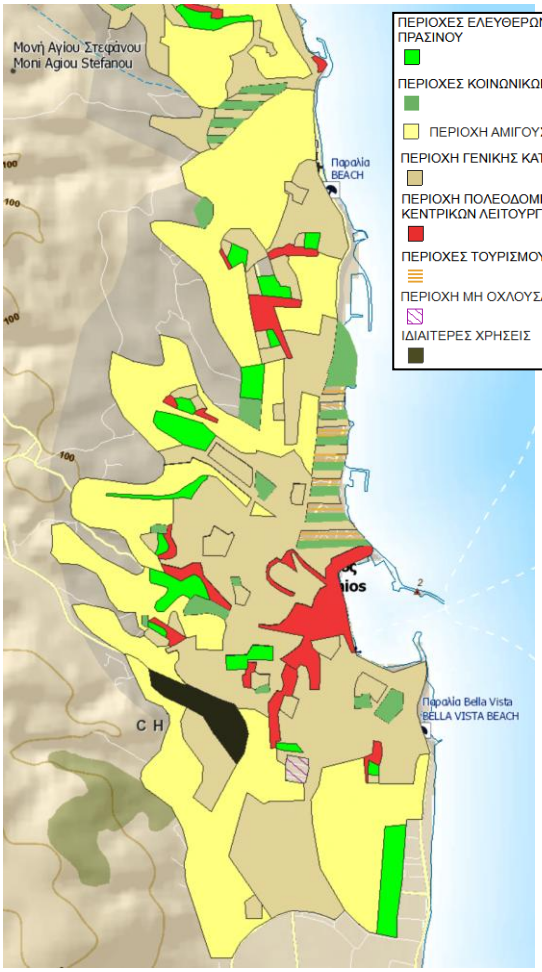
Εικόνα 2-6: Χωροταξική ένταξη Δημοτικών Ενοτήτων Δήμου Χίου

- Νο 1. Δημοτική Ενότητα **Χίου**: Έχει μόνιμο πληθυσμό 26.850 κατοίκους (πραγματικός πληθυσμός: 26.361 κατ.) και έκταση 22.823 km^2, με πληθυσμιακή πυκνότητα 1,2 κατ./km^2, ενώ έδρα της είναι η Χίος.
- Νο 2. Δημοτική Ενότητα **Αγίου Μηνά**: Έχει μόνιμο πληθυσμό 3.271 κατοίκους (πραγματικός πληθυσμός: 3.552 κατ.) και έκταση 13.049 km^2, με πληθυσμιακή πυκνότητα 0,25 κατ./km^2, ενώ έδρα της είναι τα Θυμιανά.
- Νο 9. Δημοτική Ενότητα **Ομηρούπολης**: Έχει μόνιμο πληθυσμό 7.527 κατοίκους (πραγματικός πληθυσμός: 7.341 κατ.) και έκταση 155.015 km^2, με πληθυσμιακή πυκνότητα 0,05 κατ./km^2, ενώ έδρα της είναι το Βροντάδο.

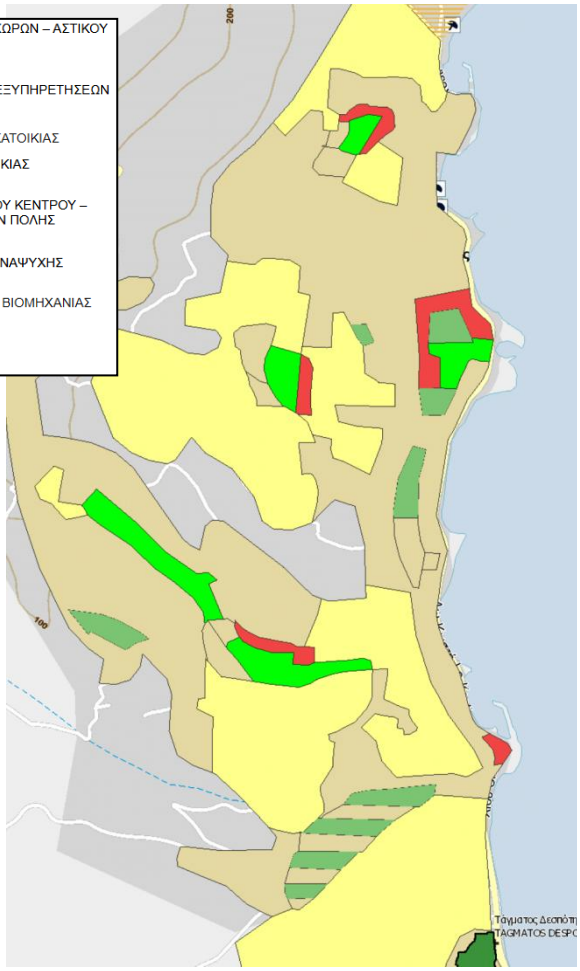
Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Αναφορικά με τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης σημειώνεται ότι υπάρχει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) για την πόλη της Χίου και τον οικισμό Βροντάδος που εγκρίθηκε από την υπ' αριθμ. Απόφαση Υπουργού 75717/3921 "Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Χίου - Βροντάδος των Δήμων Χίου και Βροντάδος (Ν. Χίου)" (ΦΕΚ 75Δ/02-03-1988). Οι γενικές θεσμοθετημένες χρήσεις γης, έτσι όπως αυτές προβλέπονται από το ισχύον Γ.Π.Σ. για το πολεοδομικό συγκρότημα Χίος - Βροντάδος, εξειδικεύονται σε (Εικόνα 2-7, Εικόνα 2-8):

- ✓ Περιοχές ελεύθερων χώρων - αστικού πρασίνου.
- ✓ Περιοχές κοινωνικών εξυπηρετήσεων.
- ✓ Περιοχές αμιγούς κατοικίας.
- ✓ Περιοχές γενικής κατοικίας.
- ✓ Περιοχές πολεοδομικού κέντρου - κεντρικών λειτουργιών πόλης.
- ✓ Περιοχές τουρισμού - αναψυχής.
- ✓ Περιοχή μη οχλούσας βιομηχανίας.
- ✓ Ιδιαίτερες χρήσεις.



Εικόνα 2-7: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πόλης της Χίου
Πηγή: http://gis.epoleodomia.gov.gr/



Εικόνα 2-8: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού Βροντάδος
Πηγή: http://gis.epoleodomia.gov.gr/

Κάλυψη Γης

Για τη μελέτη των καλύψεων γης που διαμορφώνουν το δομημένο και φυσικό περιβάλλον της νήσου Χίου, χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα από το CORINE Land Cover (CLC) για το έτος 2012 ως τα πλέον αντιπροσωπευτικά για την απεικόνιση των αλλαγών με το πέρασμα του χρόνου. Το CORINE Land Cover αποτελεί μια κοινοτική πρωτοβουλία που ξεκίνησε το 1985 και ενημερώνεται κάθε έξι χρόνια, στοχεύοντας στη δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος πληροφοριών για την κατάσταση του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χρησιμοποιώντας κοινή ορολογία (επίτευξη σημασιολογικής διαλειτουργικότητας) και επιτρέποντας τις διαχρονικές συγκρίσεις και τον έλεγχο των αλλαγών που επέρχονται σε κάθε χρήση. Ταυτόχρονα, μέσω της επεξεργασίας των δεδομένων διεξάγονται εκτιμήσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιήθηκε η αλλαγή αυτή και των τάσεων που δημιουργούνται προς την οικοδομική κυρίως δραστηριότητα. Στον επόμενο Πίνακα παρατίθεται το σύνολο των εμβαδών ανά χρήση που εντοπίζεται στο νησί της Χίου, ενώ έχει υπολογιστεί και το ποσοστό που καταλαμβάνει κάθε κάλυψη επί της συνολικής έκτασης του νησιού.

Πίνακας 2-1: Κατανομή Καλύψεων Γης Corine Land Cover 2012 Νήσου Χίου

ΚΩΔΙΚΟΣ CORINE	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΜΒΑΔΟΝ ΚΑΛΥΨΗΣ (m^2)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ (%)
111	Συνεχής αστικός ιστός	1.671.189,812	0,20%
112	Ασυνεχής αστικός ιστός	9.620.137,598	1,14%
121	Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες	948.139,675	0,11%
123	Ζώνες λιμένων	70.012,510	0,01%
124	Αεροδρόμια	354.883,994	0,04%
131	Χώροι εξορύξεως ορυκτών	380.191,657	0,05%
211	Μη αρδευόμενη αρόσιμη γη	3.898.979,798	0,46%
221	Αμπελώνες	301.586,665	0,04%
222	Οπωροφόρα δένδρα και φυτείες με σαρκώδεις καρπούς	10.612.846,181	1,26%
223	Ελαιώνες	120.551.276,250	14,27%
231	Λιβάδια	12.284.566,366	1,45%
242	Σύνθετες καλλιέργειες	27.546.576,861	3,26%
243	Γη που χρησιμοποιείται κυρίως για γεωργία μαζί με σημαντικά τμήματα φυσικής βλάστησης	69.568.381,878	8,24%
312	Δάσος κωνοφόρων	27.372.520,260	3,24%
313	Μικτό δάσος	1.408.588,333	0,17%
321	Φυσικοί βοσκότοποι	145.696.206,242	17,25%
323	Σκληροφυλλική βλάστηση	216.946.775,153	25,68%
324	Μεταβατικές δασώδεις και θαμνώδεις εκτάσεις	135.185.192,104	16,00%
332	Απογυμνωμένοι βράχοι	597.952,573	0,07%
333	Εκτάσεις με αραιή βλάστηση	55.669.937,082	6,59%
523	Θάλασσες και ωκεανοί	4.010.449,407	0,47%

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: Copernicus Land Monitoring Service - https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover

Σύμφωνα με τον παραπάνω Πίνακα, ως επικρατούσα χρήση στο νησί της Χίου για το 2012 είναι η σκληροφυλλική βλάστηση καταλαμβάνοντας το 25,68% της έκτασής του. Ακολουθεί η κατηγορία των φυσικών βοσκότοπων (17,25%), των μεταβατικών δασωδών και θαμνωδών εκτάσεων (16,00%) και των ελαιώνων (14,27%). Σημαντικά ποσοστά κάλυψης εμφανίζει επίσης η κατηγορία της γης που χρησιμοποιείται κυρίως για γεωργία μαζί με σημαντικά τμήματα φυσικής βλάστησης (8,24%), οι εκτάσεις με αραιή βλάστηση (6,59%), οι σύνθετες καλλιέργειες (3,26%) και το δάσος κωνοφόρων με ποσοστό 3,24%.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Μεταφορικές Υποδομές

Στον Δήμο Χίου τα χερσαία δίκτυα διαδραματίζουν δευτερεύοντα ρόλο τοπικού επιπέδου, ενώ αντίθετα οι θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές είναι μεγαλύτερης σημασίας. Στην ουσία, το οδικό δίκτυο έρχεται να ολοκληρώσει το μεταφορικό έργο του οποίου το αρχικό σκέλος πραγματοποιείται από τις θαλάσσιες και αεροπορικές συνδέσεις και αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα ενδοεπικοινωνίας.

Οι μεταφορές του νησιωτικού Δήμου χαρακτηρίζονται από:

- Έλλειψη συντονισμού μεταξύ των μέσων (αερομεταφορές, ακτοπλοϊκές, χερσαίες) τόσο λειτουργικά, όσο και στην οργάνωση των υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια).
- Αδυναμία ανταπόκρισης στις πιέσεις αιχμών που χαρακτηρίζουν το νησί.
- Έλλειψη αποτελεσματικών συνδέσεων με τον κύριο κορμό των δικτύων (εθνικών, διευρωπαϊκών).
- Οξείες δυσχέρειες μετακινήσεων, ενδοπεριφερειακά αλλά και προς άλλες νησιωτικές Περιφέρειες (Νότιο Αιγαίο, Κρήτη).

Βασικοί Οδικοί Άξονες - Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

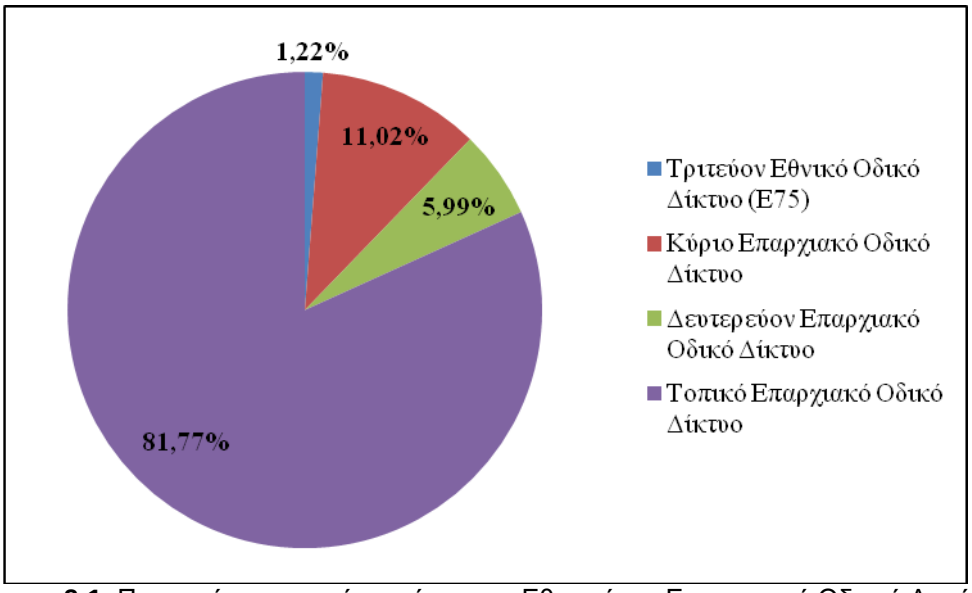
Η Χίος διαθέτει επαρχιακό οδικό δίκτυο μήκους 406 km περίπου, μέσω του οποίου συνδέεται η πόλη της Χίου με κωμοπόλεις, χωριά και οικισμούς. Το χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου είναι οι πολλοί ελιγμοί με μεγάλες ανωφέρειες και κατωφέρειες, λόγω των οποίων δύσκολα αναπτύσσονται ομαλές ταχύτητες. Διαθέτει επίσης ιδιαίτερα πυκνό αγροτικό και δασικό δίκτυο το οποίο βρίσκεται σε σχετικά καλή κατάσταση, με την προϋπόθεση ότι γίνονται όλα τα απαραίτητα έργα συντήρησης και αποκατάστασης των προβλημάτων που προκύπτουν από τις βροχοπτώσεις.

Η γενική εικόνα του οδικού δικτύου δεν μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητική, παρά τις βελτιώσεις που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια (παρακάμψεις οικισμών, διανοίξεις, κ.λπ.). Όλοι οι κεντρικοί δρόμοι είναι ασφαλτοστρωμένοι, καθώς και το μεγαλύτερο μέρος των επαρχιακών δρόμων που οδηγούν στα μικρότερα χωριά. Ικανοποιητική ωστόσο κρίνεται η σήμανση των δρόμων, ενώ πρατήρια υγρών καυσίμων υπάρχουν σε όλο το νησί.

Βάσει της Υπουργικής Απόφασης ΔΜΕΟ/Ε/827/1995 (ΦΕΚ 735/Β/28-08-1995) “Κατάταξη του Εθνικού Οδικού Δικτύου Περιφερειών Κρήτης, Βορείου και Νοτίου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο”, η Εθνική Οδός 75 (Ε75) Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα εντάσσεται στην κατηγορία του τριτεύοντος εθνικού οδικού δικτύου. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, κανένα άλλο τμήμα του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης δεν εντάσσεται σε κάποια από τις υπόλοιπες κατηγορίες (πρωτεύον ή τριτεύον εθνικό οδικό δίκτυο).

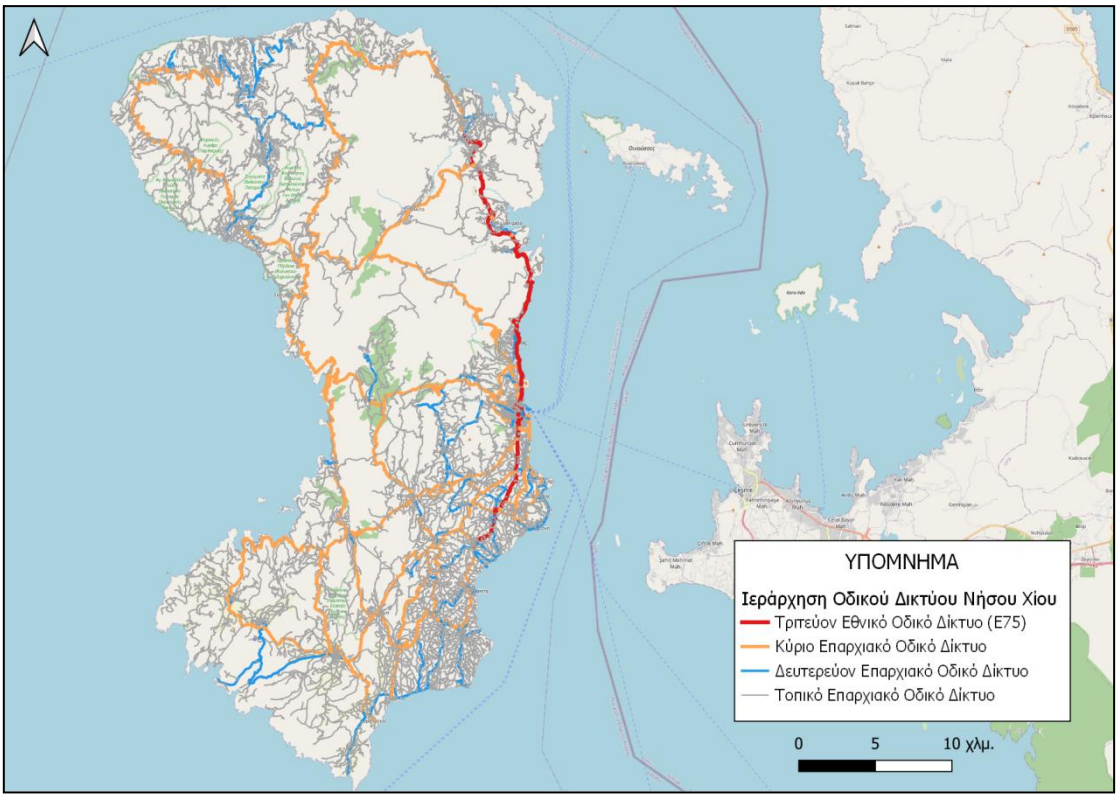
Εστιάζοντας στην υφιστάμενη ιεράρχηση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου του Δήμου Χίου, τα ποσοστά για κάθε κατηγορία έχουν ως εξής (Διάγραμμα 2-1):

- Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο: 1,22%
- Πρωτεύον / Κύριο Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο: 11,02%
- Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο: 5,99%
- Τοπικό Επαρχιακό Δίκτυο (δημοτικές και κοινοτικές οδοί): 81,77%



Διάγραμμα 2-1: Ποσοστά κατηγοριών ιεράρχησης Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου του Δήμου Χίου

Αναλυτικότερα, το τριτεύον εθνικό οδικό δίκτυο περιλαμβάνει την ΕΟ75 που προβλέπεται μέσα από την Υπουργική Απόφαση ΔΜΕΟ/Ε/827/1995, δηλαδή η Εθνική Οδός 75 Καλλιμασιά - Χίος - Καρδάμυλα και συγκεντρώνει ποσοστό 1,22% στο σύνολο του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη. Το πρωτεύον / κύριο επαρχιακό δίκτυο αναφέρεται σε εκείνο το τμήμα του επαρχιακού οδικού δικτύου που συνδέει τα αστικά κέντρα με το εθνικό οδικό δίκτυο, καθώς και περιοχές με αρχαιολογικό, τουριστικό, ιστορικό ή αναπτυξιακό ενδιαφέρον. Η εν λόγω κατηγορία οδικού δικτύου συγκεντρώνει ποσοστό 11,02% επί του συνολικού οδικού δικτύου (εθνικού και επαρχιακού). Στο δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο εντάσσονται οδοί που συνδέουν Δήμους και Κοινότητες (εκτός της πρωτεύουσας της Π.Ε.) μεταξύ τους και παρουσιάζουν ποσοστό 5,99% επί του συνολικού εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου. Τέλος, το τοπικό επαρχιακό δίκτυο, δηλαδή το σύνολο των δημοτικών και κοινοτικών οδών (συμπεριλαμβανομένων και των οδών εντός οικισμών) που δεν εμπίπτουν σε καμία από τις προαναφερθείσες κατηγορίες, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό της τάξης του 81,77% και διαχέεται σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης (Εικόνα 2-9).



Εικόνα 2-9: Ιεράρχηση Οδικού Δικτυού Νήσου Χίου

Αναλυτικότερα, το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο της νήσου Χίου συγκροτείται από τους ακόλουθους βασικούς άξονες:

- Εθνική Οδός Χίος - Καρδάμυλα: εξυπηρετεί τις ανάγκες του βορειοανατολικού τμήματος του νησιού.
- Εθνική Οδός Χίος - Καλλιμασιά.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Βροντάδος - Βολισσός - Χάλανδρα - Αγιάσματα: καλύπτει τις ανάγκες του βορειοδυτικού τμήματος του νησιού.
- Επαρχιακή οδός Λιμένας Μεστών - Λιθί - Βολισσός: εξυπηρετεί το νότιο και δυτικό τμήμα του νησιού, θέτοντας έτσι τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της εν λόγω περιοχής, καθώς συνδέει τον λιμένα Μεστών με την Βολισσό.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Θολοποτάμι - Πυργί - Λιμένας Μεστών.
- Επαρχιακή οδός Βολισσός - Πιραμά - Νενητούρια - Αφροδίσια.
- Επαρχιακή οδός Καρδάμυλα - Αμάδες - Κέραμος.
- Επαρχιακή οδός Καρδάμυλα - Πιτυός - Άγιος Ισίδωρος.
- Επαρχιακή οδός Διευχά - Κηπουριές - Καμπιά.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Καρυές - Αυγώνυμα - Ελίντα.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Χαλκείος - Ζυφιάς - Βέσσα - Ελάτα.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Δαφνώνας - Βερβεράτο - Χαλκείος.
- Επαρχιακή οδός Χίος - Αρμόλια - Βέσσα - Παραλία Λιθίου.
- Επαρχιακή οδός Χίος Αρμόλια - Καλαμωτή - Κώμη.
- Επαρχιακή οδός Καλλιμασιά - Νένητα - Βουνό - Καλαμωτή.
- Επαρχιακή οδός Μυρμήγκι - Διδύμες - Κοινή.
- Δρόμος για την παράκαμψη της πόλης Χίου.
- Δημοτική οδός Βουνό - Λιλικάς - Κώμη.

- Δημοτική οδός Κώμη - Εμποριός - Δότια.
- Δημοτική οδός Καταρράκτης - Παγίδα - Κοινή.
- Δημοτική οδός Ανάβατος - Αυγώνυμα.
- Δημοτική οδός Θυμιανά - Μέγας Λιμνιώνα - Αγία Ερμιόνη - Καρφάς.
- Δημοτική οδός Καλλιμασιά - Μέσα Διδύμα.
- Δημοτική οδός Σιδηρούντα - Ελίντα - Παραλία Λιθίου.

Επιπρόσθετα, έχει κατασκευαστεί ο νέος οδικός άξονας Χίος - Μεστά.

