ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

«Σ.Β.Α.Κ ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

ΣΤΑΔΙΟ 1

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ



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

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2021

Περιεχόμενα

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. Χρονοδιάγραμμα Ανάπτυξης ΣΒΑΚ 4
2.1 Καθορισμός ρόλων και αρμοδιοτήτων των εμπλεκομένων μερών 4
2.2 Ανάλυση δεδομένων, ευκαιριών, προοπτικών και ενδεχόμενων κινδύνων και τα μέτρα αντιμετώπισής τους 6
2.3 Διαμόρφωση του χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης του ΣΒΑΚ μέχρι και την οριστική έγκρισή του 8
3. Σχέδιο Συμμετοχής για την ενημέρωση και ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών 21
3.1 Δίκτυο εμπλεκομένων φορέων 21
3.2 Κανονισμός λειτουργίας δικτύου φορέων 24
3.3 Πλάνο επικοινωνίας και διαβούλευσης 25
4. 1ΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ 28
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 29
Παράρτημα Ι: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ 30
Παράρτημα ΙΙ: 1ΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ 31

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2-1: Ο νέος κύκλος εκπόνησης του ΣΒΑΚ 9
Εικόνα 3-1: Δημόσια Πρόσκληση για Συγκρότηση Δικτύου Φορέων 22
Εικόνα 3-2: Έγγραφη Πρόσκληση για Συγκρότηση Δικτύου Φορέων 23

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Χρονοδιάγραμμα Μελέτης με τίτλο: «Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ» 19

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 1 «Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών»**.

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,	Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ, Πολεοδόμος - Συγκοινωνιολόγος
Χαράλαμπος Κυριακίδης,	Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαΐλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Χρήστος Καρολεμέας,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng - Γεωπληροφορική), c.Phd
Μαρία Σίτη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό
Τρισεύγενη Παπαγερασίμου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc στην Πολεοδομία
Κυριακή Μαυρογεώργη,	Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Παναγιώτα Σπανού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Φωτεινή Χωνιανάκη,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

2. Χρονοδιάγραμμα Ανάπτυξης ΣΒΑΚ

2.1 Καθορισμός ρόλων και αρμοδιοτήτων των εμπλεκομένων μερών

Πλαίσιο ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για να διέπεται από όρους σύγχρονης κινητικότητας θα πρέπει να είναι υποχρεωτικά προϊόν:
α) μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου, που θα βοηθηθούν χάρις στη θεσμοθέτηση από τη Δημοτική Αρχή δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης.

β) δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό του.

Παράλληλα, ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για να είναι ολοκληρωμένο, θα πρέπει να περιλαμβάνει τα παρακάτω διακριτά ζητήματα:

- Συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας,
- Δημιουργία ιστοσελίδας για το έργο ΣΒΑΚ και τα στάδια εκπόνησης και ολοκλήρωσης του,
- Σύνθεση του Δικτύου Φορέων,
- Υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής Φορέων και ανάρτησή του στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ,
- Υλοποίηση των τυπικών σταδίων/ βημάτων όπως αυτά ορίζονται στον Ν. 4787/16.03.2021,
- Ανάπτυξη Σχεδίου Δράσης,
- Ανάπτυξη Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Σύμφωνα με τις ελληνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΜΒΚ, 2016), το ΣΒΑΚ υπηρετεί πάνω από όλα μια πολεοδομική στρατηγική. Υπέρτατος στόχος είναι η πόλη να αναδείξει την ταυτότητά της και να αποτελέσει ένα περιβάλλον κοινωνικά συνεκτικό. Ενδεικτικά, αναφέρονται ορισμένες πολεοδομικές στρατηγικές, όπως:

1. Απελευθέρωση κεντρικών περιοχών του Δήμου από το αυτοκίνητο. Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει διαμορφώσεις που θα εφαρμοστούν στις εισόδους της ώστε να αποθαρρύνεται η διείσδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ δύναται να προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους.

2. Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας τα 30χλμ/ώρα.

3. Επιλογή ακτινικών διαδρομών που θα αναπλαστούν για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες και που θα συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι στο αυτοκίνητο, τόσο για τις γειτονιές, όσο και για ομάδες γειτονιών – θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Είναι σημαντικό ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυάζεται με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

Συμμετοχικός σχεδιασμός στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

Σημαντικό στοιχείο στη λήψη αποφάσεων με συμμετοχικό τρόπο αποτελεί η πλήρης κατανόηση του αντικειμένου από όλα τα μέλη που καλούνται να συναποφασίσουν για ένα ΣΒΑΚ. Ωστόσο, κάτι τέτοιο απέχει από την πραγματικότητα, καθώς άτομα από διαφορετικά επιστημονικά, εκπαιδευτικά και εμπειρικά επίπεδα καλούνται να συνεργαστούν προκειμένου να εξασφαλίσουν καλύτερο αποτέλεσμα. Συγκεκριμένα, τα προβλήματα που δημιουργούνται κατά τον σχεδιασμό σε ένα ΣΒΑΚ κατά κανόνα συνοψίζονται ως εξής:

- Έλλειψη κατανόησης του αντικειμένου
- Υπερεκτίμηση ή υποεκτίμηση προβλήματος ή λύσης
- Δυσπιστία στην αποδοχή μιας πρότασης-λύσης
- Μη εφαρμογή του σχεδιασμού

Η γενική αρχή αντιμετώπισης αυτής της παθογένειας του συμμετοχικού σχεδιασμού σχετίζεται με την εκτενή ενημέρωση των μελών που καλούνται να συναποφασίσουν για το αντικείμενο σχεδιασμού. Το αντικείμενο του σχεδιασμού μπορεί να παρουσιαστεί από την οπτική κάθε ειδικότητας, προκειμένου όλα τα μέλη να ενημερωθούν για τις ανάγκες και δυνατότητες των υπολοίπων.

Στην περίπτωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι Ευρωπαϊκές προδιαγραφές περιέχουν μια ιδιαίτερη μορφή σχεδιασμού.

Τα στελέχη του Δήμου Χίου θα κληθούν να παρακολουθήσουν την εφαρμογή του ΣΒΑΚ. Προκειμένου η συμβολή τους να είναι αποτελεσματική, η ομάδα μελέτης του Αναδόχου πραγματοποιεί συναντήσεις με την ομάδα εργασίας του Δήμου, επιδιώκοντας την εξοικείωση των στελεχών του Δήμου με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες, την ευρύτερη ευρωπαϊκή και διεθνή καθοδήγηση αλλά και με το ελληνικό νομικό και θεσμικό πλαίσιο. Επίσης, σημαντική παράμετρος της συγκεκριμένης δραστηριότητας είναι η κατανόηση του συμβατικού περιεχομένου, ο καθορισμός με πλήρη σαφήνεια και κοινή αποδοχή των βημάτων εκπόνησης του συγκεκριμένου έργου και των αρμοδιοτήτων της ομάδας έργου ανά στάδιο εκπόνησης.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Χίου οργανώνεται σε τρείς (3) κατηγορίες εμπλεκομένων μερών οι οποίοι διαφέρουν σε δύο (2) κυρίως επίπεδα: 1) Επίπεδο εμπλοκής με την αστική κινητικότητα, 2) Επίπεδο γνώσεων σχετικού σχεδιασμού.

Οι εν λόγω κατηγορίες εμπλεκομένων μερών που θα συμμετάσχουν στα διαφορετικά στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Χίου είναι:

- **Μέλη Ομάδας Εργασίας Δήμου**: Τα μέλη της ομάδας έργου από την πλευρά του Δήμου Χίου είναι οι αμεσότεροι συνεργάτες στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ και θα αποτελέσουν τα άτομα που θα αναλάβουν την εφαρμογή, την παρακολούθηση και τον επαναπροσδιορισμό των μέτρων του ΣΒΑΚ. Συνεπώς, η εκπαίδευση/ενημέρωση τους πρέπει να είναι πλήρης για το σύνολο των διαδικασιών.