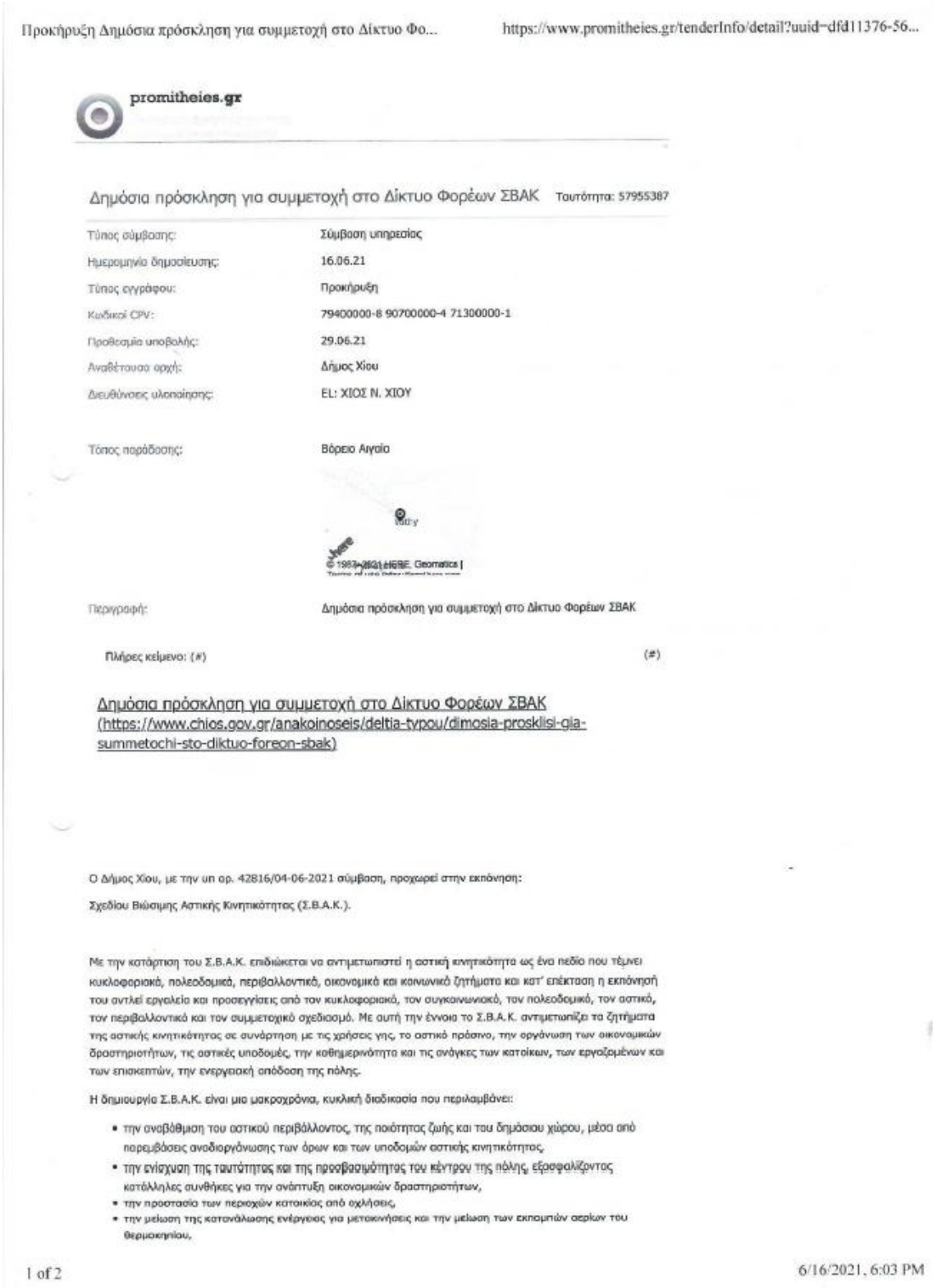
Σε γενικές γραμμές, το επαρχιακό οδικό δίκτυο της νήσου Χίου (ΦΕΚ 47/Α/1956 και ΦΕΚ 498/ΑΑΠ/2010) θεωρείται ικανοποιητικό σε ό,τι αφορά τη χάραξη και τις συνδέσεις, ενώ δεν υπάρχουν απομονωμένοι οδικά οικισμοί.

Ειδικά για την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Χίου και για το ανατολικό τμήμα του νησιού εν γένει, σημαντικό έργο για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών είναι ο περιφερειακός δρόμος που παρακάμπτει την πόλη της Χίου (χάραξη με κατεύθυνση Βορρά - Νότου στα δυτικά όρια της πόλης). Πρόκειται για παράκαμψη της ΕΟ75 η οποία εξυπηρετεί την κίνηση των οχημάτων από τη νότια και νοτιοδυτική Χίο, καθώς και το αεροδρόμιο, προς τη δυτική, βορειοδυτική και βόρεια Χίο και αντίστροφα, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης.

Στην πόλη της Χίου παρατηρείται έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα το οποίο επιτείνεται από τη συγκέντρωση των εμπορικών καταστημάτων σε περιορισμένο χώρο και την έλλειψη κατάλληλων μεταφορικών υποδομών. Το πρόβλημα αποδίδεται και στον μεγάλο (αναλογικά με το μέγεθος του πληθυσμού) αριθμό οχημάτων και σε ένα δίκτυο δρόμων με ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Επιπλέον, εντεινόμενη κυκλοφοριακή κίνηση παρατηρείται κατά τη θερινή περίοδο (ιδιαίτερα κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο), η οποία οφείλεται στην αύξηση των τουριστικών ροών.

2.6 Συγκρότηση Δικτύου Φορέων & Εμπλεκόμενων Μερών

Ο φορέας εκπόνησης, ο Δήμος Χίου, σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 47115/15.06.2021 έγγραφό της έκανε Δημόσια Πρόσκληση, καθώς και έγγραφη πρόκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο Δίκτυο Φορέων.



Προκήρυξη Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φο... https://www.promitheies.gr/tenderInfo/detail?uuid=dfd11376-56...

promitheies.gr

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ Ταυτότητα: 57955387

Τύπος σύμβασης:	Σύμβαση υπηρεσίας
Ημερομηνία δημοσίευσης:	16.06.21
Τύπος εγγράφου:	Προκήρυξη
Κωδικοί CPV:	79400000-8 90700000-4 71300000-1
Προθεσμία υποβολής:	29.06.21
Αναθέτουσα αρχή:	Δήμος Χίου
Διευθύνσεις υλοποίησης:	EL: ΧΙΟΣ Ν. ΧΙΟΥ
Τόπος παράδοσης:	Βόρειο Αιγαίο

Περιγραφή: Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ

Πλήρες κείμενο: (#) (#)

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ (https://www.chios.gov.gr/anakoinoseis/deltia-typou/dimosia-prosklisi-gia-summetochi-sto-diktuo-foreon-sbak)

Ο Δήμος Χίου, με την υπ αρ. 42816/04-06-2021 σύμβαση, προχωρεί στην εκπόνηση:

Σχεδίου Βώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).

Με την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση η εκπόνησή του αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Με αυτή την έννοια το Σ.Β.Α.Κ. αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

Η δημιουργία Σ.Β.Α.Κ. είναι μια μακροχρόνια, κυκλική διαδικασία που περιλαμβάνει:

- την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των άρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- την ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- την προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
- την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,

1 of 2 6/16/2021, 6:03 PM



Προκήρυξη Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φο... https://www.promitheies.gr/tenderInfo/detail?uuid=dfd11376-56...

- την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- την αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης,
- την μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων,
- την διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),
- την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- την ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

Το Δίκτυο φορέων αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, το οποίο καλείται να:

1. παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,
2. συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.,
3. υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντος τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Με την παρούσα, απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. β του ν.4784/2021, προς όλα τα σωματεία, τις αστικές εταιρείες, τα επιμελητήρια, τους συλλόγους και τις οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία, οι οποίοι επιθυμούν τη συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων, να το γνωρίσουν στο Δήμο Χίου με απόφαση τους στην οποία να ορίζεται ένας εκπρόσωπος και ο αναπληρωτής του, με τα αντίστοιχα στοιχεία επικοινωνίας, το αργότερο έως και την Τρίτη 29-06-2021.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με την υπάλληλο της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χίου, κα Ευτυχία Βορριά, Τοπογράφο Μηχανικό, τηλ. 2271351614, email: eftihiavorria@gmail.com.

Εικόνα 2-10: Δημόσια Πρόσκληση για Συγκρότηση Δικτύου Φορέων

Αρ. Πρωτ.: 47115
Ημ/νία: 15/06/21

(Αποστολή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

Ταχ. Δ/νση: Οινοπίωνος 1,
Πληροφορίες: Ευτυχία Βορριά
Τηλέφωνο: 2271351614
Fax: 2271351622
Email: eftihiavorria@gmail.com

Προς:
1. Περιφερειακή ενότητα Χίου.
Οδός Πολυτεχνείου 1 Διοικητήριο, Χίος 82100
email: grafeioantiperif@chios.pvaigaiou.gov.gr
d.technikoenerg@chios.pvaigaiou.gov.gr

2. Αστυνομικό Τμήμα Χίου, Τμήμα Τροχαίας,
Πολεμίδη 1, 82132 Χίος
email: ttchiou@astynomia.gr

Θέμα: Πρόσκληση συμμετοχής εκπροσώπου σας, στο Δίκτυο φορέων για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου.
Σχετ. (α) η με Α.Π. 42816/04-06-2021 (ΚΗΜΔΗΣ 21SYMV008717069) σύμβαση για την εκπόνηση της μελέτης «Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου».
(β) ο Ν. 4784/16-03-2021 (ΦΕΚ 40/Α'/16-03-2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: ΒΑΚ – Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υ.Υ.Μ. και άλλες διατάξεις».

Με την παρούσα επιστολή και σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1α και β του Ν. 4784/16-03-2021 (ΦΕΚ 40/Α'/16-03-2021) *«Η Ελλάδα σε κίνηση: ΒΑΚ – Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υ.Υ.Μ. και άλλες διατάξεις»*, **σας απευθύνουμε πρόσκληση για συμμετοχή εκπροσώπου σας στο Δίκτυο φορέων** με σκοπό την υποστήριξη για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) του Δήμου Χίου.

Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός με σκοπό:
1. να παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,
2. να συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.,
3. να υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Παρακαλείστε όπως σε προθεσμία δεκαπέντε ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή της παρούσας, ήτοι έως 29/06/2021, αποστείλετε την εκπροσώπηση σας με έναν αναπληρωτή στην διεύθυνση: *Διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών Δήμου Χίου, Οινοπίωνος 1, τ.κ. 82132, email: eftihiavorria@gmail.com, τηλ. 2271351614 υπόψη κας Ευτυχίας Βορριά.*

Παραμένουμε στην διάθεση σας για οποιαδήποτε πληροφορία – διευκρίνηση.

Ο Δήμαρχος Χίου
Σταμάτιος Κάρμαντζης

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 60c84dac0652dd27d1d52494 στις 15/06/21 09:54

Εικόνα 2-11: Έγγραφη Πρόσκληση για Συγκρότηση Δικτύου Φορέων

Στη Δημόσια Πρόσκληση του Δήμου Χίου έχουν απαντήσει θετικά, οι ακόλουθοι Φορείς (οι σχετικές απαντήσεις παρατίθενται στο Παράρτημα Ι "Αλληλογραφία"):

1. Φίλοι των Μονοπατιών
2. Αστικό ΚΤΕΛ ΑΕ
3. Επιμελητήριο Χίου
4. Τροχαία Χίου
5. ΠΕ Χίου
6. Σύλλογος Θιγόμενων Ιδιοκτητών ΓΠΣ Χίου
7. ΤΕΕ
8. Πανεπιστήμιο Αιγαίου
9. Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Χίου
10. Παγχιακός Σύλλογος Ατόμων με Αναπηρία

2.7 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο

Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες:

- **«Έρευνα Χαρακτηριστικών Στάθμευσης και Αστικής Κινητικότητας Πόλης Χίου»**, Μελετητής: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Απρίλιος 2016

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης ήταν η κατανομή των μετακινήσεων μεταξύ των κυκλοφοριακών ζωνών στην πόλη της Χίου. Η κατανομή των μετακινήσεων έγινε από τρείς (3) επιμέρους έρευνες:

1. έρευνα παρά την οδό σε χρήστες ιδιόκτητων μέσων μεταφοράς
2. έρευνα μέσα σε λεωφορεία
3. εφαρμογή UMOVE

Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε χρήστες ιδιόκτητων μέσων μεταφοράς και μέσω της εφαρμογής UMOVE, η πλειοψηφία χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο και τη μηχανή ως κύριο μέσο μετακίνησης, ενώ ελάχιστοι χρησιμοποιούν το ποδήλατο ή άλλους εναλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Όσον αφορά την στάθμευση οι περισσότεροι σταθμεύουν στον δρόμο/ πεζοδρόμιο. Το κοινό είναι πρόθυμο να χρησιμοποιεί δημόσιους χώρους στάθμευσης εάν:

- υπάρχει δυνατότητα ενημέρωσης για διαθέσιμες θέσεις
- τα δρομολόγια του mini bus είναι αξιόπιστα ως προς τον χρόνο αναχώρησης και έχουν μεγαλύτερη συχνότητα
- υπάρχουν και άλλες εναλλακτικές μετακίνησης από τους χώρους στάθμευσης προς το κέντρο και αντίστροφα
- ο χώρος αναμονής είναι στεγασμένος
- φυλάσσεται ο χώρος στάθμευσης

Η μεγαλύτερη έλξη μετακινήσεων παρουσιάζει το κέντρο της πόλης της Χίου.

Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα λεωφορεία μεγαλύτερη έλξη των μετακινήσεων παρουσιάζει αρχικά το κέντρο της πόλης και στη συνέχεια το Βροντάδο και η Θυμιανά, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό της γένεσης των μετακινήσεων ξεκινούν από το κέντρο της πόλης κι έπειτα από το Βροντάδο.

Επιπλέον, έγινε μελέτη στάθμευσης στον πυρήνα του κέντρου της πόλης και καταγράφηκαν:

- νόμιμες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό
- θέσεις δημόσιων χώρων στάθμευσης
- θέσεις ιδιωτικού χώρου στάθμευσης δημόσιας χρήσης
- θέσεις ιδιωτικού χώρου στάθμευσης
- ειδικές θέσεις μικτής χρήσης

Τέλος, έγινε μελέτη επιλογής χώρων στάθμευσης, βάσει της έρευνα παρά την οδό σε χρήστες ιδιόκτητων μέσων ανάμεσα σε δύο (2) εναλλακτικά σενάρια. Ο ιδανικός χώρος στάθμευσης λοιπόν, είναι αυτός που θα έχει μικρό κόστος στάθμευσης και η απόστασή του από το κέντρο της πόλης ή από τον τελικό προορισμό των μετακινούμενων, θα τους παρέχει τη δυνατότητα να μετακινηθούν με τα πόδια.

- **«Μελέτη Γενικού Πλάνου Αστικής Κινητικότητας και Δημοτικής Συγκοινωνίας στην πόλη της Χίου»**, Φορέας Ανάθεσης: Δήμος Χίου, Ανάδοχος: Αντώνης Χατζηδάκης, Απρίλιος 2016

Η εν λόγω μελέτη είχε ως στόχο την μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος, η μείωση της χρήσης του επιβατικού αυτοκινήτου με τη βελτίωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και την κατάλληλη πολιτική στάθμευσης.

Η περιοχή μελέτης αποτελούσε η πόλη της Χίου που περικλείεται από τις οδούς Αγίας Άννης - Αγίων Αποστόλων - Χρυσοβελόνης - Αρχιεπισκόπου Μακαρίου - Καραολή και Δημητρίου/Χάνδακος - Γένοβας - Περιφερειακός Κάστρου - Λάδης - στενό Τελωνείου (Πάροδος Λάδης - Λεωφ. Αιγαίου) - Λεωφόρος Αιγαίου - Σουρρή - Μουσείου - Φαβιέρου - Κουντουριώτου - Θεοπόμπου - Καλαμπόκα - Δελαγραμμάτικα - Τσουρή - πίσω από Αγ. Γιάννη Θεολόγο (πάροδος Τσουρή - Αγ. Ιωαν. Θεολόγου) - Αγίου Ιωάννη Θεολόγου - Γυμνασιάρχου Μαδιά - Ριζαρίου - Καλοπλύτου - Βαρδάχου Φωτεινού - Γλύπτη - Παρθενίου - Ζαννάρα - Ψαρρών - Ιουστινιάνη - Ν. Μελέκου - Αλατίου - Ερμοφάντους - Δημοκρατίας - Στρατηγού Βορριά - Ι. Χαβιάρα - Σκαραμαγκά.

Η υφιστάμενη εξυπηρέτηση της πόλης της Χίου βασίζεται στην έμμεση εξυπηρέτηση από τις αστικές μεταφορές του ΚΤΕΛ. Δηλαδή, η Αστικό ΚΤΕΛ Χίου ΑΕ εξυπηρετώντας συγκοινωνιακά το Βόρειο και το Νότιο τμήμα της πόλης, πραγματοποιεί στάσεις εντός της κεντρικής περιοχής που είναι η περιοχή μελέτης. Συνεπώς, η υφιστάμενη εξυπηρέτηση της περιοχής μελέτης από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι αποκλειστικά προς Βορρά και Νότο, και αφορούν τις γειτνιάζουσες περιοχές των οδών Καραολή Δημητρίου - Καλουτά και Λ. Αιγαίου - Σταύρου Λιβανού, απ' όπου διέρχονται οι συγκεκριμένες λεωφορειακές γραμμές.

Η στάθμευση στο Δήμο της Χίου παρουσιάζει προβλήματα κυρίως στην περιοχή του κέντρου και στις οδούς με εμπορικά καταστήματα, αλλά και σε αρκετές περιοχές με κυρίαρχη χρήση την κατοικία. Παρατηρείται μεγάλο ποσοστό παράνομης στάθμευσης χωρίς, ωστόσο, η συσσώρευση της νόμιμης στάθμευσης να είναι 100%.

Στην μελέτη γίνονται προτάσεις για:

- Δρόμους ήπιας κυκλοφορίας πέριξ σχολικών συγκροτημάτων
- Μικτή χρήση αυτοκινήτων/ ποδηλάτων
- Κοινόχρηστα ποδήλατα
- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων
- Δίκτυο συγκοινωνιών (Δημοτική Συγκοινωνία, Αστικό ΚΤΕΛ)

- Δίκτυο πράσινων διαδρομών (π.χ. διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, ανεμπόδιστη κίνηση πεζών, κλπ.)
- Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης
- συνολικό Σύστημα Διαχείρισης Στάθμευσης

➢ **«Μελέτη Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού πόλης Χίου»**, Φορέας Ανάθεσης: Δήμος Χίου, Ανάδοχος: Κ. Ηλιόπουλος & Συνεργάτες ΕΠΕ, Νοέμβριος 1999

Στόχος της εν λόγω μελέτης ήταν να οργανωθεί το οδικό δίκτυο, η κυκλοφορία και η στάθμευση, να δημιουργηθούν πλέγματα ροής πεζών στο κέντρο της πόλης, να αντιμετωπιστούν ειδικά κυκλοφοριακά προβλήματα και να χωροθετηθούν σταθμοί δημόσιων συγκοινωνιών.

Για τις ανάγκες της μελέτης έγινε ανάλυση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής μελέτης και ειδικότερα πραγματοποιήθηκε καταγραφή της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, της κυκλοφοριακής οργάνωσης, των κυκλοφοριακών φόρτων, της κίνησης του λιμένα, των ατυχημάτων, του δικτύου συγκοινωνιών και της στάθμευσης.

Αφού έγινε επεξεργασία των ανωτέρω στοιχείων διατύπωσε κάποιες προτάσεις όπως είναι:

- Πεζοδρομήσεις οδών
- Αντιδρομήσεις οδών
- Δημιουργία ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού
- Θέσεις στάθμευσης παρά την οδό
- Δημιουργία Αστικής Συγκοινωνίας
- Απομάκρυνση του Επιβατικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων
- Σηματοδότηση κόμβων

➢ **«Επικαιροποίηση Στοιχείων Κυκλοφοριακής Μελέτης Χίου»**, Φορέας Ανάθεσης: Δήμος Χίου, Ανάδοχος: Φώτης Σταθόπουλος, Ιούλιος 2000

Αντικείμενο της εν λόγω μελέτης είναι η επικαιροποίηση στοιχείων της αρχικής Κυκλοφοριακής Μελέτης της πόλης της Χίου.

Για τις ανάγκες της μελέτης έγινε ανάλυση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε κόμβους και σε διατομές. Από την σύγκριση των αποτελεσμάτων των κυκλοφοριακών φόρτων του 1999 και του 2007 (αν και δυσανάλογα) παρατηρήθηκε μια σημαντική αύξηση στους φόρτους.

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης της Χίου συνοψίζεται σε δύο βασικά σημεία:

- Συνεχώς αυξανόμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι
- Ανεπάρκεια υποδομών οδικού δικτύου

Σημαντικό πρόβλημα παρουσιάζεται κατά την άφιξη/ αναχώρηση των πλοίων στο λιμάνι, καθώς δημιουργείται έντονο πρόβλημα στις προσβάσεις της περιοχής.

Από την ανάλυση των ανωτέρω στοιχείων διατυπώθηκαν κάποιες προτάσεις:

- Διαπλατύνσεις οδών, όπως της οδού Δαλασσινού
- Δίκτυο πεζοδρομήσεων, όπως Περιοχή Απλωταριάς
- Ολοκλήρωση Περιφερειακής Οδού
- Γραμμές Δημόσιων Συγκοινωνιών ΜΜΜ
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού

- Διαμορφώσεις επικίνδυνων κόμβων
- Δημιουργία νέου λιμένα στην περιοχή του αεροδρομίου ή μετάθεση της θέσης προσέγγισης των πλοίων στο νότιο ή νοτιοανατολικό τμήμα του σημερινού λιμένα.

➢ **«Μελέτη Συγκοινωνιακών Ρυθμίσεων Βροντάδου (1η Αναθεώρηση)»**, Φορέας Ανάθεσης: Δήμος Ομηρούπολης, Ανάδοχος: Ευθυμία Χασιακού και Συνεργάστες, Μάϊος 2013

Σκοπός της εν λόγω μελέτης ήταν η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στον οικισμό του Βροντάδου, που ανήκει σήμερα στον Δήμο Χίου.

Για τις ανάγκες της μελέτης έγινε απογραφή της κατάστασης του οδικού δικτύου, ιεράρχησης των οδών και καταγραφή των διαδρομών των λεωφορείων του ΚΤΕΛ. Επίσης, εντοπίστηκαν οι χώροι στάθμευσης στην περιοχή της παραλιακής οδού.

Από την ανάλυση των στοιχείων διατυπώθηκαν κάποιες προτάσεις:

- Μονοδρομήσεις οδών, όπως Κωνσταντίνου Κανάρη από Παπαμάρκου Α. Βασιλάκη έως Ανδρονίκου, Ανδρονίκου, κλπ.
- Δημιουργία νέων βρόγχων με αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο
- Τοποθέτηση (κατακόρυφης σήμανσης) πινακίδων αναγγελίας κινδύνου και ρυθμιστικές
- Οριζόντια σήμανση

➢ **«Ανάλυση του Συστήματος Οδικής Κυκλοφορίας στην Περιοχή Κάμπου Χίου και Προτεινόμενες Παρεμβάσεις»**, Μελετητής: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Ιούνιος 2009

Στόχος της εν λόγω μελέτης ήταν η βελτίωση κυκλοφοριακής οργάνωσης και οδικής ασφάλειας στην περιοχή Κάμπου της Χίου.

Για τις ανάγκες της μελέτης έγινε ανάλυση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, συλλογή δεδομένων για τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων καθώς και ερωτηματολόγια.

Από την μελέτη των ανωτέρω στοιχείων διατυπώθηκαν προτάσεις όπως:

- Μονοδρομήσεις κύριων αξόνων, π.χ. Ε.Ο. Καρδάρμυλλων - Καλλιμασιάς από Ι.Ν. Αγιοδεκτινής έως κέντρο Caravel (Α1.3), οδός 25ης Μαρτίου από από Ι.Ν. Αγιοδεκτινής προς Βαβύλους (Α3)
- Περιορισμός κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων
- Εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών σε κόμβους, όπως Χανδρή Μ. & 28ης Οκτωβρίου, Ροδοκανάκη & Λ. Ενώσεως, κ.ά.

➢ **«Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δημοτικής Ενότητας Χίου»**, Μελετητές: Ε. Σέμψη - Ραΐδου/ ΔΙΚΤΥΟ/ Χ. Σαρόγλου/ ΕΥΡΩΤΕΚ, Φεβρουάριος 2019

Αντικείμενο της εν λόγω μελέτης αποτελεί η κατάρτιση νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για την Δημοτική Ενότητα Χίου.

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού στις οποίες στηρίζεται η επεξεργασία των προτάσεων χωρικού σχεδιασμό της Δ.Ε. Χίου:

1. Ως προς το ρόλο της Χίου στη Δημοτική Ενότητα αλλά και στην Περιφέρεια
2. Ως προς την εσωτερική οργάνωση της πόλης

Η πρόταση της μελέτης για την πολεοδομική οργάνωση του οικισμού της Χίου, είναι να οργανωθεί σε «Πολεοδομικές Ενότητες - Γειτονιές».

1. Χίος Π.Ε. 1 - Κήπος
2. Χίος Π.Ε. 2 - Καμμένος Πύργος - Αγ. Ιωάννης Πρόδρομος
3. Χίος Π.Ε. 3 - Ευαγγελίστρια
4. Χίος Π.Ε. 4 - Ριζάρι
5. Χίος Π.Ε. 5 - Φραγκομαχαλάς - Τουρλωτή
6. Χίος Π.Ε. 6 - Φρούριο - Βυρσοδεψείο - Κοφινάς
7. Χίος Π.Ε. 7 - Νοσοκομείο - Καραδείου
8. Χίος Π.Ε. 8 - Καστέλο - Λατόμι
9. Χίος Π.Ε. 9 - Βαρβάσι - Ευρεπή
10. Χίος Π.Ε. 10 - Φάρκαινα
11. Χίος Π.Ε. 11 - Κάμπρος
12. Χίος Π.Ε. 12 - Δυτικά του Κάμπου
13. Χίος Π.Ε. 13 - Νότια του Κάμπου

Ο οικισμός της Χίου δεν διαθέτει εγκεκριμένο σχέδιο κατά το μεγαλύτερο τμήμα του, το οποίο θεωρείται ως προϋφιστάμενος του 1923 οικισμός, στερούμενος εγκεκριμένου σχεδίου. Η δόμηση διέπεται από το Π.Δ 2-3-81. Με την παρούσα μελέτη προτείνεται η πολεοδόμηση της περιοχής του προ του 1923 οικισμού, εκτός των τμημάτων με εγκεκριμένο Σχέδιο και των τμημάτων νοτιοανατολικά και νότια του Κάμπου (και του Αεροδρομίου), επειδή τα τμήματα αυτά δεν παρουσιάζουν εικόνα συνεκτικού οικισμού με τον υπόλοιπο, λόγω της παρεμβολής της έκτασης του Κάμπου και του χαρακτήρα του ως «οικιστικό γεωργικό σύνολο», και του αεροδρομίου.

Προτείνονται, επίσης, περιοχές της Δημοτικής Ενότητας Χίου που χρειάζονται βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, αλλά και προστασία των ιστορικών μνημείων. Τέτοιες περιοχές χαρακτηρίζονται:

- Το παραλιακό μέτωπο της πόλης από Κάστρο προς οικισμό «Βροντάδο» και από το Λιμάνι έως το Αεροδρόμιο και η περιοχή εντός και περιμετρικά του Φρουρίου οικισμού. Η εντός του Φρουρίου περιοχή, η οποία είναι μία ιστορική περιοχή λόγω και του τείχους, παρουσιάζει κακή ποιότητα του κτιριακού αποθέματος, έλλειψη και κακή ποιότητα των ήδη υπαρχόντων κοινοχρήστων χώρων, κοινωνική διαστρωμάτωση και τάσεις χωρικού αποκλεισμού από την υπόλοιπη πόλη.
- Η περιοχή γύρω από το Λιμάνι αντιμετωπίζει προβλήματα υποβάθμισης και εγκατάλειψης, που εστιάζονται σε κυκλοφοριακά προβλήματα, έλλειψη χώρου για περίπατο, παντελής έλλειψη φυτεύσεων, εγκαταλελειμμένα παλαιά κτίσματα κλπ. Ο χώρος γύρω από το Λιμάνι διακρίνεται για την κυκλική του μορφή και τα ειδικά αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά των περισσότερων κτισμάτων. Επίσης η περιοχή εγκαταστάσεων του Ναυτικού Ομίλου Χίου (ΝΟΧ), θα πρέπει να συμπεριληφθεί στις μελέτες Ανάπλασης και Αναβάθμισης των κτιρίων της.

Ακόμη, προτείνονται να ενταχθούν στις περιοχές ανάπλασης:

- Η περιοχή της Εγκρεμού και των κάθετων οδών
- Η περιοχή γύρω από τη Μαγαζιώτισσα
- Η περιοχή που εκτείνεται από τον παιδικό σταθμό επί της οδού Καλουτά έως το Νοσοκομείο και εκατέρωθεν της οδού Καλουτά (περιοχή που περιλαμβάνει και τα "Ταμπάκικα" και Μύλους)

- Οι εργατικές κατοικίες στην Σαρακίνα, αποτελούν μια περιοχή με έντονα υποβαθμισμένο οικιστικό περιβάλλον, χαμηλής ποιότητας κτιριακές κατασκευές και με εικόνα εγκατάλειψης.

Με την παρούσα μελέτη προτείνεται ενιαίος αριθμητικός συντελεστής δόμησης για όλα τα τμήματα των προτεινομένων νέων επεκτάσεων κατοικίας, τα οποία έχουν εμβαδόν μεγαλύτερο των 20στρ., να είναι ίσος με 0,4, με στόχο οι περιοχές αυτές, μετά την ένταξή τους στο Σχέδιο, να εξασφαλίζουν μία αποδεκτή ποιότητα περιβάλλοντος με σχετικά χαμηλή δόμηση. Για τα τμήματα των επεκτάσεων που είναι μικρότερα των 20 στρ. στις ΠΕ 4 και ΠΕ 5 και τα οποία κατά κύριο λόγο προέκυψαν από ομαλοποιήσεις της προς ένταξη στο Σχέδιο περιοχής, λόγω του μικρού μεγέθους τους, μετά την ένταξή τους στο Σχέδιο, να δομούνται με ΣΔ 0,8, ώστε να μη διαφέρει υπερβολικά από τον ΣΔ που θα ισχύει στην όμορη περιοχή του προ του 1923 οικισμού.

Βελτιώσεις του εσωτερικού οδικού δικτύου της πόλης, θεωρούνται απαραίτητες εκεί που οι διατομές είναι ανεπαρκείς. Στο κέντρο της πόλης απαιτούνται παρεμβάσεις συνολικής διαχείρισης της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών: μονοδρομήσεις (και αμφιδρομήσεις όπου αυτό είναι τεχνικά, λειτουργικά και κυκλοφοριακά εφικτό), οδοί ήπιας κυκλοφορίας, διαπλατύνσεις, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, ποδηλατοδρόμοι, χώροι στάθμευσης, Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αποθάρρυνση διέλευσης οχημάτων από το κέντρο μέσω δημιουργίας περιφερειακών οδών σε δακτυλίους και σταθμών μετεπιβίβασης των μέσων μαζικής μεταφοράς (στις υφιστάμενες ιδιοκτησίες του Δήμου επί της οδού Ράμνης και στην περιοχή της Φάρκαινας, όπου σήμερα λειτουργούν ως χώροι στάθμευσης) με παράλληλη ανάπτυξη δημοτικής συγκοινωνίας με χρήση λεωφορείων τύπου mini bus.

Είναι απαραίτητο να γίνει καθορισμός ενός ιεραρχημένου οδικού δικτύου ακόμη και με χρήση μονοδρομήσεων, όπου είναι αδύνατο να υλοποιηθούν σημαντικές διανοίξεις οδών. Οπωσδήποτε χρειάζεται ένας άξονας που θα παρακάμπτει το κέντρο από την Β - ΒΔ περιοχή, η οποία αναπτύσσεται οικιστικά τα τελευταία χρόνια και μεταξύ περιφερειακής και παραλιακής οδού με έμφαση στα πυκνοδομημένα τμήματα της πόλης (από την περιοχή του Νοσοκομείου έως τη συμβολή με την Κωνσταντίνου Μονομάχου) για την αποσυμφόρηση της κυκλοφοριακά επιβαρυμένης περιοχής ευρύτερα του Δημοτικού Κήπου, από την διερχόμενη κυκλοφορία σύνδεσης Βορρά – Νότου, αλλά και για ενίσχυση του επιπέδου ασφάλειας των κατοίκων της περιοχής (διαφυγή σε περίπτωση κινδύνου). Η οδός αυτή μπορεί να χαραχθεί με αφετηρία τις υφιστάμενες οδούς και με πρόσθετες μικρής έκτασης διανοίξεις, μετά από απαλλοτριώσεις.

Σε περιοχές περιμετρικά του κέντρου, όπου το οδικό δίκτυο είναι ανεπαρκές, θα πρέπει να διερευνηθεί η πύκνωσή του μέσω χάραξης νέων οδών αλλά και διαπλατύνσεις υφιστάμενων οδών, ώστε να εξυπηρετείται ο οικιστικός ρόλος που καλούνται να παίξουν μελλοντικά οι περιοχές αυτές.

Προτείνεται επίσης, στη βόρεια περιοχή της πόλης, εκτός της οδού Αγ. Ειρήνης που κατασκευάζεται, η βελτίωση υπαρχόντων οδών με διαπλατύνσεις, συμπληρωματικές χαράξεις κ.α., ώστε να δημιουργηθεί ένα πλέγμα συλλεκτηρίων οδών που θα εξυπηρετούν επαρκώς την ευρύτερη περιοχή και θα τη συνδέουν με την περιφερειακή και άλλες βασικές αρτηρίες της πόλης.

Απαραίτητη είναι η ολοκλήρωση και βελτίωση της κατασκευής της περιφερειακής οδού, όπως και των κόμβων σύνδεσης με την πόλη, καθώς και αναβάθμιση και βελτίωση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σ’ αυτήν, ώστε να επιφορτιστεί με τον κύριο κυκλοφοριακό φόρτο

διαμπερούς κίνησης της πόλης στον άξονα βορρά – νότου αποσυμφορίζοντας το εσωτερικό οδικό δίκτυο της πόλης.

Η περιοχή του Κάμπου πρέπει να αντιμετωπισθεί ως ενιαία κυκλοφοριακά περιοχή με την πόλη της Χίου, καθόσον συνδέεται άμεσα μ' αυτήν. Η νέα επαρχιακή οδός Χίου – Μεστών έχει ολοκληρωθεί εδώ και χρόνια, ωστόσο η υπερτοπική κίνηση συνεχίζει να περνάει μέσα από τον Κάμπο (Ι. Χανδρή - Ράλλη Αεροπόρου - Δημητρίου Ράλλη - Αγ. Μηνά), διασχίζοντας την περιοχή του Κάμπου στο μέσο ενώ ουσιαστικά η εν λόγω οδός θα έπρεπε να υποβιβαστεί ως δημοτική.

Επομένως, ο οδικός άξονας Χίου – Μεστών, προτείνεται να λειτουργεί ως Αστική Αρτηρία υποβιβάζοντας παράλληλα την οδό που διασχίζει εγκάρσια την περιοχή του Κάμπου (οδός Ι. Χανδρή - Ράλλη Αεροπόρου - Δημητρίου Ράλλη - Αγ. Μηνά) σε δημοτική. Ως αστική αρτηρία στην περιοχή του Κάμπου καταχωρείται και ο νέος οδικός άξονας 28^{ης} Οκτωβρίου στο βορειοδυτικό τμήμα, προς Βασιλεώνοικο.

Όσον αφορά τη στάθμευση προτείνεται να διατηρηθούν και να ενισχυθούν - διαμορφωθούν κατά περίπτωση οι υφιστάμενοι και λειτουργούντες χώροι στάθμευσης που είναι στις παρακάτω περιοχές:

Αεροπόρου Ροδοκανάκη - Φάρκαινα, οδός Καλουτά και Αλλοιμονάκη - Ευοδός 2, οδός Αλατίου - Ευοδός, οδός Καλουτά - Ευοδός 3, οδός Ραμνης, οδός Μαρτύρων - Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο, Οδός Κλεάρχου Νενητούση – ΝΟΧ, οδός Καλουτά – Ταμπάκικα, οδός Λάδης Και Καρπασία - ΟΤΕ, περιοχή Σούδα - Κάστρο, οδός Φωτίου και Σκαραμαγκά - πάρκο Θελούδη, οδός Σκύμνου, οδός Γ. Παρθενίου, οδός Γ. Βερίτη και οδός Μουτάφη - Αγία Μαρίνα Καλοπλύτη. Ο χώρος της Φάρκαινας λόγω του μεγάλου μεγέθους του μπορεί να υποδεχθεί και λεωφορεία.

Ειδικά για τον χώρο στάθμευσης στην περιοχή του Ναυτικού Ομίλου επισημαίνονται οι τυχόν περιορισμοί που προκύπτουν από τον χαρακτηρισμό του Συγκροτήματος του Ναυτικού Ομίλου Χίου ως μνημείου (ΥΑ ΥΠΠΟΤ/ΔΝΣΑΚ/21839/429/18.5.2011, ΦΕΚ 133/ΑΑΠ/3.6.2011) καθώς και από τη χερσαία ζώνη του λιμένα.

Άτυπη χρήση χώρου στάθμευσης εξυπηρετεί και ο χώρος της βορειοδυτικής τάφρου του Κάστρου, ο οποίος τα τελευταία χρόνια λειτουργεί ανεπίσημα και με την ανοχή της τοπικής κοινωνίας, υποβαθμίζοντας αισθητικά και λειτουργικά τον περιβάλλοντα χώρο. Προτείνεται η συνολική ανάπλαση της περιοχής του κάστρου με σκοπό την ανάδειξη και αισθητική του αναβάθμιση και τη δημιουργία ζώνης πρασίνου και περιπάτου στην περίμετρό του με περιορισμένο αριθμό θέσεων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών.

Επίσης, η άτυπη στάθμευση βαρέων οχημάτων επί της Λεωφόρου Ενώσεως και στο σημείο του μέσου του αεροδρομίου θα πρέπει να ανασχεθεί.

Στο κέντρο της πόλης εφαρμόζεται ήδη το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης στις οδούς Δημοκρατίας, Χιόνης και Ηρώων Πολυτεχνείου το οποίο θα μπορούσε να επεκταθεί και σε άλλους βασικούς οδικούς άξονες του κέντρου με κάρτα ελεύθερης πρόσβασης στους κατοίκους των περιοχών αυτών.

Στην πόλη της Χίου απουσιάζει απουσιάζει δίκτυο ποδηλατοδρόμων το οποίο θα πρέπει να μελετηθεί και να υλοποιηθεί ώστε να αποτελέσει τρόπο εναλλακτικής μετακίνησης που θα ανακουφίσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Κεντρικοί άξονες του δικτύου ποδηλατοδρόμων θα πρέπει να αποτελούν η παραλία μέχρι και το εσωτερικό του Κάμπου ενώ θα πρέπει να διερευνηθεί η σύνδεσή του με τις περιοχές ανάπτυξης τουριστικών χρήσεων από την προτεινόμενη ειδική μελέτη άλλα και περιοχές με ειδικότερο ενδιαφέρον. Άλλες περιοχές -

σημεία που θα μπορούσαν να εντάσσονται σε ένα ευρύτερο δίκτυο ποδηλατοδρόμων είναι οι παραρεμάτιες ζώνες και οι περιοχές - σημεία με ιδιαίτερο φυσιολατρικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον στις περιαστικές περιοχές.

Για την αστική και υπεραστική συγκοινωνία προτείνεται η μετεγκατάσταση των σταθμών σε χώρο που θα επιλεχθεί έπειτα από διαλογική συζήτηση. Ο νέος αστικός – υπεραστικός σταθμός συγκοινωνίας θα πρέπει να βρίσκεται σε θέση ώστε να εξυπηρετεί κατάλληλα την πόλη, το αεροδρόμιο και τον λιμένα, ενώ ταυτόχρονα να εξυπηρετούνται οι υπεραστικές συγκοινωνίες από το υφιστάμενο και προγραμματιζόμενο οδικό δίκτυο (περιφερειακή οδός, άξονες Χίου – Μεστών, Χίου – Βασιλεώνοικο κτλ).

Οι υπάρχοντες χώροι που αυτή τη στιγμή λειτουργούν ως χώροι αναμονής των επιβατών διατηρούνται λόγω της κεντρικότητάς τους και η εξυπηρέτησή τους μπορεί να γίνεται με διερχόμενα δρομολόγια δημοτικής συγκοινωνίας με λεωφορεία τύπου mini bus.

Κατά την ανάπτυξη του νέου σταθμού αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας θα πρέπει να προβλεφθεί και χώρος για την εξυπηρέτηση από ταξί.

Σημεία χωροθέτησης ειδικής θέσης στάθμευσης για τα ταξί είναι:

- Επί της οδού Ανδρέα Συγγρού (βόρεια της Πινακοθήκης).
- Στην περιοχή του Σκυλίτσειου Νοσοκομείου Χίου.
- Προσωρινός χώρος στάθμευσης στην περιοχή του Λιμανιού.
- Στην πλατεία Βουνακίου, στην συμβολή της οδού Κανάρη με την οδό Δημοκρατίας.
- Στην πλατεία Βουνακίου πριν την συμβολή της οδού Κανάρη και Πολυτεχνείου και επί της Πολυτεχνείου.
- Στην πλατεία Βουνακίου, βόρεια της νησίδας που βρίσκεται μεταξύ των οδών Δημοκρατίας - Κανάρη και Φιστέλ ντε Κουλάνς.
- Στην περιοχή του κτιρίου ΙΚΑ
- Στην περιοχή της Μητρόπολης

Ένα χαρακτηριστικό στοιχείο της πόλης της Χίου είναι ότι απουσιάζει τόσο ένας χώρος αναφοράς ο οποίος θα λειτουργήσει ως πόλος έλξης των κατοίκων όσο και εσωτερικοί ελεύθεροι χώροι - πάρκα για τη βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Πέρα λοιπόν από το χώρο του Δημοτικού κήπου, του δάσους της Π.Ε. 12 και του περιαστικού δάσους, προτείνεται η ανάδειξη και αποκατάσταση της περιοχής Λατόμι έκτασης 36 στρεμμάτων περίπου στο δυτικό όριο της Π.Ε. 8 (περιοχή ειδικής χρήσης αποκατάστασης του τοπίου και του περιβάλλοντος στην περιοχή του Λατομείου) με ήπιες χρήσεις πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής.

- **«Έγκριση Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δ.Ε. Αγ. Μηνά, του Δήμου Χίου, Ν. Χίου»**, Φ.Ε.Κ. 298/ΑΠΠ/30.12.2016

Σύμφωνα το ισχύον **Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) της Δ.Ε. Αγ. Μηνά**, του Δήμου Χίου, της Νήσου Χίου **(Φ.Ε.Κ. 298/ΑΠΠ/30.12.2016),** ενδεικτικά προτείνονται για το Μεταφορικό Δίκτυο στη Δ.Ε. Αγ. Μηνά:

- Βελτίωση της εσωτερικής οδοποιίας των οικισμών και των επαρχιακών και δημοτικών οδών.

- Πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου των οικισμών Νεοχωρίου, Θυμιανών, Καρφά και Αγ. Ερμιόνης.
- Χωροθέτηση χώρου στάθμευσης στα Κεραμεία, στην Πλάκα, στα Θυμιανά, στον Καρφά και στο Νεοχώρι,
- Αναβάθμιση και ενίσχυση (με εγκαταστάσεις και παροχές στην χερσαία λιμενική ζώνη), του αλιευτικού καταφυγίου με τουριστική προβλήτα στην Αγ. Ερμιόνη.

➢ **«Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Κεντρικού Λιμένα Χίου»**, Φορέας Ανάθεσης: Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου, Ανάδοχος: ΤΡΙΤΩΝ Σύμβουλοι Μηχανικοί Α.Ε., Απρίλιος 2021

Σκοπός σύνταξης του Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) είναι η αναγνώριση των υφιστάμενων και μελλοντικών αναγκών του λιμένα, καθώς και ο σχεδιασμός των αναγκαίων έργων και μέτρων για την κάλυψή τους σε ορίζοντα 25-ετίας.

Οι σημαντικότερες παράμετροι που ελήφθησαν υπόψη στον παρόντα στρατηγικό σχεδιασμό είναι οι ακόλουθες**:**

- Η ανάγκη για απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των εγκατεστημένων σήμερα χρήσεων του λιμένα, οι οποίες διατηρούνται στο σύνολό τους με την προσθήκη ως αμιγώς νέας, μόνο αυτής του υδατοδρομίου. Ειδικότερα, εντός του λιμένα προβλέπεται η εξυπηρέτηση των κάτωθι λιμενικών χρήσεων και δραστηριοτήτων**:**
    - Της ακτοπλοΐας, μέσω εξασφάλισης απρόσκοπτης σύνδεσης του νησιού με την ηπειρωτική χώρα και τα υπόλοιπα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου.
    - Του θαλάσσιου τουρισμού αναψυχής, μέσω εξυπηρέτησης τουριστικών σκαφών και υποδοχής κρουαζιεροπλοίων**.**
    - Της δραστηριότητας των ημερόπλοιων εξωτερικού, που εκτελούν δρομολόγια από/προς τα τουρκικά παράλια.
    - Του υδατοδρομίου, που αναμένεται να συμβάλλει με νέες ροές τουριστών από τη νησιωτική και ηπειρωτική χώρα.
    - Της εξυπηρέτησης σκαφών του Λιμενικού Σώματος, του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και των πάσης φύσεως υποστηρικτικών σκαφών που ελλιμενίζονται στα περιμετρικά κρηπιδώματα του λιμένα.
- Η ανάγκη για αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών εξυπηρέτησης της ακτοπλοΐας, μέσω δημιουργίας δύο θέσεων πρόσδεσης Ε/Γ–Ο/Γ πλοίων εξωτερικά της υπάρχουσας λιμενολεκάνης, με δεδομένη την ανεπάρκεια των υφιστάμενων χερσαίων χώρων για την υπό καθεστώς ασφαλείας διαχείριση οχημάτων και επιβατικών ροών.
- Η δεδομένη απαίτηση για ενίσχυση του τουριστικού χαρακτήρα του λιμένα μέσω των κάτωθι παρεμβάσεων με την ολοκλήρωση των οποίων το σύνολο σχεδόν της υπάρχουσας λιμενολεκάνης θα αποκτήσει τουριστική χρήση:
    - Της δημιουργίας νέου σύγχρονου τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής στην πρακτικά αναξιοποίητη νότια πλευρά της λιμενολεκάνης.
    - Στη δημιουργία υδατοδρομίου εντός της λιμενολεκάνης μετά των συναρτώμενων χερσαίων υποδομών για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, γεγονός που αναμένεται να συμβάλλει σημαντικά με νέες ροές τουριστών από η νησιωτική και ηπειρωτική χώρα.
    - Στη δημιουργία σύγχρονων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων ώστε να καλυφθεί η τρέχουσα ζήτηση κρουαζιέρας στο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον της περιοχής του βορειοανατολικού Αιγαίου σε συνδυασμό.