- **Εμπλεκόμενοι Φορείς/ ομάδες/ συλλογικότητες**: Οι φορείς που σχετίζονται με τις μεταφορές στον Δήμο Χίου και εμπλέκονται ως ένα βαθμό με την κινητικότητα εντός του αστικού ιστού της πόλης, αποτελούν την αμέσως επόμενη ομάδα ατόμων που θα συμμετάσχει στον σχεδιασμό. Η εν λόγω ομάδα χαρακτηρίζεται κατά κανόνα από σύγκρουση συμφερόντων, στοιχείο που μπορεί να προληφθεί με κατάλληλη ενημέρωση για τους σκοπούς και τις επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Λοιποί εμπλεκόμενοι φορείς είναι τα

επιμελητήρια, οι σύλλογοι, το ΚΤΕΛ, η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, η Τροχαία, η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου κ.α.

- **Πολίτες του Δήμου Χίου**: Οι πολίτες αποτελούν το τελευταίο και ευρύτερο σύνολο το οποίο συμμετέχει υπό κατάλληλες συνθήκες και προϋποθέσεις στη διαδικασία σχεδιασμού. Η κυριότερη προϋπόθεση για την ορθολογική αξιοποίηση της άποψης των πολιτών αποτελεί η σωστή ενημέρωση τους πάνω στο θέμα στο οποίο καλούνται να εκφράσουν την άποψη τους.

Συνεπώς, προκύπτει μια ανάγκη διαρκούς ενημέρωσης σε διαφορετικά στάδια του σχεδιασμού που απευθύνεται σε διαφορετικά ακροατήρια.

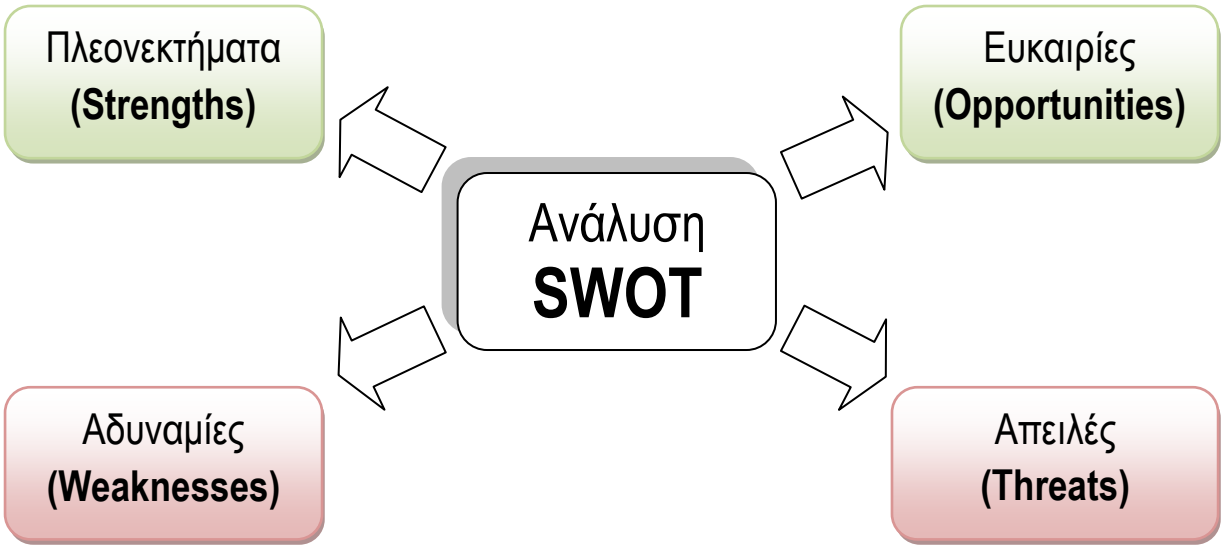
2.2 Ανάλυση δεδομένων, ευκαιριών, προοπτικών και ενδεχόμενων κινδύνων και τα μέτρα αντιμετώπισής τους

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ αποτελεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ενός στρατηγικού σχεδιασμού που σκοπό έχει τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους, την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών. Συγκεκριμένα, κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ αποτελούν η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς προς, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής.