- Στην ενίσχυση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης με τα τουρκικά παράλια, μέσω αναβάθμισης των υφιστάμενων λιμενικών και κτιριακών υποδομών για την εκτέλεση τελωνειακών και διαβατηριακών ελέγχων, αλλά και της δέσμευσης ικανών χερσαίων χώρων για τη διαχείριση οχημάτων και επιβατικών ροών**.**

Εκτός των βασικών κατευθύνσεων, η ανάπτυξη του λιμένα Χίου θα πρέπει να συνοδεύεται από ένα πλαίσιο παράλληλων δράσεων και επεμβάσεων, όπως -ενδεικτικά- είναι:

- Η επισκευή και αναβάθμιση της διατηρούμενης υποδομής εσωτερικής λιμενολεκάνης
- Η αποκατάσταση ή/ και ενίσχυση της υφιστάμενης θωράκισης του βόρειου κυματοθραύστη του λιμένα έναντι κυρίως της υπερπήδησης του από προσβάλλοντες κυματισμούε του Β-ΒΑ τομέα.
- Ο ανασχεδιασμός της οδικής σύνδεσης του λιμένα με το αστικό οδικό δίκτυο, το αεροδρόμιο και τις κύριες περιαστικές οδικές αρτηρίες του νησιού.
- Η δημιουργία σημαντικού αριθμού θέσεων στάθμευσης Ι.Χ., τόσος για τους χρήστες του λιμένα όσο και για τους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης.

➢ **«Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού Δήμου Χίου»,** Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2020 - 2023

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

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

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

➢ **ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου**

Σύμφωνα το ισχύον **Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου (Φ.Ε.Κ. 181/Δ/16.04.2019)**, ενδεικτικά αναφέρονται τα κάτωθι σχετικά με την περιοχή παρέμβασης:

- Η Χίος, έδρα του Δήμου, παραμένει η κύρια πύλη του νησιού και συγκεντρώνει το μεγαλύτερο τμήμα των διοικητικών υποδομών και κοινωνικού εξοπλισμού.

Αναβαθμίζεται λειτουργικά στο ίδιο επίπεδο με την έδρα της Περιφέρειας, Μυτιλήνη. Το οικιστικό δίκτυο του νησιού διαρθρώνεται με βάση το πολυπολικό σύστημα με κέντρο την πόλη της Χίου, στην οποία ενσωματώνεται και ο Βροντάδος, και τους πόλους των Καρδάμυλων και του Πυργίου, οι οποίοι αποτελούν δίπολα με τους οικισμούς της Βολισσού και της Καλαμωτής αντίστοιχα. Το Πυργί, λόγω της γειτνίασης του με τον κάμπο της Καλαμωτής και το Λιμένα των Μεστών, καθώς και της παραγωγικής δυναμικής των Μαστιχοχωρίων έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει τις απαραίτητες διοικητικές, μεταφορικές και κοινωνικές δομές, ώστε να λειτουργεί ως τοπικό κέντρο της νότιας πλευράς του νησιού. Στο Βορρά αντίστοιχο ρόλο τοπικού κέντρου δύναται να παίξει ο οικισμός των Καρδάμυλων.

- Αναβάθμιση και κατασκευή νέων τμημάτων των κύριων οδικών αξόνων στα μεγάλα νησιά (Λέσβος, Χίος, Σάμος, Λήμνος) και κυρίως των ευρύτερων παρακάμψεων των ενοποιημένων πλέον οικιστικών συγκροτημάτων. Στη Χίο προτεραιότητα αποτελεί η δημιουργία ευρείας παράκαμψης της πόλης της Χίου με παράλληλες παρεμβάσεις βελτίωσης της πρόσβασης μεταξύ του άξονα παράκαμψης και της παραλιακής οδού.
- Αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, οι οποίοι θα πρέπει να χωροθετούνται σε περιοχές που συνδέονται άμεσα με κόμβους υψηλής συγκέντρωσης επιβατικού κοινού (αερολιμένες, θαλάσσιοι λιμένες). Προωθείται ο σχεδιασμός, η οργάνωση και η λειτουργία χερσαίας συγκοινωνίας, η οποία να εξυπηρετεί επαρκώς το σύνολο των οικισμών, λαμβάνοντας υπόψη τη συμπληρωματικότητα των μεταφορικών μέσων και των αντίστοιχων τερματικών σταθμών.
- Ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών φόρτων των ιστορικών κέντρων των πρωτευουσών των νησιών και άλλων οικισμών (π.χ. Μυτιλήνη, Χίος, Βαθύ) και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας με δράσεις όπως δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, κατασκευή των αναγκαίων παρακάμψεων, ενίσχυση και αναβάθμιση των υπηρεσιών των μέσων μαζικής μεταφοράς και σύνδεση με τις πύλες εισόδου των νησιών (αεροδρόμια - λιμένες), δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης βαρέων οχημάτων και κυκλοφοριακός σχεδιασμός με προτεραιότητα στο ποδήλατο και τους πεζούς.
- Βελτίωση και αναβάθμιση της λειτουργίας του οδικού δικτύου στο εσωτερικό των οικισμών (βελτίωση της οδικής υποδομής, ανακατασκευή των οδικών τμημάτων, σήμανση, ασφάλεια, συντήρηση, διάνοιξη, την εύρεση, κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού, καθώς και τη διευκόλυνση της μετακίνησης των πεζών).
- Ολοκλήρωση των οδικών παρακάμψεων των οικισμών που βρίσκονται επί του κύριου εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου, στην κατεύθυνση της διόρθωσης των υφιστάμενων αλλοιώσεων του τοπίου και την αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος.
- Αποθάρρυνση νέων χαράξεων οδικών αξόνων και κυρίως παράλληλων με την ακτογραμμή οδών.
- Συνεχής αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο με την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών (τηλεματική) και τον εξοπλισμό του δικτύου με φωτεινές σημάνσεις με την χρήση Φ/Β συστημάτων υποστήριξης.
- Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/ και επιβατική κίνηση με κύριο σκοπό τη σταθερή παροχή ασφάλειας στις μετακινήσεις. Ρόλο κόμβων μπορούν να επιτελέσουν οι λιμένες Σάμου (Βαθύ - Καρλόβασι), Μυτιλήνης, Σιγρίου, Χίου, Μεστών και Μύρινας.

- Ενίσχυση των ενδοπεριφερειακών ακτοπλοϊκών συνδέσεων, π.χ. Μυτιλήνης - Χίου, Χίου - Ψαρών, ειδικά σε περιπτώσεις διοικητικής εξάρτησης και κάλυψης αναγκών πρόσβασης σε κοινωνικές υποδομές.
- Υποστήριξη της ανάπτυξης νέων θαλάσσιων συνδέσεων επιβατικών ή θαλάσσιου τουρισμού (τύπου Ρεγγάτα) μεταξύ προορισμών της νησιωτικής Ελλάδας (π.χ. Καβάλα - Μυτιλήνη - Χίος - Ρόδος - Κρήτη), με τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και τις Β. Σποράδες.

2.8 Έκθεση αποτελεσμάτων αποτύπωσης & αξιολόγησης διαδικασιών σχεδιασμού, ανθρώπινου δυναμικού & πόρων

Σύμφωνα με τα στοιχεία εκτέλεσης του προϋπολογισμού του 2020 (Δήμος Χίου: ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2020 – ΑΔΑ: 6ΒΑΗΩΗΝ-ΒΩΓ, 1340/12-1-2020) ο Δήμος Χίου είχε **τακτικά έσοδα 16.022.219,78 €** το 2020. Τα έσοδα αυτά αναλύονται ως εξής: Από την ακίνητη περιουσία του Δήμου 397.112,36 €, από την κινητή περιουσία 82.349,44 €, από το ανταποδοτικό **τέλος καθαριότητας και φωτισμού** 4.951.156,17 €, έσοδα από λοιπά τέλη, δικαιώματα και παροχή υπηρεσιών (π.χ. **τέλος ακίνητης περιουσίας**) 872.305,61 €, φόρους και εισφορές (φόρο ηλεκτροδοτούμενων χώρων) 179.176,29 €, από θεσμοθετημένους πόρους (**επιχορηγήσεις**) για κάλυψη λειτουργικών δαπανών (ΚΑΠ – **Κεντρικοί Αυτοτελείς Πόροι**) 9.480.397,35 € και από λοιπά τακτικά έσοδα (π.χ. μισθώματα ιχθυοκαλλιεργειών) 59.722,56 €.

Τα **έκτακτα έσοδα** του Δήμου ανήλθαν σε **9.738.527,67 €** που προήλθαν κυρίως από **έκτακτες επιχορηγήσεις για την κάλυψη λειτουργικών δαπανών** (4.447.517,74 €) και **επιχορηγήσεις για επενδύσεις** 4.520.048,18 €. Από τις επενδυτικές επιχορηγήσεις τον τομέα της αστικής κινητικότητας αφορούσε η κατασκευή της οδού Αγίας Ειρήνης (1.884,61 €), η κατασκευή προσβάσεων πεζών (96.566,80 €), το ανοικτό κέντρο εμπορίου Δήμου Χίου (9.360,00 €) και η χρηματοδότηση του έργου «Ολοκληρωμένο σύστημα οργάνωσης, διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας και της στάθμευσης της πόλης της Χίου» (242.325,12 €) που προήλθαν από χρηματοδοτήσεις από το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ). Από τις επενδυτικές επιχορηγήσεις κατά συνέπεια το 7 % κατευθύνθηκε σε έργα αστικής κινητικότητας. Σημαντική έκτακτη πηγή εσόδων είναι και **οι προσαυξήσεις και τα πρόστιμα** (670.106,88 €), το 1/3 των οποίων προέρχονται από **πρόστιμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας** (ΚΟΚ)**.**

Εκτός από τα τακτικά και τα έκτακτα έσοδα του Δήμου, πηγή εσόδων αποτελούν και εκκρεμότητες **παρελθόντων οικονομικών ετών** που βεβαιώθηκαν και εισπράχθηκαν για πρώτη φορά το 2020 (**1.979.465,93 €**), και τα εισπρακτέα υπόλοιπα από βεβαιωθέντα έσοδα προηγούμενων οικονομικών ετών (**2.031.672,39 €**), συνολικά δηλαδή **τα έσοδα του Δήμου προσέγγισαν το 2020 τα 30 εκ. ευρώ.**

Τα έξοδα του Δήμου αφορούσαν το 2020 γενικές υπηρεσίες (12.139.140,95 €), οικονομικές διοικητικές υπηρεσίες (2.527.637,20 €), που αφορούσαν κυρίως αμοιβές και έξοδα προσωπικού, υπηρεσίες πολιτισμού – αθλητισμού και κοινωνικής πολιτικής (1.173.049,52 €), που και αυτές αφορούσαν κυρίως αμοιβές προσωπικού, υπηρεσίες καθαριότητας και ηλεκτροφωτισμού (7.578.292,19 €). Στις **υπηρεσίες που αφορούν τεχνικά έργα δαπανήθηκαν 5.462.564,39 €** ή το 18 % των εσόδων του Δήμου. Από τις δαπάνες για τις υπηρεσίες τεχνικών έργων περίπου το 20 % αφορά αμοιβές και έξοδα προσωπικού και το 70 % επενδύσεις, που περιλαμβάνουν κυρίως έργα. Το 10 % περίπου από το συνολικό ποσό που δαπανάται για τεχνικές υπηρεσίες κατευθύνεται στη συντήρηση και βελτίωση οδών και οδοστρωμάτων σε όλο το νησί της Χίου. Οι επενδύσεις στον τομέα της βιώσιμης

κινητικότητας περιλαμβάνουν τις εξής σημαντικές δαπάνες: Προμήθεια ειδών σήμανσης, σημάτων κ καθρεπτών κυκλοφορίας (14.372,04 €), Προμήθεια εξοπλισμού κοινοχρήστων χώρων (12.497,35 €), προμήθεια φωτεινών σηματοδοτών (12.189,06 €), διαμόρφωση και ανάπλαση κοινοχρήστων χώρων (108.671,79 €), εσωτερική οδοποιία και διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων (128.987,80 €), συντήρηση πλακών και επίστρωση πεζοδρομίων (57.304,38 €), ολοκλήρωση μελετών παράκαμψης οικισμού (13.928,24 €), αναβάθμιση υπαίθριων σταθμών αυτοκίνητων και εγκατάσταση συστημάτων ελέγχου της κυκλοφορίας (63.956,18 €), κατασκευή προσβάσεων πεζών (96.566,80 €). Οι δαπάνες αυτές αφορούν όλο το νησί και ένα μικρότερο, όμως σημαντικό τμήμα κατευθύνεται στην πόλη της Χίου. Για υπηρεσίες πρασίνου δαπανήθηκαν 293.291,33 € που αφορούν κυρίως δαπάνες προσωπικού, στην υπηρεσία Πολεοδομίας 460.441,96 € που αφορά αποκλειστικά δαπάνες προσωπικού, στις υπηρεσίες κοινωνικής πολιτικής 484.093,05 € και αφορά κυρίως δαπάνες προσωπικού. Τέλος σε λοιπές υπηρεσίες δαπανήθηκαν 3.313.772,26 €

Ο Δήμος Χίου στηρίζεται λοιπόν στην κρατική χρηματοδότηση για τη λειτουργία του και οι ίδιοι πόροι και οι σταθερές οικονομικές πηγές δεν εξασφαλίζουν οικονομική αυτοτέλεια. Η ανάλυση δείχνει ωστόσο ότι με τις επιχορηγήσεις τα τακτικά και έκτακτα έσοδα του Δήμου επιτρέπουν τη χρηματοδότηση ακριβών μελετών και μικρής κλίμακας τεχνικών έργων. Σημαντικό εμπόδιο αποτελεί η εκτεταμένη περιοχή ευθύνης του Δήμου. Η αρμοδιότητα της διοίκησης εκτείνεται σε όλο το νησί και αυτό καθιστά πολύ δύσκολη τη δέσμευση σημαντικών πόρων από τον προϋπολογισμό του Δήμου, ώστε να κατευθυνθούν σημειακά στην αντιμετώπιση ενός προβλήματος κινητικότητας στην πόλη. Ο Δήμος Χίου κατατάσσεται 37^{ος} από πλευράς έκτασης μεταξύ των 332 δήμων της Ελλάδας, ενώ εάν εξαιρέσουμε τους Δήμους των πολεοδομικών συγκροτημάτων της Αττικής, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Λάρισας και του Ηρακλείου Κρήτης είναι ο 23^{ος} μεγαλύτερος Δήμος της Ελλάδας σε πληθυσμό. Ο Δήμος έχει την ευθύνη ενός μεγάλου αριθμού οικισμών που διασκορπίζονται σε όλη την έκταση του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα 112 είναι οι κατοικημένοι οικισμοί του Δήμου, εκ των οποίων 2 είναι αστικοί άνω των 2.000 κατοίκων (Βροντάδος, Χίος) και σχηματίζουν τη «μητροπολιτική περιοχή» της πόλης της Χίου αφού βρίσκονται εντός ακτίνας 5 χλμ. από το λιμάνι, ενώ 14 είναι μεγάλοι αγροτικοί οικισμοί (έχουν πάνω από 500 κατοίκους) και βρίσκονται διασκορπισμένοι σε όλη την έκταση του νησιού. Σημαντικό επιπλέον στοιχείο του Δήμου είναι το μεγάλο μήκος ακτογραμμής που έχει να διαχειριστεί. Η Χίος είναι το 5^{ο} μεγαλύτερο νησί και έχει μία ακτογραμμή 213 χιλιομέτρων. Στους σημαντικούς παραδοσιακά αγροτικούς οικισμούς προστίθενται τα τελευταία χρόνια νέοι δυναμικά αναπτυσσόμενοι παραλιακοί οικισμοί, άλλοι μεγαλύτεροι όπως ο Καρφάς και η Αγία Ερμιόνη, άλλοι μικρότεροι όπως η Λευκωνιά, η Παραλία Αγίας Φωτεινής, η Μονολιά, ο Άγιος Αιμιλιανός, η Κώμη, η Μερικούντα, ο Λιμένας, ο Κέραμος, τα Πυργιά, ο Παντουκιός που οφείλουν την ανάπτυξή τους στο φυσικό περιβάλλον, την ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων και την προσέλκυση κατοίκων. Ο Δήμος έχει κατά συνέπεια ένα πολυποίκιλο έργο να επιτελέσει και οι πόροι του Δήμου πρέπει να καλύψουν ένα πολύ μεγάλο φάσμα αναγκών και να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις α) για βιώσιμη ανάπτυξη της αστικής περιοχής που περιλαμβάνει την πόλη της Χίου και τους οικισμούς γύρω από αυτή, β) για βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη στο μεγάλο πλήθος των οικισμών που αναπτύσσονται πάνω στη 213 χιλιομέτρων ακτογραμμή του νησιού και γ) για ανάσχεση της πληθυσμιακής συρρίκνωσης και βιώσιμης ανάπτυξης των μεγάλων παραδοσιακά αγροτικών οικισμών που απλώνονται σε όλη την έκταση του νησιού.

Για την χρηματοδότηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ο Δήμος Χίου είναι δικαιούχος χρηματοδότησης στον άξονα προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Λοιπές δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου 2016» του

Πράσινου Ταμείου. Το ποσό που έχει δεσμευτεί για το Δήμο είναι 65.000 €. Το ποσό αυτό επαρκεί για να καλύψει την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ωστόσο η ανάλυση των πόρων του Δήμου δείχνει ότι **δε μπορεί να στηριχθεί ο Δήμος στους ιδίους πόρους για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ**. Κατά συνέπεια θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψη κατά τη σύνταξη του σχεδίου δράσης και κατά την περιγραφή των μέτρων του ΣΒΑΚ ότι το οικονομικό πλαίσιο του Δήμου είναι σφιχτό και δεν επιτρέπει τη χρηματοδότηση ακριβών έργων. Το οικονομικό κόστος πρέπει να αποτελεί κριτήριο αξιολόγησης. Για ακριβότερα έργα που είναι σημαντικά για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας θα πρέπει να αναζητηθούν πόροι από χρηματοδοτικά προγράμματα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

Το ανθρώπινο δυναμικό του Δήμου αποτελεί ένα σημαντικό κεφάλαιο που θα διευκολύνει αρκετά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ και κυρίως την υλοποίησή του. Το ΣΒΑΚ αποτελεί ένα στρατηγικό μακροπρόθεσμο σχέδιο δράσης με στόχο τη σταδιακή αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων μέσα από έργα, δράσεις και μέτρα που θα σχεδιαστούν και θα υλοποιηθούν τα επόμενα 10 χρόνια. Η εφαρμογή του σχεδίου δε μπορεί να στηριχθεί στους αιρετούς, οι οποίοι εναλλάσσονται στη διοίκηση, αλλά στους μόνιμους υπαλλήλους που εξασφαλίζουν συνέχεια στη διοίκηση του Δήμου και στην εφαρμογή των στρατηγικών σχεδίων.

Πιο συγκεκριμένα οι υπηρεσίες του Δήμου είναι οργανωμένες σε 10 Διευθύνσεις:

α) Η Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής

β) Η Διεύθυνση Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης

γ) Η Διεύθυνση Υπηρεσίας Δόμησης

δ) Η Διεύθυνση Καθαριότητας και Ανακύκλωσης

ε) Η Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου

στ) Η Διεύθυνση Κοινωνικής Προστασίας, Παιδείας και Πολιτισμού

ζ) Η Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών

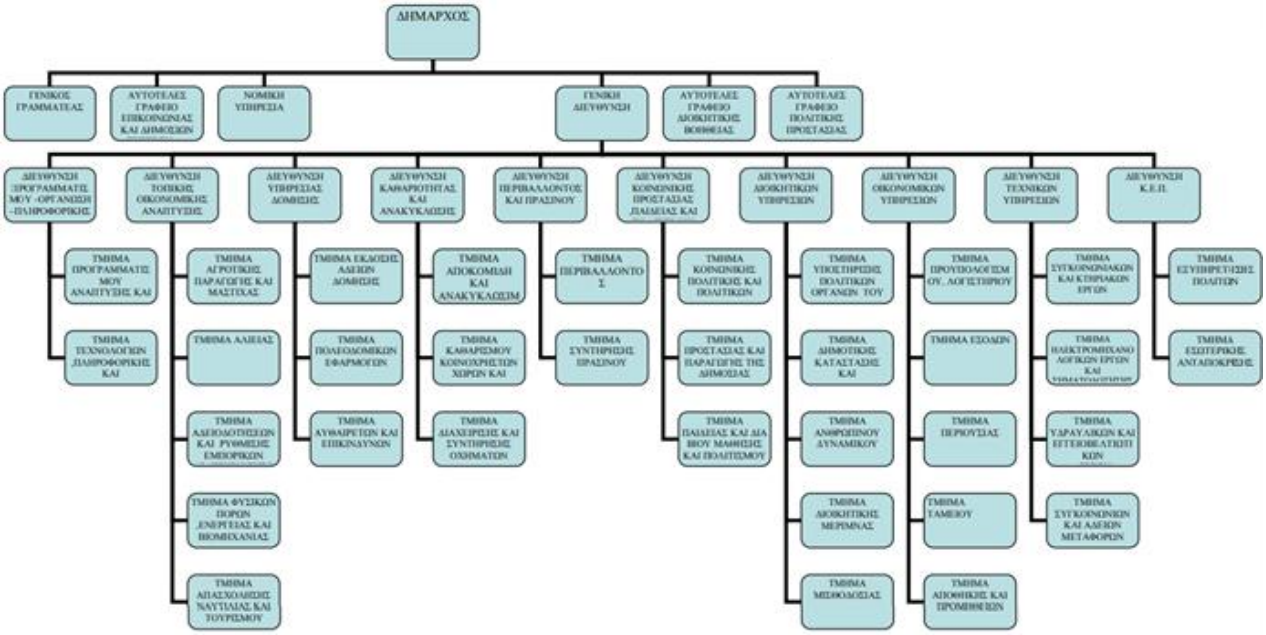
η) Η Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών

θ) Η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

ζ) Η Διεύθυνση Πολιτισμού και «Αετοπούλειου» Πολιτιστικού Κέντρου

ι) Η Διεύθυνση Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών – ΚΕΠ

Οι 10 Διευθύνσεις συντονίζονται από το Γενικό Διευθυντή του Δήμου. Ο Δήμος διοικείται από το Δήμαρχο, τους Αντιδημάρχους και το Δημοτικό Συμβούλιο. Οι αιρετοί εκτός από τις 10 Διευθύνσεις είναι υπεύθυνοι και για το Αυτοτελές Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων, τη Νομική Υπηρεσία, το Αυτοτελές Γραφείο Διοικητικής Βοήθειας και το Αυτοτελές Γραφείο Πολιτικής Προστασίας (Εικόνα 2-12).



Εικόνα 2-12: Οργανόγραμμα του Δήμου Χίου
Πηγή: Ιστοσελίδα Δήμου Χίου (2021)

Σχεδόν όλες οι παραπάνω διευθύνσεις σχετίζονται με την επιτυχή ολοκλήρωση ενός ΣΒΑΚ. Προκειμένου να επιτευχθούν οι πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι απαιτείται μία άρτια στελεχωμένη **Τεχνική Υπηρεσία** που θα αξιοποιεί την πολύχρονη εμπειρία της, στη δρομολόγηση σχετικών έργων, αλλά και την πολύχρονη επικοινωνία της με τους πολίτες, ώστε να τροφοδοτεί την ομάδα έργου με στοιχεία για τα υφιστάμενα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά προβλήματα, και θα ενημερώνει για τα θεσμικά, διοικητικά, πολιτικά και νομοθετικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν για την υλοποίηση των ρυθμίσεων, μέτρων και έργων που θα ενταχθούν στο σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ. Η τεχνική υπηρεσία είναι καθ' ύλην αρμόδια για τη δρομολόγηση των μελετών και την προκήρυξη των έργων που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ.

Η **Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών** είναι χωρισμένη σε τέσσερα (4) τμήματα:

1. Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων και Σηματοδότησης
2. Τμήμα Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας και Αδειών Μεταφορών
3. Τμήμα Υδραυλικών και Εγγειοβελτιωτικών Έργων
4. Τμήμα Συγκοινωνιακών και Κτηριακών Έργων

Το Τμήμα Υδραυλικών και Εγγειοβελτιωτικών Έργων δεν έχει αρμοδιότητες που να αφορούν στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Το **Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων και Σηματοδότησης** είναι στελεχωμένα από 3 υπαλλήλους, έναν Μηχανολόγο Μηχανικό Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ), ένα Μηχανικό Οικονομίας και Διοίκησης ΠΕ και ένα Μηχανολόγο Μηχανικό Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΤΕ).

Έχει στις αρμοδιότητές του αρκετά θέματα που άπτονται της βελτίωσης των συνθηκών κίνησης πεζών και οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα το Τμήμα έχει ως αντικείμενο την μελέτη και εκτέλεση έργων που αφορούν στην επέκταση, συντήρηση, επισκευή και βελτίωση του δικτύου ηλεκτροφωτισμού των οδών και γενικά των υπαιθρίων χώρων του Δήμου, στην επέκταση, συντήρηση και επισκευή του δικτύου φωτεινής σηματοδότησης για τη ρύθμιση της

κυκλοφορίας στην περιοχή του Δήμου, στην εγκατάσταση και συντήρηση κάθε είδους πληροφοριακών πινακίδων στην περιοχή του Δήμου (π.χ. παροχής πληροφοριών σε οδηγούς και διερχομένους, πινακίδες στάσεων συγκοινωνιακών μέσων), στην εκτέλεση εργασιών απομάκρυνσης παράνομων διαφημιστικών πινακίδων και στην εκτέλεση εργασιών σήμανσης και διαγράμμισης οδών, καθώς και τοποθέτησης και συντήρησης προστατευτικών μέσων για την ασφάλεια της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών.

Το **Τμήμα Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας και Αδειών Μεταφορών** είναι στελεχωμένο μόνο από δύο υπαλλήλους, έναν Μηχανολόγο Μηχανικό ΠΕ και έναν Τοπογράφο Μηχανικό ΠΕ.

Όπως τεκμαίρετε και από τον τίτλο του έχει αρκετές αρμοδιότητες που αφορούν το ΣΒΑΚ. Σύμφωνα με το Οργανόγραμμα του Δήμου το Τμήμα μεριμνά για την εξασφάλιση ικανοποιητικού δικτύου αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών στο Δήμο, μεριμνά για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορία, ρυθμίζει τα θέματα στάθμευσης των αυτοκινήτων, λαμβάνει μέτρα για την απρόσκοπτη πρόσβαση στους κοινοχρήστους χώρους και μεριμνά για την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών.

Το πιο άρτια στελεχωμένο Τμήμα της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου είναι το **Τμήμα Συγκοινωνιακών και Κτηριακών Έργων**. Στο Τμήμα έχουν τοποθετηθεί 3 Αρχιτέκτονες Μηχανικοί ΠΕ, 5 Πολιτικοί Μηχανικοί ΠΕ, 2 Τοπογράφοι Μηχανικοί ΠΕ, 1 Μηχανολόγος Μηχανικός ΠΕ, 3 Τοπογράφοι Μηχανικοί ΤΕ, 3 Πολιτικοί Μηχανικοί ΤΕ, 2 Μηχανικοί Δομικών Έργων ΤΕ και 1 Μηχανολόγος Μηχανικός ΤΕ, ενώ το έργο του Τμήματος υποβοηθιέται και από 1 Πολιτικό Μηχανικό ΤΕ που έχει τοποθετηθεί στη Διεύθυνση Υδραυλικών και Εγγειοβελτιωτικών Έργων, όπου όμως δεν έχει φόρτο εργασίας. Αποτελεί κατά συνέπεια το Τμήμα ένα από τα πιο πλήρη στελεχωμένα σχετικά Τμήματα στην Ελλάδα. Η μεγάλη ωστόσο χωρική κάλυψη της αρμοδιότητας του Τμήματος και η ανάγκη υποστήριξης των αναγκών σε 112 κατοικημένους οικισμούς στο 5^{ο} μεγαλύτερο νησί της Ελλάδος δικαιολογεί τη στελέχωση αυτή. Πολλοί υπάλληλοι έχουν προέλθει από τους Καποδιστριακούς Δήμους του νησιού που είχαν πολύ μικρότερη χωρική αρμοδιότητα και έχουν διατηρήσει ως χωρική ευθύνη την αντίστοιχη έκταση του ενοποιημένου Καλλικρατικού Δήμου, δηλαδή σε κάποιους υπαλλήλους έχει ανατεθεί ένα υποσύνολο της έκτασης του νησιού ως αντικείμενο εργασίας.

Το Τμήμα λόγω και της πλήρους στελέχωσής του, αλλά και λόγω αντικειμένου μπορεί να σηκώσει το βάρος της εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με τον Οργανισμό το Τμήμα έχει ως αντικείμενο μεταξύ άλλων τη μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και επισκευή συγκοινωνιακών έργων και έργων διαμόρφωσης, διαρρύθμισης και εξωραϊσμού των κοινοχρήστων χώρων στην περιοχή του Δήμου.

Η Τεχνική Υπηρεσία διαθέτει μακρόχρονη εμπειρία στη δρομολόγηση και επίβλεψη τεχνικών έργων και πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μελετών, ενώ σε πολλές από αυτές έχουν ακολουθηθεί συμμετοχικές διαδικασίες και διαβούλευση με τους πολίτες.

Τίτλος Μελέτης	Έτος	Μελετητής
Μελέτη κυκλοφοριακού σχεδιασμού πόλης Χίου	Νοέμβριος 1999	Κ. Ηλιόπουλος και Συνεργάτες ΕΠΕ
Επικαιροποίηση στοιχείων κυκλοφοριακής μελέτης Χίου.	Ιούλιος 2007	Φώτης Σταθόπουλος, Συγκοινωνιολόγος Μηχ.
Εγκατάσταση συστημάτων φωτεινής σηματοδότησης σε κόμβους της πόλης Χίου	2009	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Χίου
Ερευνητικό πρόγραμμα «Βελτιώσεις συστήματος κυκλοφοριακής οργάνωσης και οδικής ασφάλειας στη Χίο»	Ιούνιος 2009	Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Μελέτη συγκοινωνιακών ρυθμίσεων Βροντάδου.	Μάιος 2013	Ευθυμία Χασιάκου και Συνεργάτες.
Έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης και αστικής κινητικότητας πόλης Χίου	Απρίλιος 2016	Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Μελέτη γενικού πλάνου αστικής μετακίνησης και δημοτικής συγκοινωνίας πόλης Χίου	Απρίλιος 2016	Αντώνης Χατζηδάκης, Πολ. Μηχανικός
Εκπόνηση σχεδίου ΒΑΑ - Προγραμματική περίοδος ΕΣΠΑ 2008 -2014	2016	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Χίου
ΣΧΟΟΑΠ Δημοτικής ενότητας Καμποχώρων Δήμου Χίου (στάδιο Β2)	Νοέμβριος 2016 Έχει εκδοθεί ΦΕΚ	Σύμπραξη Γραφείων Μελετών "Κ. Κουρούνης - Α. Κατσουλάρης - Σ. Κρασσά - Ορίζων ΟΕ"
ΣΧΟΟΑΠ Δήμου Αγίου Μηνά - νυν ΔΕ Αγίου Μηνά, Δήμου Χίου (στάδιο Β2)	Οκτώβριος 2016 Έχει εκδοθεί ΦΕΚ	Σύμπραξη Γραφείων Μελετών "Α. Μπιτσακάκη - Λ. Κανταρης - Ι. Καραγεωργης - Ν. Παπαχρήστου - Μ. Λιόνης"
Ανάπλαση Δημοτικού Κήπου Χίου - Μετατροπή οδού Πολυτεχνείου & Χιόνης σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στο Ιστορικό Κέντρο Δ.Χίου και δημιουργία της Πλατείας Χίων Διδασκάλων	2018	Στέλιος Ευσταθιάδης και Συνεργάτες
MASTER PLAN λιμένα Χίου	Υπό εκπόνηση	ΤΡΙΤΩΝ Σύμβουλοι Μηχανικοί
Κυκλοφοριακή μελέτη κεντρικού λιμένα Χίου	Υπό εκπόνηση	Αναστάσιος Δραγομάνοβιτς, Πολ. Μηχανικός
ΑΝΟΙΚΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ - Μελέτες ωρίμανσης των σχετικών υποέργων	Υπό εκπόνηση	Ένωση Οικονομικών Φορέων
Νέο ΓΠΣ Δήμου Χίου (στάδιο Β2)	Σε διαδικασία έκδοσης ΦΕΚ	Σύμπραξη Γραφείων Μελετών "Ε. Σέμψη – Ραΐδου - Ι. Σέμψης - Α. Πασχαλίδης - Χ. Σαρόγλου - ΕΥΡΩΤΕΚ Α.Μ.Ε."

Εκτός από τις προαναφερόμενες μελέτες, τα τελευταία 5 χρόνια η Τεχνική Υπηρεσία έχει δρομολογήσει και τα ακόλουθα έργα, που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ:

1. Αναβάθμιση υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και εγκατάσταση συστημάτων ελέγχου της κυκλοφορίας Φάση Α (Ολοκληρωμένο).
2. Αναβάθμιση υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και εγκατάσταση συστημάτων ελέγχου της κυκλοφορίας - Φάση Β (υπό ένταξη).
3. Δημιουργία κτιρίου διαχείρισης κυκλοφορίας (Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας και Στάθμευσης) και ανάπλαση ευρύτερης περιοχής (Ολοκληρωμένο).
4. Κατασκευή προσβάσεων πεζών (Ολοκληρωμένο).
5. Βελτίωση πεζοδρομίων και προσβασιμότητας στην οδό Καλουτά (υπό ένταξη)
6. Ανάπλαση Δημοτικού Κήπου Χίου (ενταγμένο στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Βόρειο Αιγαίο 2014-2020»)

Μετά την Τεχνική Υπηρεσία, ίσως η πιο σημαντική υπηρεσία για την εκπόνηση και υλοποίηση και παρακολούθηση της πορείας του ΣΒΑΚ είναι η **Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής.** Πιο συγκεκριμένα, το Τμήμα Προγραμματισμού, Ανάπτυξης και Οργάνωσης σύμφωνα με τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου είναι αρμόδιο για τη διενέργεια ερευνών για τις ανάγκες των δημοτών, συγκεντρώνει και τεκμηριώνει προτάσεις για επεμβάσεις (έργα, ενέργειες, προγράμματα) που θα ικανοποιούν τις ανάγκες τους. Επιπλέον, μεριμνά για την εκπόνηση ερευνών και μελετών για τη διάγνωση των αναγκών ανάπτυξης του Δήμου, τη διερεύνηση της σκοπιμότητας αναπτυξιακών προτάσεων και την ιεράρχηση προτεραιοτήτων έργων, δράσεων και μέτρων. Ακόμη, συγκεντρώνει, επεξεργάζεται, τεκμηριώνει και ενημερώνει συνεχώς τα γεωγραφικά, δημογραφικά, οικονομικά, κοινωνικά και άλλα στοιχεία που αφορούν στην ανάπτυξη του Δήμου. Σύμφωνα με τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας είναι η καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία για τη διερεύνηση πιθανών πηγών χρηματοδότησης για την υλοποίηση του σχεδίου του ΣΒΑΚ. Τέλος, στις αρμοδιότητες του Τμήματος είναι η εξασφάλιση της χρηματοδότησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Το Τμήμα είναι στελεχωμένο με έναν Χημικό Μηχανικός ΠΕ, ένα Πολιτικό Μηχανικό ΠΕ και ένα Μηχανολόγο Μηχανικό ΠΕ.

Η **Διεύθυνση Περιβάλλοντος & Πρασίνου** είναι αρμόδια για την προστασία και αναβάθμιση του τοπικού φυσικού, αρχιτεκτονικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα σχεδιάζει, προγραμματίζει, εισηγείται και μεριμνά για την εφαρμογή πολιτικών, προγραμμάτων, δράσεων και μέτρων για την προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος στη περιοχή του Δήμου και μεριμνά για τη λήψη μέτρων για την προστασία και αναβάθμιση της αισθητικής των πόλεων και των οικισμών. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχει ακριβώς την ίδια στόχευση. Επιπλέον, οι περιβαλλοντικές υπηρεσίες θα μπορούσαν να αξιολογούν αρχικά και μετά τη φάση της υλοποίησης να καταγράφουν την επίδραση του σχεδίου στο περιβάλλον της πόλης, αλλά και να επιβλέψουν την υλοποίηση έργων πρασίνου μικρής κλίμακας.

Η Διεύθυνση Κοινωνικής Προστασίας, Παιδείας & Πολιτισμού είναι αρμόδια μεταξύ άλλων για την προώθηση της Δια Βίου Μάθησης, καθώς και για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή προγραμμάτων Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νέας Γενιάς. Πιο συγκεκριμένα, το Τμήμα Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης & Πολιτισμού είναι αρμόδιο για τη γενική παιδεία των κατοίκων, την ίδρυση και λειτουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, τη διοργάνωση επιμορφωτικών σεμιναρίων εκπαίδευσης ενηλίκων και πολιτιστικών εκδηλώσεων που απευθύνονται στους μαθητές. Οι εκπαιδευτικές δράσεις, οι δράσεις ενημέρωσης και

ευαισθητοποίησης των δημοτών αποτελούν την πιο σημαντική μακροπρόθεσμη δράση προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και ο Δήμος πρέπει να κινητοποιηθεί προς αυτήν την κατεύθυνση όχι μόνο κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, αλλά και σε όλη την μακρόχρονη πορεία υλοποίησής του.

Κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, συστατικό στοιχείο αποτελεί ευρεία διάδοση του σχεδίου με στόχο τη συλλογή σχολίων από τους πολίτες, η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συμμετοχή τους και η οργάνωση ενός κοινωνικού δικτύου που θα διαβουλεύεται το σχέδιο. Η συμμετοχή των πολιτών στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ αποτελεί ένα εργαλείο εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης του κόσμου. Το Αυτοτελές Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων είναι αρμόδιο για την επικοινωνιακή πολιτική και την προώθηση της αποστολής και των στόχων του Δήμου.

Εκτός από τη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών που ασχολείται με τα διαδικαστικά ζητήματα της διαχείρισης των οικονομικών ενός έργου (ένταξη στον προϋπολογισμό του Δήμου, έκδοση ενταλμάτων πληρωμών, κ.ά.) υπάρχει ξεχωριστή Διεύθυνση Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης που έχει ως αρμοδιότητα το σχεδιασμό μίας στρατηγικής για το Δήμο με στόχο την οικονομική ευμάρεια. Ειδικότερα, το Τμήμα Απασχόλησης, Ναυτιλίας & Τουρισμού σχεδιάζει και εισηγείται προγράμματα δράσεων παρέμβασης του Δήμου για την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή, την αναβάθμιση των παρεχομένων τουριστικών υπηρεσιών και μεριμνά για το σχεδιασμό και την πραγματοποίηση προγραμμάτων τουριστικής προβολής της περιοχής του Δήμου. Ταυτόχρονα, ασχολείται και με αμιγώς κυκλοφοριακά θέματα που άπτονται της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης που προσφέρεται δια θαλάσσης. Καθώς η Βιώσιμη Κινητικότητα αποτελεί μεταξύ άλλων και ένα τουριστικό προϊόν, καθώς πολλοί είναι οι επισκέπτες που επιθυμούν να επισκεφθούν μία πόλη που έχει υποδομές για εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, σημαντική είναι η συμμετοχή του Τμήματος στην εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Το συμπέρασμα είναι ότι ο Δήμος Χίου λειτουργεί σε ένα σφικτό οικονομικό πλαίσιο, καθώς έχει μία πολύ μεγάλη περιοχή ευθύνης με μεγάλους αγροτικούς οικισμούς διασκορπισμένους στο σύνολο του νησιού και αρκετούς παραλιακούς οικισμούς που αναπτύσσονται ραγδαία τα τελευταία χρόνια τουριστικά. Κατά συνέπεια δεν υπάρχουν περιθώρια για απορρόφηση των ιδίων πόρων αποκλειστικά στην πόλη της Χίου. Καθώς οι σταθεροί πόροι του Δήμου δεν επαρκούν για τη χρηματοδότηση πολυδάπανων έργων απαιτείται η διερεύνηση της δυνατότητας να συνεχιστεί στο μέλλον η δυνατότητα ένταξης των έργων σε εθνικά και ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα προκειμένου να προταθούν πολυδάπανα έργα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Στον Δήμο υπάρχει εμπειρία στην εκπόνηση μελετών, έργων και αναπλάσεων που έχουν ως στόχο τη διαχείριση της κυκλοφορίας του ΙΧ και τη βελτίωση των συνθηκών κίνησης πεζών και οχημάτων. Υπάρχει, κατά συνέπεια, το ανθρώπινο δυναμικό και η εμπειρία για να δρομολογηθεί όχι μόνο η σύνταξη του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ, αλλά και η υλοποίησή του (εκπόνηση μελετών εφαρμογής, λήψη κανονιστικών αποφάσεων, ένταξη έργων σε χρηματοδοτικά προγράμματα, προκήρυξη έργων).

2.9 Κατάρτιση προϋπολογισμού & αρχικού χρονοδιαγράμματος

Το οικονομικό πλαίσιο λειτουργίας του δήμου περιγράφηκε στο κεφάλαιο «Έκθεση αποτελεσμάτων αποτύπωσης και αξιολόγησης διαδικασιών σχεδιασμού, ανθρώπινου δυναμικού και πόρων». Η ανάλυση δείχνει ότι ο δήμος έχει τα ιδία οικονομικά μέσα και το ανθρώπινο δυναμικό μόνο για την υλοποίηση μικρών σε προϋπολογισμό έργων. Η κατασκευή μεγάλων υποδομών βιώσιμης κινητικότητας προϋποθέτει την εύρεση πόρων από άλλες χρηματοδοτικές πηγές.

Αντικείμενο της ενότητας «Κατάρτιση προϋπολογισμού και αρχικού χρονοδιαγράμματος» είναι ο προϋπολογισμός των δαπανών για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η παρουσίαση ενός χρονοδιαγράμματος για την εκπόνηση και εφαρμογή του. Τέλος διερευνώνται προγράμματα που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν ως πηγές για τη χρηματοδότηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Πιο αναλυτικά, στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας, ο Δήμος Χίου καλείται:

- να καθορίσει το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας σχεδιασμού (ανάπτυξης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ), λαμβάνοντας υπόψη χρονικές απαιτήσεις των νομοθετικών διεργασιών, τουριστική περίοδος, εκλογικές περιόδους, ενδεχόμενα εμπόδια και καθυστερήσεις, με στόχο να αναπτύξει ρεαλιστικά το υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ και να προετοιμάσει το κοινό και τους φορείς για τους χρόνους που απαιτούνται για το συνολικό έργο,
- να εκτιμήσει το δημοσιονομικό πλαίσιο για την εφαρμογή των μέτρων που θα προταθούν από το ΣΒΑΚ και να διερευνήσει τις ευκαιρίες χρηματοδότησης για την υλοποίηση επιμέρους στοιχείων του.

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΟΥ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Σύμφωνα με τις επικαιροποιημένες οδηγίες του ELTIS (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan – European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf) στην πρώτη φάση της εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, δηλαδή των προβλημάτων και των ευκαιριών που υπάρχουν για τη βιώσιμη ανάπτυξη της κινητικότητας στην περιοχή μελέτης. Τόσο οι εν λόγω επικαιροποιημένες οδηγίες του ELTIS όσο και η ελληνική νομοθεσία (Ν.4784/2021) επιβάλλουν στη φάση της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης την καταγραφή και ενσωμάτωση υφιστάμενων πρακτικών πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων όλων των βαθμίδων, καθώς, στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά, όπως Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες, και επιμέρους άλλες τομεακές πολιτικές.

Επίσης, σύμφωνα με τον νέο Νόμο 4784/16.03.2021, στην Α΄ Φάση - Φάση Προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 7, παράγραφος 1 Ν.4784/2021) επιβάλλεται η συλλογή σχετικών με το Σ.Β.Α.Κ. κειμένων και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής.

Σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στα συμβατικά τεύχη της ανάθεσης εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Χίου στον Αναδόχου, η πρώτη φάση εκπόνησης του ΣΒΑΚ (Στάδιο 0), περιλαμβάνει τη συγκρότηση της ομάδας εργασίας, τη δημιουργία ιστοσελίδας, τον καθορισμό της

περιοχής παρέμβασης, καθώς και την αξιολόγηση κειμένων ή/ και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού πλαισίου και έχει καθαρό χρόνο εκπόνησης 1 μήνα.

Το 1ο Στάδιο της Β' Φάσης είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, καθώς και το σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας και διαβούλευσης, που σύμφωνα με τη σύμβαση μεταξύ του του Δήμου Χίου και του Αναδόχου έχει καθαρό χρόνο ολοκλήρωσης μελετητικού αντικειμένου 0,5 μήνα.

Το 2ο Στάδιο της Β' Φάσης αφορά στην καταγραφή και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στην ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης, καθώς και στον καθορισμό των εναλλακτικών σεναρίων και έχει καθαρό χρόνο ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου 1 μήνα.

Στο 3ο Στάδιο της Β' Φάσης διατυπώνεται το όραμα, οι προτεραιότητες και οι στόχοι του Σ.Β.Α.Κ. με καθαρό χρόνο ολοκλήρωσης μελετητικού αντικειμένου 1,5 μήνα.

Στο 4ο Στάδιο γίνεται παρουσίαση των μέτρων παρέμβασης, μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας, καθώς και έκθεση κόστους - οφέλους. Ο καθαρός χρόνος εκπόνησης είναι 1 μήνας.

Το 5ο Στάδιο της Β' Φάσης περιλαμβάνει το Σχέδιο Δράσης και το Σχέδιο Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, με καθαρό χρόνο μελετητικού αντικειμένου 1 μήνα.