Το ΣΒΑΚ, αφού εξετάσει την υφιστάμενη κατάσταση και διαμορφώσει ένα επίπεδο αναφοράς (baseline), παρουσιάζει μια μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της υποδομής, των μεταφορών και της κινητικότητας. Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, το ΣΒΑΚ ενσωματώνει στον σχεδιασμό μια βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής αυτής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα της υλοποίησης, κατανέμοντας τις προτεραιότητες και επισημαίνοντας τους στόχους.

Τα παραπάνω αποτελούν χαρακτηριστικά ενός στρατηγικού σχεδιασμού. Γενικά, ο στρατηγικός σχεδιασμός αναφέρεται σε μια δομημένη διαδικασία ανάλυσης της σημερινής κατάστασης μιας οντότητας, στη συγκεκριμένη περίπτωση ενός αστικού περιβάλλοντος, και καθορισμού του οράματος με το οποίο η οντότητα θα εξελιχθεί και θα τοποθετηθεί ως προς το περιβάλλον της. Ωστόσο, ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν αποτελεί πρόβλεψη των εξελίξεων και των τάσεων του μέλλοντος. Αντιθέτως, με το στρατηγικό σχέδιο, η εκάστοτε οντότητα αποφασίζει τον τρόπο με τον οποίο θα επιβιώσει στο ταραχώδες και απρόβλεπτο περιβάλλον των μελλοντικών εξελίξεων.

Η ανάλυση SWOT είναι μια δημοφιλής γενική εκδοχή του στρατηγικού σχεδιασμού, η οποία αναλύει το εσωτερικό (πλεονεκτήματα και αδυναμίες) και εξωτερικό περιβάλλον (ευκαιρίες και απειλές) μιας οντότητας. Κατά την ανάλυση SWOT, εξετάζονται τα Πλεονεκτήματα (Strengths) και τις Αδυναμίες (Weaknesses) μίας επιχείρησης, οργανισμού ή και περιοχής (όπως κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ), καθώς και οι Ευκαιρίες (Opportunities) και οι Απειλές (Threats) που υπάρχουν.



Συγκεκριμένα, αναφορικά με την εφαρμογή της ανάλυσης SWOT στον στρατηγικό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, γίνεται προσπάθεια εντοπισμού και μελέτης των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών του εσωτερικού περιβάλλοντος του Δήμου, κυρίως μέσω της καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης (σε επόμενο στάδιο). Επιπλέον, επιχειρείται η εξέταση των ευκαιριών και των απειλών που αντανακλούν οι μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος, τις οποίες ο σχεδιασμός οφείλει να αντιμετωπίσει και να προσαρμοστεί σε αυτές (π.χ. μελλοντικές εξελίξεις και τάσεις, ανάγκες κ.ά.).

Σε επόμενο στάδιο, θα γίνει καταγραφή των συντελεστών της ανάλυσης SWOT για το ΣΒΑΚ Δήμου Χίου. Κατά την ανάλυση θα απαντηθούν τα παρακάτω ερωτήματα για την περιοχή:

<u>Πλεονεκτήματα - Strengths</u>

- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα της περιοχής του Δήμου Χίου;
- Ποια είναι η ενδογενής δύναμη της περιοχής;
- Ποιοι είναι οι διαθέσιμοι πόροι που είναι μοναδικοί ή έχουν το μικρότερο συγκριτικά κόστος;