Τέλος, στο 6ο Στάδιο της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ περιλαμβάνεται η σύνταξη του τελικού κειμένου του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), με καθαρό χρόνο ολοκλήρωσης 1 μήνα.

Η πηγή χρηματοδότησης για τις 3 πρώτες φάσεις εκπόνησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τον Κύκλο του ELTIS (προετοιμασία, αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, συμμετοχική ανάπτυξη οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων, συμμετοχική ανάπτυξη πακέτου μέτρων, κατάρτιση σχεδίου δράσης, κατάρτιση μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων) είναι εξασφαλισμένη, καθώς ο Δήμος Χίου είναι δικαιούχος χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Παράλληλα υπάρχει το ανθρώπινο δυναμικό και η εμπειρία στον Δήμο για τη συμμετοχική εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων κινητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα το κόστος υλοποίησης όλων των διαδικασιών που προϋποθέτουν εκτός από το δυναμικό του Δήμου και την εμπλοκή εξωτερικού συνεργάτη - Αναδόχου έχει συμβασιοποιηθεί σε 49.665,43 €, πλέον 11.919,70 € ΦΠΑ 24% = 61.585,13 €. Για το ποσό αυτό έχει εξασφαλιστεί ήδη χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο.

Πίνακας 2-2: Χρονοδιάγραμμα Μελέτης με τίτλο: «Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

			ΜΗΝΕΣ																																	
			1ος		2ος		3ος		4ος		5ος		6ος		7ος		8ος		9ος		10ος		11ος		12ος		13ος		14ος		15ος		16ος		17ος		18ος	
	Ημερομηνία Υπογραφής Σύμβασης: 04/06/2021			**4/7/2021**				**4/9/2021**	**19/9/2021**				**19/11/2021**		**19/12/2021**		**4/2/2022**				**19/3/2021**		**4/5/2022**		**4/6/2022**				**19/7/2022**		**19/8/2022**		**4/10/2022**		**4/11/2022**		**4/12/2022**
	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (βάσει Τευχών Διαγωνισμού)	**ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (βάσει Ν. 4784/2021)**																																		
Στάδιο 0:	**ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ: Αρχικές Ενέργειες**	**ΦΑΣΗ Α': ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ**																																		
		0.1 Φορέας Εκπόνησης	X																																	
0.1	Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ για την προετοιμασία/ υποστήριξη του ΣΒΑΚ	0.2 Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας	X																																	
0.2	Συγκρότηση Δικτύου Φορέων		X																																	
0.3	Διατύπωση Οράματος και Κειμένου Αρχικού Συμφώνου Συμμετοχής		X	X																																
		0.3 Δημιουργία & Λειτουργία Ιστοσελίδας	X	X																																
0.4	Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	0.4 Προσδιορισμός της περιοχής παρέμβασης	X	X																																
0.5	Έναρξη 1ου κύκλου Διαβουλεύσεων με Φορείς & Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής του ΟΤΑ με το Δίκτυο Φορέων	0.5 Δίκτυο Φορέων & Εμπλεκόμενα Μέρη		X																																
0.6	Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο	0.6 Αξιοποίηση Εθνικού, Περιφερειακού και Τοπικού Πλαισίου	X	X																																
0.7	Έκθεση αποτελεσμάτων αποτύπωσης & αξιολόγησης διαδικασιών σχεδιασμού, ανθρώπινου δυναμικού & πόρων			X																																
0.8	Κατάρτιση προϋπολογισμού & αρχικού χρονοδιαγράμματος			X																																
	Εκτιμώμενος χρόνος έγκρισης																																			
		ΦΑΣΗ Β': ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ																																		
Στάδιο 1:	**Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών**	**Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ**																																		
1.1	Σχέδιο εργασίας για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης	1.1 Χρονοδιάγραμμα Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ							X																											
1.2	Σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας και διαβούλευσης εμπλεκόμενων φορέων	1.2 Σχέδιο Συμμετοχής για την ενημέρωση και ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών							X																											
		1.3 Ανάρτηση Παραδοτέου Σταδίου 1 στην ιστοσελίδα							X																											
	Εκτιμώμενος χρόνος έγκρισης																																			
Στάδιο 2:	**Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης**	**Στάδιο 2: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων**																																		
		2.1 Κύρια σημεία της 1ης Διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη												X																						
2.1	Έκθεση για τη μεθοδολογία και τα αποτελέσματα από τη συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης												X	X																						
2.2	Υποβολή τεχνικής έκθεσης και χαρτών, όπου αυτοί απαιτούνται, που θα αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση και με τη χρήση κατάλληλων δεικτών	2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης												X	X																						
		2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης												X																							
		2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης													X																						
2.3	Έναρξη 2ου κύκλου διαβουλεύσεων με τους πολίτες & τους φορείς														X																						

			ΜΗΝΕΣ																																	
			1ος		2ος		3ος		4ος		5ος		6ος		7ος		8ος		9ος		10ος		11ος		12ος		13ος		14ος		15ος		16ος		17ος		18ος	
	Ημερομηνία Υπογραφής Σύμβασης: 04/06/2021			4/7/2021				4/9/2021	19/9/2021				19/11/2021		19/12/2021			4/2/2022			19/3/2021		4/5/2022	4/6/2022			19/7/2022		19/8/2022		4/10/2022		4/11/2022		4/12/2022	
	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (βάσει Τευχών Διαγωνισμού)	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (βάσει Ν. 4784/2021)																																		
		2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης													X																					
		2.6 Ανάρτηση Παραδοτέου Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα													X																					
	Εκτιμώμενος χρόνος έγκρισης																																			
Στάδιο 3:	**Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων**	**Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων**																																		
3.1	Διατύπωση οράματος, εγκεκριμένη από το Συμβούλιο του ΟΤΑ	3.1 Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων																	X	X	X															
3.2	Έκθεση προτεραιοτήτων για την κινητικότητα	3.2 Αποτύπωση κυρίων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του ΣΒΑΚ																	X	X	X															
		3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων																		X	X															
3.3	Έκθεση μετρήσιμων στόχων	3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων																		X	X															
		3.5 Ανάρτηση Παραδοτέου Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα																			X															
	Εκτιμώμενος χρόνος έγκρισης																																			
Στάδιο 4:	**Ανάπτυξη και αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων**	**Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων**																																		
4.1	Έκθεση μέτρων παρέμβασης	4.1 Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του ΣΒΑΚ																							X	X										
4.2	Μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας πάνω στα μέτρα κινητικότητας																								X	X										
4.3	Έκθεση κόστους-οφέλους για τα μέτρα κινητικότητας δεικτών																									X										
4.4	Αποδοχή των μέτρων από τους πολίτες (3η διαβούλευση)	4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη																									X										
		4.3 Ανάρτηση Παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα																									X										
	Εκτιμώμενος χρόνος έγκρισης																																			
Στάδιο 5:	**Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης - Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης**	**Στάδιο 5: Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης**																																		
5.1	Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων	5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης																												X	X					
5.2	Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ																													X	X					
5.3	Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπεύθυνων υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων																														X					
		5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες																													X					
	Εκτιμώμενος χρόνος έγκρισης																																			
Στάδιο 6:	**Υιοθέτηση και Έγκριση ΣΒΑΚ**																																			
6.1	Πλήρες κείμενο εγγράφου ΣΒΑΚ																																X	X		
	Εκτιμώμενος χρόνος έγκρισης																																			

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου ορίζεται σε επτά (7) μήνες.
Χρόνος ελέγχων & εγκρίσεων.

Η εν λόγω μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα υλοποιηθεί στα ακόλουθα Στάδια, τα οποία περιλαμβάνουν τις ακόλουθες επιμέρους δραστηριότητες:

ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ: Αρχικές Ενέργειες

0.1 Σύσταση Ομάδας Εργασίας Σ.Β.Α.Κ. για την προετοιμασία/ υποστήριξη του Σ.Β.Α.Κ.

0.2 Συγκρότηση Δικτύου Φορέων

0.3 Διατύπωση Οράματος και Κειμένου Αρχικού Συμφώνου Συμμετοχής

0.4 Καθορισμός περιοχής παρέμβασης

0.5 Έναρξη 1ου κύκλου Διαβουλεύσεων με Φορείς & Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής του Ο.Τ.Α. με το Δίκτυο Φορέων

0.6 Συλλογή & Αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο

0.7 Έκθεση αποτελεσμάτων αποτύπωσης & αξιολόγησης διαδικασιών σχεδιασμού, ανθρώπινου σχεδιασμού & πόρων

0.8 Κατάρτιση προϋπολογισμού & αρχικού χρονοδιαγράμματος

Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών.

1.1 Σχέδιο εργασίας για την ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

- Καθορισμός ρόλων και αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων μερών
- Ανάλυση δεδομένων, ευκαιριών, προοπτικών και ενδεχόμενων κινδύνων και τα μέτρα αντιμετώπισή τους.
- Διαμόρφωση του χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. μέχρι και την οριστική έγκρισή του.

1.2 Σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας & διαβούλευσης εμπλεκόμενων φορέων

- Οριστικοποίηση δικτύου εμπλεκόμενων φορέων
- Οριστικοποίηση Επιτροπής Διαβούλευσης του Σ.Β.Α.Κ.
- Οριστικοποίηση ομάδων πολιτών που επηρεάζονται
- Κανονισμός λειτουργίας Δικτύου Φορέων
- Πλάνο επικοινωνίας και διαβούλευσης, το οποίο θα περιλαμβάνει τα μέσα - εργαλεία και το χρονοδιάγραμμα για τη συμμετοχή των πολιτών στη συνολική διαδικασία σχεδιασμού.

Στάδιο 2: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

2.1 Έκθεση για τη μεθοδολογία και τα αποτελέσματα από τη συλλογή δεδομένων αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης

- Στοιχεία από υφιστάμενες μελέτες
- Καταγραφή και αποτύπωση σε χάρτες των υφιστάμενων χρήσεων γης
- Καταγραφή και αποτύπωση σε χάρτες του οδικού δικτύου
- Καταγραφή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών, σηματοδοτούμενοι κόμβοι, διαβάσεις πεζών, χώρων στάθμευσης, θέσεις ταξί, θέσεις ποδηλάτων, δίκυκλων. σημεία φορτοεκφόρτωσης, κλπ.
- Καταγραφή και αποτύπωση σε χάρτες των δικτύων μέσων μαζικής μεταφοράς
- Κυκλοφοριακοί φόρτοι βασικών οδικών αξόνων

- Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα Μ.Μ.Μ.
- Χαρακτηριστικά στάθμευσης (παρά την οδό, χώροι στάθμευσης, κλπ.)
- Στατιστική ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων, εντοπισμός μελανών σημείων και αποτύπωση αυτών σε χάρτες
- Δημογραφικά και πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής παρέμβασης

2.2 Υποβολή τεχνικής έκθεσης και χαρτών, όπου αυτοί απαιτούνται, που θα αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση και με τη χρήση κατάλληλων δεικτών

- Υποβολή τεχνικής έκθεσης που θα αποτυπώνει τη μελλοντική κατάσταση σε χρονικά διαστήματα 5, 10 και 15 ετών χωρίς παρεμβάσεις με τη χρήση κατάλληλων δεικτών. Συγκριτική αξιολόγηση και ανάδειξη προβλημάτων.

2.3 Έναρξη 2ου κύκλου διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τους φορείς

- Έναρξη 2ου κύκλου διαβουλεύσεων με τους πολίτες, την Επιτροπή Διαβούλευσης Σ.Β.Α.Κ. και τη συνεργασία του Δικτύου Φορέων
- Αποτύπωση και αξιολόγηση προγράμματος διαβούλευσης (π.χ. αριθμός ημερίδων, πλήθος εντύπων που διανεμήθηκαν κλπ, καθώς και αξιολόγηση σχολίων που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο της ενημέρωσης)
- Καταγραφή αποτελεσμάτων διαβούλευσης & ανάπτυξη σχεδίου οράματος

Στάδιο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

3.1 Διατύπωση οράματος, εγκεκριμένη από το Συμβούλιο του Ο.Τ.Α.

- Αρχική διατύπωση του οράματος, εγκεκριμένη από το Συμβούλιο του Ο.Τ.Α., πριν την κοινοποίησή του σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη
- Τελική διατύπωση οράματος

3.2 Έκθεση Προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

3.3 Έκθεση μετρήσιμων στόχων

- Έγκριση από Συμβούλιο Ο.Τ.Α

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

4.1 Έκθεση μέτρων παρέμβασης

- Επιλογή και τεκμηρίωση του τελικού σεναρίου
- Αναλυτική παρουσίαση μέτρων (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατοδρόμων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις των δημοσίων συγκοινωνιών, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάρτιση ή διερεύνηση νέας σηματοδότησης για κυκλοφοριακούς λόγους και για λόγους οδικής ασφάλειας).

4.2 Μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας πάνω στα μέτρα κινητικότητας

4.3 Έκθεση κόστους - οφέλους για τα μέτρα κινητικότητας

4.4 Αποδοχή των μέτρων από τους πολίτες (3η Διαβούλευση)

Στάδιο 5: Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης - Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης

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

5.2 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

5.3 Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ Υπεύθυνων υλοποίησης & Παρακολούθησης των μέτρων

Στάδιο 6: Υιοθέτηση και Έγκριση του Σ.Β.Α.Κ.

6.1 Πλήρες κείμενο εγγράφου Σ.Β.Α.Κ.

- Υιοθέτηση εγγράφου Σ.Β.Α.Κ. με την έγκρισή του από το Συμβούλιο του Ο.Τ.Α.

Το χρονοδιάγραμμα και οι πηγές χρηματοδότησης του Σχεδίου Δράσης υλοποίησης του ΣΒΑΚ, όσο και το τελικό κόστος υλοποίησης των παρεμβάσεων, θα καθοριστούν σε επόμενα στάδια. Στο Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ περιγράφονται οι οικονομικοί πόροι και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των μέτρων που έχουν αποφασιστεί με συμμετοχικό τρόπο.

Στο πλαίσιο της παρούσας ενότητας γίνεται καταγραφή όλων των διαθέσιμων πόρων και χρηματοδοτικών εργαλείων σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ

Η επιτυχία ενός ΣΒΑΚ είναι πλήρως συνδεδεμένη με τη διαθεσιμότητα των πόρων για την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων. Στους πόρους αυτούς συμπεριλαμβάνονται τόσο οι ανθρώπινοι (διαθέσιμο προσωπικό και δεξιότητες), όσο και οι οικονομικοί πόροι.

Στο προηγούμενο κεφάλαιο εκτιμήθηκε το ανθρώπινο δυναμικό του Δήμου, ώστε να εξακριβωθούν οι μελλοντικές ανάγκες στελέχωσης για την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την επικοινωνία του ΣΒΑΚ και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο, καθώς επίσης αναζητήθηκαν πηγές χρηματοδότησης σε τοπικό επίπεδο. Με δεδομένο όμως, πως οι απαιτήσεις για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, δεν καλύπτονται επαρκώς από τους ίδιους πόρους των αρχών, αναζητήθηκαν και παρουσιάζονται στη συνέχεια τα χρηματοδοτικά εργαλεία, σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, στα οποία διαπιστώνεται συνάφεια των αντικειμένων τους με το περιεχόμενο των μέτρων του ΣΒΑΚ, στα οποία ο Δήμος Χίου θα είχε τη δυνατότητα να συμμετέχει, με στόχο την υλοποίηση και εμπλουτισμό του ΣΒΑΚ στην περιοχή του. Συγκεκριμένα πρόκειται για τα εξής:

INTERREG Europe

Το Πρόγραμμα INTERREG Europe, το οποίο συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), παράσχει χρηματοδότηση (359.000.000 €) για τη διαπεριφερειακή συνεργασία στην Ευρώπη. Υλοποιείται κατά τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020 και αποτελεί συνέχεια αντίστοιχου Προγράμματος της περιόδου 2007-2013.

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των περιφερειακών πολιτικών και μηχανισμών. Κάθε έργο στηρίζεται στην επικοινωνία και ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των εταίρων, που είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη των τοπικών και περιφερειακών πολιτικών για τις περιοχές τους.

Οι τομείς ενδιαφέροντος είναι η καινοτομία και η οικονομία της γνώσης, το περιβάλλον και η πρόληψη κινδύνων. Ως εκ τούτου, το Πρόγραμμα στοχεύει στην ενίσχυση του οικονομικού εκσυγχρονισμού και της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη.

Τα βασικά εργαλεία ανταλλαγής εμπειριών αποτελούν οι δραστηριότητες δικτύωσης, όπως θεματικά εργαστήρια και σεμινάρια, επιστημονικά συνέδρια, έρευνες καθώς και εκπαιδευτικές επισκέψεις. Οι εταίροι των έργων συνεργάζονται για την ανάδειξη και τη μεταφορά καλών πρακτικών. Τα πιθανά αποτελέσματα των έργων περιλαμβάνουν στοιχεία όπως συστάσεις σε ζητήματα πολιτικών, στρατηγικές κατευθύνσεις ή σχέδια δράσης. Το INTERREG Europe επιτρέπει επίσης την πιλοτική εφαρμογή πρακτικών, αλλά μόνο σε περίπτωση που αυτές συμπληρώνουν την ανταλλαγή εμπειριών.

- **URBACT III**

Το URBACT είναι το ευρωπαϊκό πρόγραμμα εδαφικής συνεργασίας για την ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη των πόλεων της Ευρώπης. Έχει ήδη αναπτυχθεί σε 2 προγραμματικές περιόδους (URBACT I & URBACT II) και επεκτείνει την εφαρμογή του και στη νέα περίοδο 2014-2020, περιλαμβάνοντας τις πόλεις των 28 Κρατών – Μελών, της Νορβηγίας αλλά και της Ελβετίας. Το URBACT III έχει συνολικό προϋπολογισμό 96,3Μ €. Υποστηρίζει πόλεις, περιφέρειες, μητροπολιτικές περιοχές, αντίστοιχες επαρχιακές, περιφερειακές και εθνικές αρχές, πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, μη κυβερνητικές οργανώσεις, επιμελητήρια και οργανισμούς.

Το URBACT παρέχει στις πόλεις της Ευρώπης κεντρικό ρόλο. Διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ τους για την εύρεση αποτελεσματικών και βιώσιμων λύσεων σε αστικές προκλήσεις, ενθαρρύνει την ανταλλαγή καλών πρακτικών, επιδιώκει την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων των πόλεων σε ζητήματα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, μέσα από μια δυναμική διαδικασία δικτύωσης. Για να το επιτύχει αυτό χρηματοδοτεί τα εξής δίκτυα:
- Δίκτυα Σχεδιασμού Δράσεων
- Δίκτυα Υλοποίησης Δράσεων
- Δίκτυα Μεταφοράς Καλών Πρακτικών.

Το πρόγραμμα URBACT III 2014-2020 υλοποιείται σε μια χρονική περίοδο που οι χώρες της ΕΕ στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής, έχουν ολοκληρώσει τον σχεδιασμό των νέων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και θέτουν σε πλήρη ανάπτυξη την υλοποίησή τους. Τα νέα Προγράμματα, είναι είτε τομεακά/ εθνικά είτε αφορούν στις Περιφέρειες των χωρών, έχουν αναγνωρίσει την αυξημένη συμμετοχή των πόλεων στην υλοποίηση των ευρωπαϊκών πολιτικών και έχουν συμπεριλάβει παρεμβάσεις και δράσεις ολοκληρωμένης βιώσιμης αστικής ανάπτυξης (Κανονισμός (ΕΕ) No 1301/2013, Άρθρο 7), σε συνδυασμό με τις πολιτικές περιβάλλοντος, μεταφορών, απασχόλησης και κοινωνικής ένταξης. Έχουν ως στόχο ακόμη να ενισχύσουν τις εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές/πολιτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και να υποστηρίξουν οργανωτικά και χρηματοδοτικά τις προτεραιότητες των πόλεων μέσα από συνεκτικά σχεδιασμένες και δυναμικές παρεμβάσεις.

Κύριο στοιχείο του τρίτου κύκλου του προγράμματος URBACT είναι ο επανασχεδιασμός της λειτουργίας των Εθνικών Σημείων Επαφής των χωρών που συμμετέχουν στο πρόγραμμα, για τα οποία προβλέπονται αυξημένα καθήκοντα και εκπλήρωση ενός πολύ πιο απαιτητικού ρόλου με διευρυμένες και νέες αρμοδιότητες. Το Εθνικό Σημείο Επαφής URBACT είναι ο δίαυλος επικοινωνίας μεταξύ του Προγράμματος URBACT III, των εθνικών υπουργείων που εμπλέκονται στα ζητήματα αστικής ανάπτυξης, των πόλεων της Ελλάδας και Κύπρου, των ενδιαφερόμενων οργανισμών και εταίρων, των Εθνικών Σημείων Επαφής των υπόλοιπων συμμετεχόντων Κρατών, των 21 Δικτύων Πόλεων που έχουν ήδη δημιουργηθεί στην πρώτη φάση του προγράμματος, αλλά και εκείνων που πρόκειται να δημιουργηθούν μέσω της υλοποίησης των δύο επόμενων φάσεων, των Δικτύων Υλοποίησης Δράσεων και Μεταφοράς Καλών Πρακτικών.

Όλα τα παραπάνω θα επιτευχθούν σχεδιάζοντας και υλοποιώντας έγκαιρα και ορθολογικά ποικίλες δράσεις επικοινωνίας και πληροφόρησης για το σύνολο των ενδιαφερόμενων πόλεων και φορέων, προωθώντας την όσο το δυνατόν ευρύτερη διάδοση των αποτελεσμάτων του προγράμματος URBACT και ενημερώνοντας το σύνολο των ενδιαφερόμενων πόλεων για το URBACT III και την προστιθέμενη αξία που ενδέχεται να έχει για τη βιώσιμη ανάπτυξη μιας πόλης ή τη συμμετοχή της σε αυτό. Ταυτόχρονα το παρόν πρόγραμμα έχει τη δυνατότητα να υποστηρίξει τη δικτύωση μεταξύ πόλεων, την ανταλλαγή ιδεών, την υιοθέτηση έξυπνων λύσεων και καινοτόμων πρακτικών για την αντιμετώπιση παλαιών και νέων προκλήσεων, αλλά και την αναβάθμιση του ρόλου των πόλεων ως ρυθμιστικού παράγοντα αφενός για τη διαμόρφωση πολιτικών και αφετέρου για την εφαρμογή παρεμβάσεων προς όφελος των κατοίκων.

- **JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)**

Το JESSICA, το οποίο αναφέρεται σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, είναι μια πρωτοβουλία της ευρωπαϊκής επιτροπής, η οποία αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (ΕΤΕπ) και το συμβούλιο της ευρωπαϊκής τράπεζας ανάπτυξης (CEB). Στηρίζει την αειφόρο αστική ανάπτυξη και την αναγέννηση μέσω της χρηματοοικονομικής μηχανικής.

Οι χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν μέρος των κοινοτικών διαρθρωτικών ταμείων τους σε ανανεώσιμα κεφάλαια για να βοηθήσουν την ανακύκλωση των οικονομικών πόρων για την επιτάχυνση των επενδύσεων σε αστικές περιοχές της Ευρώπης. Το JESSICA προωθεί τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη με την υποστήριξη έργων στους ακόλουθους τομείς:

- Αστικών υποδομών - συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, ύδρευσης/ αποχέτευσης, της ενέργειας
- Κληρονομιάς ή πολιτιστικών χώρων - για τουρισμό ή άλλες βιώσιμες χρήσεις
- Ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών - συμπεριλαμβανομένης καθαριότητας και απολύμανσης
- Πανεπιστημιακά κτίρια - ιατρικών, βιοτεχνολογικών και άλλων εξειδικευμένων εγκαταστάσεων
- Βελτιώσεις της ενεργειακής απόδοσης.

Το JESSICA λειτουργεί ως εξής:

Οι συνεισφορές από το ευρωπαϊκό ταμείο περιφερειακής ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) σε ταμεία αστικής ανάπτυξης (ΤΑΑ) επενδύονται σε συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα ή σε άλλα έργα που περιλαμβάνονται σε ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να έχουν τη μορφή είτε ιδίων κεφαλαίων, είτε δανείων ή εγγυήσεων. Εναλλακτικά, οι διαχειριστικές αρχές μπορούν να αποφασίσουν να διοχετεύσουν κεφάλαια για την ΤΑΑ χρησιμοποιώντας ταμεία χαρτοφυλακίου, που έχουν συσταθεί για να επενδύουν σε περισσότερα ΤΑΑ. Αυτό δεν είναι υποχρεωτικό, αλλά προσφέρει το πλεονέκτημα ότι επιτρέπει στις διαχειριστικές αρχές να αναθέτουν ορισμένα από τα καθήκοντα που απαιτούνται για την εφαρμογή του JESSICA σε έμπειρους επαγγελματίες. Λόγω του ανανεούμενου χαρακτήρα των μέσων, οι αποδόσεις από τις επενδύσεις ανακατευθύνονται σε νέα έργα αστικής ανάπτυξης.

- **Urban Innovative Actions (UIA)**

Το Urban Innovative Actions αποτελεί μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παρέχει οικονομικούς πόρους σε πόλεις από όλη την Ευρώπη προκειμένου να δοκιμάσουν νέες λύσεις για την αντιμετώπιση των αστικών προκλήσεων. Βάσει του άρθρου 8 του ΕΤΠΑ, η πρωτοβουλία έχει συνολικό προϋπολογισμό ύψους 372 εκατ. Ευρώ για την περίοδο 2014-2020. Η πρωτοβουλία υποστηρίζει αστικές περιοχές με πληθυσμό τουλάχιστον 50.000 κατοίκους ή ένα σύνολο αστικών περιοχών με πληθυσμό τουλάχιστον 50.000 κατοίκους που βρίσκονται σε ένα

από τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ. Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου δεν ξεπερνάει το παραπάνω κατώφλι, ωστόσο σε περίπτωση συνεργασίας με άλλες πόλεις ή δήμους, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα ο Δήμος να έχει την ευκαιρία να ακολουθήσει ως συμπληρωματικός εταίρος την πρωτοβουλία UIA. Τέλος, σημειώνεται πως η προτεινόμενη ιδέα δεν πρέπει να έχει υλοποιηθεί σε άλλη περίπτωση, ενώ η εφαρμογή της θα πρέπει να προκαλεί μια πραγματικά θετική αλλαγή στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

- **Μηχανισμός ELENA**

Ο μηχανισμός ELENA είναι υπό τη διαχείριση της ευρωπαϊκής επιτροπής και προσφέρει σημαντική βοήθεια σε τοπικά ενεργειακά προγράμματα. Το ELENA - European Local Energy Assistance - παρέχει επιδοτήσεις για τεχνική βοήθεια. Το ευρύ φάσμα επιλέξιμων μέτρων για την εν λόγω οικονομική υποστήριξη περιλαμβάνει μελέτες σκοπιμότητας και αγοράς, διάρθρωση επενδυτικών προγραμμάτων, επιχειρησιακά σχέδια, ενεργειακούς ελέγχους, προετοιμασία διαδικασιών πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών και συμβατικών διακανονισμών και ανάθεση της διαχείρισης των επενδυτικών προγραμμάτων σε νέο προσωπικό. Στόχος αποτελεί η συγκέντρωση των διασκορπισμένων τοπικών σχεδίων σε συστηματικές επενδύσεις αλλά και η κατοχύρωση μεγάλων πιθανοτήτων επιτυχίας. Οι τοπικοί φορείς έχουν κρίσιμο ρόλο στην επίτευξη των ευρωπαϊκών ενεργειακών στόχων.

Το ευρωπαϊκό πλάνο ενέργειας, με δεδομένο ότι έχει υπογραφεί το σύμφωνο των δημάρχων από τη συγκεκριμένη αρχή, επιδιώκει τη μείωση του εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα κατά 20% έως το 2020. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, η ευρωπαϊκή επιτροπή και η ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (EIB) δημιουργήσανε το ELENA, ένα πρόγραμμα που παρέχει τεχνική υποστήριξη και χρηματοδοτείται από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ενέργειας (IEE). Η υποστήριξη από το ELENA καλύπτει μέχρι και το κόστος που αναφέρεται στην τεχνική υποστήριξη μεγάλων προγραμμάτων βιώσιμης ενέργειας σε πόλεις και περιοχές.

- **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)**

Το ΕΤΠΑ επιδιώκει την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση διορθώνοντας τυχόν ανισορροπίες μεταξύ περιφερειών. Το ΕΤΠΑ επικεντρώνει τις επενδύσεις του σε αρκετούς βασικούς τομείς προτεραιότητας. Αυτό είναι γνωστό ως «θεματική επικέντρωση» και οι τομείς είναι οι εξής:

- έρευνα και καινοτομία,
- ψηφιακό θεματολόγιο,
- στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ),
- οικονομία με μειωμένη χρήση άνθρακα.

Οι πόροι του ΕΤΠΑ που κατανέμονται στους εν λόγω τομείς προτεραιότητας θα είναι ανάλογοι με την κατηγορία της περιφέρειας. Στις πιο ανεπτυγμένες περιφέρειες, τουλάχιστον το 80 % της χρηματοδότησης οφείλει να εστιάζει σε δυο, το ελάχιστο, από αυτούς τους τομείς. Στις μεταβατικές περιφέρειες, αυτό ισχύει για το 60 % της χρηματοδότησης, ενώ σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες, το ποσοστό ανέρχεται περίπου στο 50%.

- **Ευρωπαϊκό Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης**

Συστάθηκε το 2011 για σχέδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Το ταμείο αυτό χρησιμοποιεί πόρους από το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ανάκαμψη της οικονομίας οι οποίοι δεν έχουν δαπανηθεί. Με συγχρηματοδότηση από την ΕΤΕπ παρέχονται συμμετοχικοί τίτλοι, εγγυήσεις και χρεωστικά προϊόντα για δημόσιες αρχές και οργανισμούς ενεργώντας για λογαριασμό τους. Το

ταμείο εστιάζει σε επενδύσεις σε κτίρια, τοπικές ενεργειακές υποδομές, εγκαταστάσεις για διανεμημένη παραγωγή από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και αστικές μετακινήσεις.

- **Ταμείο Μηχανισμού Διευκόλυνσης "Συνδέοντας την Ευρώπη" (Connecting Europe Facility – CEF)**

Αποτελεί βασικό μέσο χρηματοδότησης της ΕΕ για την προώθηση της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας μέσω διακριτών επενδύσεων που απευθύνονται σε έργα υποδομής σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Υποστηρίζει την ανάπτυξη δικτύων υψηλών επιδόσεων, βιώσιμων και αποτελεσματικά διασυνδεδεμένων διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών. Οι επενδύσεις της CEF καλύπτουν τους «αδύναμους κρίκους» της ενεργειακής, μεταφορικής και ψηφιακής αλυσίδας της Ευρώπης.

Η CEF ωφελεί τους ανθρώπους σε όλα τα κράτη μέλη, καθιστώντας τα ταξίδια ευκολότερα και περισσότερο βιώσιμα, βελτιώνοντας την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, επιτρέποντας παράλληλα ευρύτερη χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Επιπρόσθετα, διευκολύνει τη διασυνοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ δημόσιων διοικήσεων, επιχειρήσεων και πολιτών.

Εκτός από τις επιχορηγήσεις, η CEF προσφέρει χρηματοδοτική στήριξη σε έργα μέσω καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων, όπως εγγυήσεις και ομόλογα έργων. Τα μέσα αυτά δίνουν σημαντική ώθηση στη χρήση του προϋπολογισμού της ΕΕ και λειτουργούν ως καταλύτης για την προσέλκυση περαιτέρω πόρων από τον ιδιωτικό και άλλους φορείς του δημόσιου τομέα. Από τον Ιανουάριο του 2014, η INEA είναι η πύλη για τη χρηματοδότηση στο πλαίσιο του CEF. Η INEA υλοποιεί το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού του προγράμματος CEF, συνολικού ύψους € 27,4 δισ.

- **Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων**

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) είναι ο κεντρικός πυλώνας του Επενδυτικού Σχεδίου για την Ευρώπη. Βασικός στόχος του είναι η αντιμετώπιση της έλλειψης εμπιστοσύνης και επενδύσεων και η αξιοποίηση των ρευστών διαθεσίμων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, των επιχειρήσεων και των ιδιωτών.

Η Επιτροπή συνεργάζεται με τον στρατηγικό της εταίρο, τον Όμιλο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Το ΕΤΣΕ χρηματοδοτεί στρατηγικές επενδύσεις σε νευραλγικούς τομείς, όπως οι υποδομές, η ενεργειακή απόδοση και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η έρευνα και η καινοτομία, το περιβάλλον, η γεωργία, η ψηφιακή τεχνολογία, η εκπαίδευση, η υγεία και τα κοινωνικά έργα. Επιπρόσθετα, βοηθά τις μικρές επιχειρήσεις να ξεκινήσουν, να αναπτυχθούν και να επεκταθούν, με την παροχή χρηματοδότησης με κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου.

Το ΕΤΣΕ αποτελεί εγγύηση του προϋπολογισμού της ΕΕ που παρέχει στον όμιλο της ΕΤΕπ προστασία από τις πρώτες ζημίες. Αυτό σημαίνει ότι ο όμιλος της ΕΤΕπ είναι σε θέση να χορηγεί χρηματοδότηση σε έργα υψηλότερου κινδύνου απ' ό, τι θα έκανε σε μια συνηθισμένη περίπτωση. Μια ανεξάρτητη επιτροπή επενδύσεων χρησιμοποιεί αυστηρά κριτήρια για να αποφασίσει εάν ένα έργο είναι επιλέξιμο για στήριξη από το ΕΤΣΕ. Δεν εφαρμόζονται ποσοστώσεις - ανά τομέα ή ανά χώρα. Η χρηματοδότηση παρέχεται αποκλειστικά με γνώμονα τη ζήτηση.

- **Horizon 2020**

Το H2020 (Horizon 2020) είναι χρηματοδοτικό μέσο εφαρμογής της πρωτοβουλίας «Innovation Union», μιας Ευρωπαϊκής εμβληματικής πρωτοβουλίας με στόχο την εξασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης. Το νέο αυτό πρόγραμμα χρηματοδότησης της Έρευνας και Καινοτομίας είναι μέρος της προσπάθειας για τη βελτίωση της ανάπτυξης και δημιουργίας νέων

θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Θα είναι ανοιχτό για προτάσεις από το 2014 έως το 2020, με συνολικό προϋπολογισμό πάνω από €70 δισεκατομμύρια.

Το H2020 αποτελεί ένα ενιαίο πρόγραμμα που συνενώνει τρία ξεχωριστά προγράμματα/ πρωτοβουλίες (FP7, CIP, EIT). Ενισχύει κατά βάση την καινοτομία, από την έρευνα σ' ένα ευρύ φάσμα έως και την παραγωγή προϊόντων και το εμπόριο. Περιλαμβάνει όλες τις μορφές της καινοτομίας (τεχνολογική, μη τεχνολογική οργάνωση, κοινωνική καινοτομία, κλπ.) και εστιάζει σε κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η κοινωνία της Ευρώπης (π.χ. υγεία, καθαρή ενέργεια και μεταφορά). Παρέχει απλοποιημένη πρόσβαση, για όλες τις εταιρείες, πανεπιστήμια, ινστιτούτα, σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και πέρα από αυτές. Επιπλέον, περιλαμβάνει νέα μέσα χρηματοδότησης (π.χ. βραβεία επιβράβευσης και κινήτρου) και υποστηρίζει ειδικές δράσεις σε τρεις φάσεις (από την ιδέα στην αγορά) ειδικά για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜμΕ). Παρέχει τέλος νέα οικονομικά μέσα όπως πρόσβαση σε χρηματοδότηση κινδύνου (δάνεια, εγγυήσεις, ίδια χρηματοδότηση, κλπ.).

- **Πρόγραμμα Life+**

Το Life+ είναι χρηματοδοτικό μέσο της ευρωπαϊκής ένωσης για το περιβάλλον και αποτελεί συνέχεια του Life. Κεντρικός στόχος του Life+ είναι η συμβολή στην εφαρμογή, ενημέρωση και ανάπτυξη της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής και νομοθεσίας συμπεριλαμβανομένης της ενσωμάτωσης του περιβάλλοντος σε άλλες πολιτικές, προωθώντας με τον τρόπο αυτό τη βιώσιμη ανάπτυξη. Το Life στηρίζει την εφαρμογή του 6ου προγράμματος δράσης για το περιβάλλον συμπεριλαμβανομένων των θεματικών στρατηγικών. Μέσω του Life χρηματοδοτούνται έργα και μέτρα με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία για τα κράτη-μέλη.

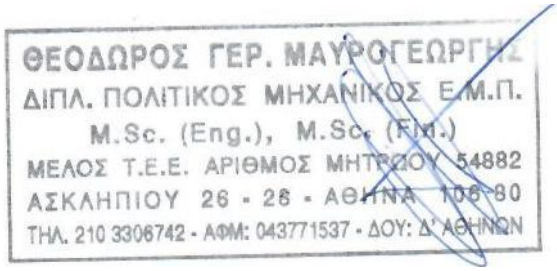
Το Life αποτελείται από τρεις ενότητες:

- Life+ φύση και βιοποικιλότητα
- Life+ περιβαλλοντική πολιτική και διακυβέρνηση
- Life+ πληροφόρηση και επικοινωνία

Αθήνα, Ιούλιος 2021

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων

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



Θεόδωρος Μαυρογεώργης

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

<u>Παράρτημα Ι</u>: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Αρ. Πρωτ. : 45791
Ημ/νία : 11/06/21

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

Ταχ. Δ/νση: Οινοπίωνος 1,
Πληροφορίες: Ευτυχία Βορριά
Τηλέφωνο: 2271351614
Fax: 2271351622
Email: eftihiavorria@gmail.com

Αποστολή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο

Προς:

1. Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιώτικη πολιτικής,
   Διεύθυνση Νησιωτικής Πολιτικής
   Μικράς Ασίας 2, τκ 81100, Μυτιλήνη
   email: etsif@ypai.gr
2. Κεντρικό Λιμεναρχείο Χίου,
   Νεωρείων 2, τκ 82100, Χίος
   email: chios@hcg.gr
3. Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,
   Διεύθυνση Λιμενικής Πολίτικης
   Ακτή Βασιλειάδη Πύλη Ε1-Ε2, τκ 18510 Πειραιάς
   email: dlp@yna.gov.gr
4. Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου
   Νεωρείων 2, τκ 82100, Χίος
   email: dltxiou@gmail.com

Θέμα: Πρόσκληση συμμετοχής στελεχών σας, στην ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου.
Σχετ. (α) η με Α.Π. 42816/04-06-2021 (ΚΗΜΔΗΣ 21SYMV008717069) σύμβαση για την εκπόνηση της μελέτης «Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου».

Με την παρούσα επιστολή και σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν. 4784/16-03-2021 (ΦΕΚ 40/Α'/16-03-2021) *«Η Ελλάδα σε κίνηση: ΒΑΚ – Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υ.Υ.Μ. και άλλες διατάξεις»*, **σας απευθύνουμε πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών των φορέων σας** στην ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) του Δήμου Χίου.

Παρακαλείστε όπως σε προθεσμία δεκαπέντε ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή της παρούσας, ήτοι έως 28/06/2021, αποστείλετε την εκπροσώπηση σας στην διεύθυνση: *Διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών Δήμου Χίου, Οινοπίωνος 1, τ.κ. 82132, email: protokollo_texnikis@chios.gov.gr ή eftihiavorria@gmail.com, τηλ. 2271351614 υπόψη κας Ευτυχίας Βορριά.*

Συνημμένα σας διαβιβάζουμε το (α) σχετικό καθώς και φάκελο τεχνικών δεδομένων, όπως συντάχθηκε από την Διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου Χίου.

Παραμένουμε στην διάθεση σας για οποιαδήποτε πληροφορία – διευκρίνηση.

Ο Δήμαρχος Χίου

Σταμάτιος Κάρμαντζης

Συνημμένα:
1. Η με Α.Π. 42816/04-06-2021 σύμβαση εκπόνησης της μελέτης Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου.
2. Τεύχος τεχνικών δεδομένων (Φ.Δ.Σ. υπ αρ. 184/2020).

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 60c317ede910c255f9a559c1 στις 11/06/21 11:13

Αρ. Πρωτ. : 47115
Ημ/νία : 15/06/21

(Αποστολή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

Ταχ. Δ/νση: Οινοπίωνος 1,
Πληροφορίες: Ευτυχία Βορριά
Τηλέφωνο: 2271351614
Fax: 2271351622
Email: eftihiavorria@gmail.com

Προς:

1. Περιφερειακή ενότητα Χίου.
   Οδός Πολυτεχνείου 1 Διοικητήριο, Χίος 82100
   email: grafeioantiperif@chios.pvaigaiou.gov.gr
   d.technikonerg@chios.pvaigaiou.gov.gr

2. Αστυνομικό Τμήμα Χίου, Τμήμα Τροχαίας,
   Πολεμίδη 1, 82132 Χίος
   email: ttchiou@astynomia.gr

Θέμα: Πρόσκληση συμμετοχής εκπροσώπου σας, στο Δίκτυο φορέων για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου.
Σχετ. (α) η με Α.Π. 42816/04-06-2021 (ΚΗΜΔΗΣ 21SYMV008717069) σύμβαση για την εκπόνηση της μελέτης «Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου».
(β) ο Ν. 4784/16-03-2021 (ΦΕΚ 40/Α΄/16-03-2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: ΒΑΚ – Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υ.Υ.Μ. και άλλες διατάξεις».

Με την παρούσα επιστολή και σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1α και β του Ν. 4784/16-03-2021 (ΦΕΚ 40/Α'/16-03-2021) *«Η Ελλάδα σε κίνηση: ΒΑΚ – Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υ.Υ.Μ. και άλλες διατάξεις»*, **σας απευθύνουμε πρόσκληση για συμμετοχή εκπροσώπου σας στο Δίκτυο φορέων** με σκοπό την υποστήριξη για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) του Δήμου Χίου.

Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός με σκοπό:

1. να παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,
2. να συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.,
3. να υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Παρακαλείστε όπως σε προθεσμία δεκαπέντε ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή της παρούσας, ήτοι έως 29/06/2021, αποστείλετε την εκπροσώπηση σας με έναν αναπληρωτή στην διεύθυνση: *Διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών Δήμου Χίου, Οινοπίωνος 1, τ.κ. 82132, email: eftihiavorria@gmail.com, τηλ. 2271351614 υπόψη κας Ευτυχίας Βορριά.*

Παραμένουμε στην διάθεση σας για οποιαδήποτε πληροφορία – διευκρίνηση.

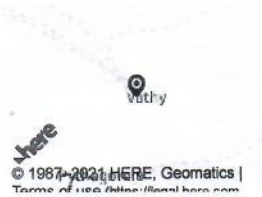
Ο Δήμαρχος Χίου
Σταμάτιος Κάρμαντζης

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 60c84dac0652dd27d1d52494 στις 15/06/21 09:54

promitheies.gr

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ Ταυτότητα: 57955387

Τύπος σύμβασης:	Σύμβαση υπηρεσίας
Ημερομηνία δημοσίευσης:	16.06.21
Τύπος εγγράφου:	Προκήρυξη
Κωδικοί CPV:	79400000-8 90700000-4 71300000-1
Προθεσμία υποβολής:	29.06.21
Αναθέτουσα αρχή:	Δήμος Χίου
Διευθύνσεις υλοποίησης:	EL: ΧΙΟΣ Ν. ΧΙΟΥ
Τόπος παράδοσης:	Βόρειο Αιγαίο



Περιγραφή: Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ

Πλήρες κείμενο: (#) (#)

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ (https://www.chios.gov.gr/anakoinoseis/deltia-typou/dimosia-prosklisi-gia-summetochi-sto-diktuo-foreon-sbak)

Ο Δήμος Χίου, με την υπ αρ. 42816/04-06-2021 σύμβαση, προχωρεί στην εκπόνηση:

Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).

Με την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση η εκπόνησή του αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Με αυτή την έννοια το Σ.Β.Α.Κ. αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

Η δημιουργία Σ.Β.Α.Κ. είναι μια μακροχρόνια, κυκλική διαδικασία που περιλαμβάνει:

- την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- την ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- την προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
- την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,

- την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- την αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης,
- την μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων,
- την διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με **έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα** (ΑΜΚ),
- την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- την ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

Το Δίκτυο φορέων αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, το οποίο καλείται να:

1. παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,
2. συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.,
3. υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Με την παρούσα, απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. β του ν.4784/2021, προς όλα τα σωματεία, τις αστικές εταιρείες, τα επιμελητήρια, τους συλλόγους και τις οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία, οι οποίοι επιθυμούν τη συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων, να το γνωρίσουν στο Δήμο Χίου με απόφαση τους στην οποία να ορίζεται ένας εκπρόσωπος και ο αναπληρωτής του, με τα αντίστοιχα στοιχεία επικοινωνίας, το αργότερο έως και την Τρίτη 29-06-2021.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με την υπάλληλο της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χίου, κα Ευτυχία Βορριά, Τοπογράφο Μηχανικό, τηλ. 2271351614, email: eftihiavorria@gmail.com.

Από

Σύλλογο Θιγομένων Ιδιοκτητών για Σχέδιο Πόλης Χίου

Χίος

29 Ιουνίου 2021

5272 2/29-06-2021

Προς το

Δημοτικό Συμβούλιο Χίου

Επιτροπή Διαβούλευσης Δήμου Χίου

Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου-υπόψη κ. Βορριά Ευτυχίας

ΘΕΜΑ: παρατηρήσεις και δήλωση συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων για την εκπόνηση ΣΒΑΚ Δήμου Χίου.

Αξιότιμες/οι κυρίες/οι,

Σε συνέχεια της από 24-6-2021 δημόσιας πρόσκλησης δήλωσης ενδιαφέροντος συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων και πολιτών για την εκπόνηση ΣΒΑΚ Δήμου Χίου, θα επιθυμούσαμε να παρατηρήσουμε τα κάτωθι:

1. Διαμαρτυρόμαστε για το πολύ περιορισμένο χρονικό διάστημα της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, καθώς δεν υπάρχει επαρκής χρόνος για την σωστή ενημέρωση μελών των σωματείων και συλλόγων.
2. Δηλώνουμε την έκπληξή μας, καθώς στις συνεντεύξεις τύπου και την πρόσκληση αναφέρονται θέματα που δεν είχαν τεθεί στην προγενέστερη διαβούλευση των ΣΒΑΚ, πχ την έκταση αναφοράς από Δασκαλόπετρα μέχρι Κεραμεία, το χρονικό ορίζοντα εκπόνησης, κλπ.
3. Θεωρούμε ότι υπήρξε ελλιπή ενημέρωση για το κείμενο του Συμφώνου Συμμετοχής και τους όρους υπογραφής από τα σωματεία και φορείς για συμμετοχή στο Δίκτυο Πολιτών.

Συνεπεία των ανωτέρω, ΖΗΤΑΜΕ:

Α) παράταση ενός μηνός προθεσμίας υποβολής εκπροσώπων και δηλώσεων συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων και πολιτών.

Β) αντίγραφο της σύμβασης ανάθεσης εκπόνησης ΣΒΑΚ υπ. Αρ. 42816/04-06-2021 που υπογράφει από το Δήμαρχο Χίου. Επίσης αντίγραφο τυχόν κατευθύνσεων που έχουν δοθεί στο μελετητή για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, καθώς και το κείμενο που θα κληθούμε να υπογράψουμε/ουν οι εκπρόσωποι των φορέων και πολιτών για συμμετοχή στο δίκτυο.

Γ) Σε περίπτωση που δεν δοθεί παράταση, ορίζουμε ως εκπροσώπους μας στο Δίκτυο Φορέων την κ Καλούδη-Λω Ανθή, πρόεδρο του συλλόγου μας, και τον κ Χαλκιά Γεώργιο, αντιπρόεδρο του σωματείου μας, ως αναπληρωματικό της κ. Καλούδη-Λω Ανθή, όπως επίσης και τον κ Μυλωνάδη Δήμη.

Στοιχεία επικοινωνίας μελών:
Καλούδη-Λω Ανθή, τηλ, 2271020940, κιν. 6932411669, e-mail: klokal@otenet.gr,
Χαλκιάς Γεώργιος , τηλ. 2271026316, κιν. 6944508770, e-mail: chalkiasg@hotmail.com,
Μυλωνάδης Δήμης, τηλ. 2271022490, κιν. 6942405304, e-mail: -

Με κάθε επιφύλαξη για την αποδοχή των όρων του συμφώνου συμμετοχής.
Για το Σύλλογο Θιγομένων Ιδιοκτητών από Σχέδιο πόλης Χίου.

Η πρόεδρος
Α.α.
Ο αντιπρόεδρος
Χαλκιάς Γεώργιος

Ο Γραμματέας
Κάβουρας Σπυρίδων.
6972602332

52594/28-06-2021

ΜΕ ΑΠΟΔΕΙΞΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ
ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΧΙΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΧΙΟΥ
Αρμ.: Αρχ/κας ΧΑΤΖΗΛΑΜΠΡΟΥ Εμμ.
ΠΟΛΕΜΙΔΗ 1 – τηλ. 22710 81529
Τ.Κ. 821 32 - ΧΙΟΣ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ: 1016/49/714-α

Χίος, 18 Ιουνίου 2021

ΠΡΟΣ

ΔΗΜΟ ΧΙΟΥ

Τ.Κ. 821 00 ΧΙΟΣ

ΘΕΜΑ: Πρόσκληση συμμετοχής εκπροσώπου σας, στο Δίκτυο φορέων για την κατάρτιση του σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου.
ΣΧΕΤ: Υπ'αρίθμ. 47115 από 15-06-2021 έγγραφο ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σας .

Σε απάντηση ανωτέρω σχετικού σας γνωρίζουμε ότι από την Υπηρεσία μας ορίζεται ως εκπρόσωπος ο Διοικητής του Τμήματος Τροχαίας Χίου Υ/Α ΚΑΛΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΣ Παντελεήμων και αναπληρωτής ο Υ/Α ΧΡΙΣΤΟΦΑΡΗΣ Παναγιώτης .

ΚΟΙΝΟΙΕΙΤΑΙ:
Διεύθυνση Αστυνομίας Χίου.

Ο
ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ

Παναγιώτης ΧΡΙΣΤΟΦΑΡΗΣ
Υπαστυνόμος Α΄

52593/28-06-2021.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

Ελλάδα ανταγωνιστική

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΧΙΟΥ
Ταχ. Δ/νση : Φιλ. Αργέντη 8
82 100 - Χίος
Τηλ. : (22710) 44330, 44331
Φαξ : (22710) 44332
e-mail : info@chioschamber.gr
Ιστότοπος : www.chioschamber.gr

Χίος, 28 Ιουνίου 2021
Αρ. Πρωτ: 543

Προς:
κα Ευτυχία Βορριά, Τοπογράφο Μηχανικό
Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

Θέμα: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)

Αξιότιμη κυρία Βορριά,

Σε συνέχεια της ενημέρωσης που λάβαμε από το Δήμο Χίου αναφορικά με την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και τη σύσταση του Δικτύου Φορέων, σας γνωρίζουμε ότι το Επιμελητήριο Χίου θα συμμετέχει στο Δίκτυο Φορέων και ως εκπροσώπους ορίζει τα κάτωθι μέλη της Διοικητικής Επιτροπής του Επιμελητηρίου Χίου:

Ονοματεπώνυμο	Θέση	Τηλ.επικοινωνίας	e-mail
Βεζέρης Κωνσταντίνος	Εκπρόσωπος	6936666555	wvezeris@gmail.com
Μονιούκας Μιχάλης	Αναπληρωτής	6976992102	mmonioukas@gmail.com

Για οποιαδήποτε διευκρίνιση ή επιπλέον πληροφορία παραμένουμε στη διάθεσή σας.

Με εκτίμηση

PANTELEIMON LEGATOS

Ο Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Χίου

Παντελής Λεγάτος

PANTELEIMON LEGATOS
Jun 28 2021 11:56 AM

Gmail 51526/24-06-2021 Eftihia Vorria <eftihiavorria@gmail.com>

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΤΕΛ ΣΤΟ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ

1 μήνυμα

ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΧΙΟΥ ΑΕ <info@chioscitybus.gr> 24 Ιουνίου 2021 - 11:02 π.μ.
Προς: Eftihia Vorria <eftihiavorria@gmail.com>

Επιθυμούμε την συμμετοχή μας στο δίκτυο φορέων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Χίου.

Εκπρόσωπος :ΞΥΛΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Αναπληρωτής :ΚΛΟΥΒΑΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ

Gmail 5151 9 | 24-06-2021

Eftihia Vorria <eftihiavorria@gmail.com>

Συμμετοχή στο Δίκτυο φορέων του ΣΒΑΚ δήμου Χίου

1 μήνυμα

Φίλοι Μονοπατιών Χίου <chiostrails@gmail.com> 22 Ιουνίου 2021 - 10:08 μ.μ.
Προς: eftihiavorria@gmail.com

Θα θέλαμε να συμμετάσχουμε στο δίκτυο φορέων
με εκπρόσωπο το μέλος μας:
Δημήτρης Τσούχλης (γραμματέας) 6978019016
αναπληρωματικό μέλος Ευγενία Μαρίνη (αντιπρόεδρος) 6974078853

Ευχαριστούμε προκαταβολικά

52847/29-06-2021

Gmail

Eftihia Vorria <eftihiavorria@gmail.com>

(κανένα θέμα)

Krousouloudi Nikoleta <nkrousoul@aegean.gr> 29 Ιουνίου 2021 - 11:46 π.μ.
Προς: Eftihia Vorria <eftihiavorria@gmail.com>

Ευτυχία βάλε από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, εργαστήριο Μεταφορών και Λήψης Αποφάσεων, τακτικό Νικολέτα Κρουσουλούδη, nkrousoul@aegean.gr, 6973676301

και αναπληρωματικό Γιάννης Τσούρος, jtsouros@aegean.gr, 6945637075

Ευχαριστώ!!

Νίκη

Nikoleta Krousouloudi
PhD Candidate
TransDeM laboratory transdem.stt.aegean.gr
Department of Shipping, Trade & Transport
University of the Aegean
Korai 2a, Chios, Greece
tel: +30 22710 35263, +30 22710 35284
https://nkrousoul.wixsite.com/nkrousoul

Από: Eftihia Vorria <eftihiavorria@gmail.com>
Στάλθηκε: Τρίτη, 29 Ιουνίου 2021 10:19:50 πμ
Προς: Krousouloudi Nikoleta
Θέμα:

[Κρυμμένο ανεφερόμενο κείμενο]

53120/29-06-2021

Gmail

Eftihia Vorria <eftihiavorria@gmail.com>

Συμμετοχή σε ΣΒΑΚ

1 μήνυμα

Anna & Maria Fikari <amfikari@gmail.com> 29 Ιουνίου 2021 - 12:36 μ.μ.
Προς: eftihiavorria@gmail.com

Σας ενημερώνουμε οτι ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Χίου θα συμμετέχει στο δίκτυο φορέων για τα ΣΒΑΚ και ορίζει εκπρόσωπο τον κ. Γεώργιο Μπουσσέ, τηλ. 6942640650, με αναπληρωτή τον κ. Βαγγέλη Μαϊστράλη, τηλ. 6932414945.
Εκ μέρους του ΔΣ
Η πρόεδρος
Άννα Φήκαρη
τηλ. 6944265852

Παγχιακός Σύλλογος Ατόμων με Αναπηρία - Π.Σ.Α.μεΑ.
Μέλος της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία

53218/30-06-2021

ΧΙΟΣ, 29/6/2021
Αρ. Πρωτ.: 101

ΠΡΟΣ: Δήμο Χίου
Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών

ΘΕΜΑ: Ορισμός εκπροσώπου ΠΣΑμεΑ και αναπληρωτή στο Δίκτυο Φορέων για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ

Ο Παγχιακός Σύλλογος Ατόμων με Αναπηρία, κατόπιν απόφασης Δ.Σ., θα συμμετέχει στο Δίκτυο Φορέων του Δήμου Χίου, που θα συσταθεί με σκοπό την κατάρτιση του ΣΒΑΚ του Δήμου.

Σας προωθούμε την υπ' αρ. 371/28-6-2021 απόφαση με την οποία ορίζεται ως εκπρόσωπος του ΠΣΑμεΑ στο Δίκτυο Φορέων του Δ. Χίου, το μέλος Δ.Σ. κ. Θωμάς Παραδείσης, με αναπληρώτρια την κ. Κατερίνα Χούλη σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας του.

Τα στοιχεία επικοινωνίας τους είναι τα εξής:

1. Θωμάς Παραδείσης, τηλ. 6982168447 και 2271022917 (εργασία), email: agiouvetsi@gmail.com
2. Κατερίνα Χούλη, τηλ. 6977124506, email: gat.oula@yahoo.com

Είμαστε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε άλλη πληροφορία ή διευκρίνιση.

Για το Δ.Σ.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ — **Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

ΣΟΦΙΑ ΜΙΧΑΛΑ — **ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΛΙΑΔΑΣ**

52595/28-06-2021

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ-
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ
ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΧΙΟΥ
ΤΟΜΕΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
Γραφείο Τροχαίας
Ταχ. Δνση : Νεωρείων 2
Ταχ. Κώδικας : 821 00 ΧΙΟΣ
Πληροφορίες : Ανθ/στης Λ.Σ.
Δημητριάδης Βασίλειος
Τηλέφωνο : 22710 - 44 433-34
FAX : 22710 - 44 432
Email : chios@hcg.gr

Χίος, 28 Ιουνίου 2021

Αρ. Πρωτ.: 3122.1/2506/2021

ΠΡΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ
(υπόψη κ. Βορριά)

ΘΕΜΑ: « Συμμετοχή φορέων στην ομάδα εργασίας εκπόνησης ΣΒΑΚ».

Σχετ: Το από 11-06-21 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου Δήμου Χίου.

1. Σε απάντηση ανωτέρω σχετικού , σας γνωρίζουμε ότι εκπρόσωποί της Υπηρεσίας μας ορίστηκαν οι κάτωθι: α) Υπ/ρχος Λ.Σ ΑΦΕΝΤΗ Ιωάννα β) Υπ/ρχος Λ.Σ ΝΤΑΤΗΣ Νικήτας γ) Ανθ/στης Λ.Σ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ Βασίλειος και δ) Ανθ/στης Λ.Σ ΚΑΝΑΚΗΣ Ελευθέριος.
2. Επίσης σας γνωρίζουμε ότι ο Αριθμός πρωτοκόλλου Εισερχομένου Εγγράφου είναι 4390/28-06-21.
3. Παρακαλούμε για την ενημέρωση σας και τις δικές σας ενέργειες.

Ψηφιακά υπογεγραμμένο από VASILEIOS DIMITRIADIS
Ημερομηνία: 2021.06.28 14:14:11 EEST
Αιτία: ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Ο Κεντρικός Λιμενάρχης Χίου

Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Παντελεήμων Φ. ΒΑΤΟΥΣΗΣ

53119/29-06-2021

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
Τμήμα ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ - ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
Ταχ. Δ/νση: Μικράς Ασίας 2
Ταχ. Κώδ: 81100 Μυτιλήνη
Πληροφ.: Μ.Κωνσταντάρας
Τηλ. 2251350262

Μυτιλήνη 29 Ιουνίου 2021
Αρ. πρωτ.: 4.151.12_17/1307

Προς:
Δήμο Χίου
υπόψη κας Ε. Βορριά
Οινοπίωνος 1, Χίος Τ.Κ. 82132

ΘΕΜΑ: Ορισμός εκπροσώπου της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στην ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου.

ΣΧΕΤ: Το αριθμ. πρωτ. 45791/11-6-2021 έγγραφο του Δήμου Χίου.

Σε συνέχεια του ανωτέρω σχετικού εγγράφου, σας γνωρίζουμε ότι ορίζεται εκπρόσωπος εκ μέρους της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (ΓΓΑΙ&ΝΠ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προκειμένου να συμμετάσχει στην ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου, η υπάλληλος του Γραφείου Προστασίας Περιβάλλοντος και Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς Χίου Νικολέττα Τσιγαρίδα, κλάδου ΤΕ Μηχανικών με βαθμό Α΄ (τηλ.:2271081479, e-mail:ntsig@ypai.gr

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Μυτιλήνη 29/06/2021
Ο Προϊστάμενος Γραμματείας
Διοικητικής Μέριμνας
α.α.
ΧΡΥΣΟΥ ΕΛΕΝΗ
ΤΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΥ

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΥΓΙΟΥΚΑΣ – ΜΙΧΑΛΑΚΕΛΗΣ

Κοινοποίηση:
Γραφείο Γενικού Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Ε.Δ.:
1. Προϊστάμενο Γενικής Διεύθυνσης
2. Προϊστάμενο Διεύθυνσης Διοικητικής Υποστήριξης
3. Νικολέττα Τσιγαρίδα, αναφερόμενη υπάλληλο

52817/29-06-2021

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ,
ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ,
ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ: Γ΄
Ταχ. Δ/νση : Ακτή Βασιλειάδη
ΠΥΛΗ Ε1
Ταχ. Κώδικας : 185 10 Πειραιάς
Πληροφορίες : Ε. Χατζηαντωνίου
Τηλέφωνα : 213 1374144, 4142
e-mail : dlp@yna.gov.gr

Πειραιάς, 28-06 - 2021

Αριθ. Πρωτ.: 3113.10-88/46349./2021

ΠΡΟΣ: Δήμο Χίου
eftihiavorria@gmail.com

ΚΟΙΝ: 1. ΓΓΑ&ΝΠ
2. Κ Λ/Χ ΧΙΟΥ
3. ΔΛΤ ΧΙΟΥ

ΘΕΜΑ: Συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου.

ΣΧΕΤ.: Το υπ' αριθμ. 45791/11-06-2021 έγγραφό σας.

1. Σε απάντηση ανωτέρω σχετικού, αναφορικά με τον ορισμό στελεχών της Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για τη συγκρότηση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης αστικής Κινητικότητας Δήμου Χίου ορίζεται ο κ. Μιχαήλ Διαμαντής με αντικαταστάτρια την κ. Ευφροσύνη Χατζηαντωνίου, τα στοιχεία επικοινωνίας των οποίων είναι τα τηλέφωνα 2131374142, 4144 και τα emails: diamantis@yen.gr και ehatzi@yna.gov.gr αντίστοιχα. Η συμμετοχή των ανωτέρω στην εν λόγω ομάδα εργασίας θα γίνεται μόνο μέσω τηλεδιάσκεψης.

2. Παρακαλούμε για την ενημέρωσή σας.

Η Προϊσταμένη Διεύθυνσης

Γεωργία ΜΠΕΛΕΧΑΚΗ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ
1. Γρ. κ. ΥΝΑΝΠ
2. Γρ. κ. ΓΓΛΛΠΝΕ
3. Γρ. κ. ΓΔΛΛΠΝΕ

Ψηφιακά υπογεγραμμένο από EFFROSYNI CHATZIANTONIOU
Ημερομηνία: 2021.06.29 09:12:39 EEST
Αιτία: ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

53812/01-07-2021

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΑΝΤΙΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗ

Ταχ. Δ/νση : Πολυτεχνείου 1
Ταχ. Κώδικας : 82 100 – Χίος
FAX. : 22713 50550
Τηλέφωνο : 22713 50503

Χίος, 29/6/2021
Αρ. Πρωτ. : 1521

ΠΡΟΣ : Δήμο Χίου

ΚΟΙΝ.: Δ/νση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Χίου

ΘΕΜΑ : Συμμετοχή εκπροσώπου μας στο Δίκτυο Φορέων για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου.

ΣΧΕΤ. : Το αρ. πρωτ.: 47115/15-6-2021 έγγραφό σας.

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού, ορίζουμε ως τακτικό μέλος στο Δίκτυο φορέων για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Χίου τον Μπουγδάνο Παντελή, Αντιπεριφερειάρχης Χίου με αναπληρώτρια την κα Μισετζή Ειρήνη προϊσταμένη του Τμ. Συγκοινωνιακών Έργων της Δ/νσης Τεχνικών έργων της Π.Ε. Χίου.

Ο Αντιπεριφερειάρχης Χίου

Παντελής Μπουγδάνος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ
Διεύθυνση: Διοικητικών Υπηρεσιών
Τμήμα: Υποστήριξης Πολιτικών Οργάνων
Ταχ.Δ/νση: Δημοκρατίας 2, 82131 Χίος
Αρμόδιος: Λίναρης Μιχαήλ
Τηλέφωνο: 2271350854

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Χίος, 2 Ιουλίου 2021
Αριθ.πρωτ.: 54161

ΑΠΟΦΑΣΗ 187η

Θέμα: ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ.

Ο Δήμαρχος Χίου

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:
   I. του άρθρου 86 του Ν.3463/2006 «Αρμοδιότητες Δημάρχων».
   II. τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης -Πρόγραμμα Καλλικράτης».
   III. τις διατάξεις του Ν. 3584/2007 «Κύρωση Κώδικα Κατάστασης Δημοτικών και Κοινοτικών Υπαλλήλων».
   IV. τον εγκεκριμένο και σε ισχύ Οργανισμό Εσωτερικών Υπηρεσιών του Δ. Χίου βάσει του υπ' αριθμ. 42 Τεύχος Β/΄14-01-2014 ΦΕΚ.
2. Το Ν. 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».*
3. Την με αρ. 201/2021 απόφαση Δ.Σ. έγκρισης εκπόνησης της μελέτης «Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου».
4. Την από 04/06/2021 υπογεγραμμένη σύμβαση μεταξύ της ένωση των οικονομικών φορέων: *«ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ με δ.τ. ΜΣΜ Consulting/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ»* και του Δήμου Χίου, με αντικείμενο την εκπόνηση της μελέτης Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου.
5. Το με αρ. 52595/28-06-2021 έγγραφο Κεντρικού Λιμεναρχείου Χίου, περί ορισμού εκπροσώπου συμμετοχής στην ομάδα εργασίας κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου, σε απάντηση της με 45791/11-06-2021 πρόσκλησης Δημάρχου Δήμου Χίου.
6. Το με αρ. 52817/29-06-2021 έγγραφο του Υπουργείου Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής, Γ.Γ. Λιμένων, Λιμενικής πολιτικής και Ναυτιλιακών επενδύσεων, Διεύθυνση λιμενικής πολιτικής Τμήμα Γ' περί ορισμού εκπροσώπου συμμετοχής στην ομάδα εργασίας κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου, σε απάντηση της με 45791/11-06-2021 πρόσκλησης Δημάρχου Δήμου Χίου.
7. Το με αρ. 53119/29-06-2021 έγγραφο Υπουργείου Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και νησιωτικής πολιτικής, Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Τμήμα προστασίας περιβάλλοντος και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς Χίου, περί ορισμού εκπροσώπου συμμετοχής στην ομάδα εργασίας κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου, σε απάντηση της με 45791/11-06-2021 πρόσκλησης Δημάρχου Δήμου Χίου.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

Α. Την συγκρότηση ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Χίου σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν. 4784/2021 με την εξής σύνθεση και μέλη:

1. Βορριά Ευτυχία, ΠΕ Τοπογράφων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χίου, Τμήμα Συγκοινωνιακών και Κτηριακών Έργων.
2. Μενή Αικατερίνη, ΤΕ Τοπογράφων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χίου, Τμήμα Συγκοινωνιών Κυκλοφορίας και Αδειών Μεταφορών.
3. Καρουσάκη Σταμάτιο, ΠΕ Αρχιτεκτόνων, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Υπηρεσίας Δόμησης του Δήμου Χίου, Τμήμα Πολεοδομικών Εφαρμογών,
4. Φραγκούλη Μιχαήλ, ΠΕ Ηλεκτρολόγων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Προγραμματισμού Οργάνωσης και Πληροφορικής, Τμήμα Πληροφορικής και Επικοινωνιών,
5. Μαρίνη Ευγενία, Αρχιτέκτονα και Τοπογράφο Μηχανικό, ειδική σύμβουλός Δημάρχου Χίου,
6. Μπενέτου Άννα, Αρχιτέκτονα, ειδική σύμβουλος Δημάρχου Χίου,
7. Αφέντη Ιωάννα, Υπ/ρχο, εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, Κεντρικού Λιμεναρχείου Χίου, Τομέας Λιμενικής αστυνομίας Χίου, με αναπληρωτές κατά σειρά, τους Ντάτη Νικήτα Υπ/ρχο, Δημητριάδη Βασίλειο Ανθ/στη και Κανάκη Ελευθέριο Ανθ/στη.

8. Διαμαντή Μιχαήλ, εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Γ.Δ. Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής, Τμήμα Γ' με αναπληρώτρια την Χατζηαντωνίου Ευφροσύνη.
9. Τσιγαρίδα Νικολέττα, ΤΕ Μηχανικών, εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος και Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς Χίου.

Β. Ορίζετε επικεφαλής της ομάδας εργασίας και υπεύθυνη για τον συντονισμό του έργου της, η Βορριά Ευτυχία, ΠΕ Τοπογράφων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Χίου, Τμήμα Συγκοινωνιακών και Κτηριακών Έργων, με αναπληρωτή τον Καρουσάκη Σταμάτιο ΠΕ Αρχιτεκτόνων, Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Υπηρεσίας Δόμησης του Δήμου Χίου, Τμήμα Πολεοδομικών Εφαρμογών

Ο Δήμαρχος Χίου

Κάρμαντζης Σταμάτιος

Αποδέκτες προς Κοινοποίηση:

1. κ. Γενικό Γραμματέα Δήμου Χίου
2. Γενική Δ/νση Δήμου Χίου
3. Δ/νση Διοικητικών Υπηρεσιών
4. Δ/νση Προγραμματισμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής
5. Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών
6. Δ/νση Υπηρεσίας Δόμησης
7. Τμήμα Ανθρώπινού Δυναμικού
8. κ.κ. ενδιαφερόμενους