<u>Αδυναμίες - Weaknesses</u>

- Τι προβλήματα παρουσιάζονται στον Δήμο;
- Ποια είναι η ενδογενής αδυναμία της περιοχής;
- Τι θα μπορούσε να βελτιωθεί;

<u>Ευκαιρίες - Opportunities</u>

- Ποιες είναι οι ενδεχόμενες ευκαιρίες;
- Ποιες είναι οι ενδιαφέρουσες τάσεις εξέλιξης που αφορούν στην περιοχή του Δήμου;
- Ποιες ευκαιρίες αναδύονται με εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της περιοχής;
- Ποιες ευκαιρίες αξιοποιούνται με την εξάλειψη των αδυναμιών της περιοχής;

<u>Απειλές - Threats</u>

- Ποια εμπόδια μπορεί να προκύψουν;
- Οι μελλοντικές τάσεις εξέλιξης απειλούν την περιοχή;
- Μπορεί κάποια από τις αδυναμίες να αποτελέσει απειλή για την ανάπτυξη της περιοχής;

2.3 Διαμόρφωση του χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης του ΣΒΑΚ μέχρι και την οριστική έγκρισή του

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια που θέτουν μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι τροφοδοτούνται από μια ρεαλιστική εκτίμηση, με γνώμονα τους διαθέσιμους πόρους της περιοχής μελέτης. Οι δράσεις για την επίτευξη των στόχων αφορούν την προσδοκώμενη εξέλιξη και αναδιοργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών αλλά και του δικτύου μεταφορών/ διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές.

Η θεμελιώδης αρχή των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση και η διάδοση των διαφόρων μορφών κινητικότητας, οι οποίες συντελούνται πλήρως εναρμονισμένες με τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αειφόρου) ανάπτυξης. Τα ΣΒΑΚ προκρίνουν την εξυπηρέτηση του τρόπου μετακίνησης των ατόμων, αντί της εξυπηρέτησης των οχημάτων στο διαθέσιμο αστικό χώρο και αυτή τους η προσέγγιση αποτελεί και τη διαχωριστική γραμμή από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες.

Ένα ΣΒΑΚ σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού περιλαμβάνει ένα σύνολο στρατηγικών στόχων και μέτρων των οποίων η εφαρμογή συμβάλλει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος αποτελεσματικότερης εξυπηρέτησης των πολιτών, με βελτιωμένες κυκλοφοριακές συνθήκες και βελτιωμένη ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Η διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν μπορεί να καταστεί επιτυχής και εφικτή εάν δεν προϋπάρξει άριστη κατανόηση των αρχών και των εννοιών της βιώσιμης κινητικότητας. Το στάδιο της εμπέδωσης των εννοιών και των αρχών στη φάση της έναρξης της διαδικασίας δημιουργίας της Ομάδα Εργασίας για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Χίου, από την αρμόδια Αρχή εκπόνησης (Δήμος Χίου), είναι το σημαντικότερο στάδιο της διαδικασίας στο σύνολο της. Εάν η Ομάδα Εργασίας δεν κατανοήσει επαρκώς τις αρχές και τις έννοιες της βιώσιμης κινητικότητας, τότε το παραγόμενο αποτέλεσμα δεν θα είναι επαρκές. Στην περίπτωση αυτή ο κίνδυνος δημιουργίας ενός ελλιπούς και αναποτελεσματικού Στρατηγικού Σχεδίου είναι αυξημένος.

Λόγω του πολυσυμμετοχικού χαρακτήρα του ΣΒΑΚ, η μεθοδολογία για την εκπόνηση του, υποχρεωτικά πρέπει να περιλαμβάνει ένα σύνολο διαβουλεύσεων και συμμετοχικών διαδικασιών. Μέσα από τη διεργασία των διαβουλεύσεων τόσο οι εμπλεκόμενοι φορείς όσο και οι πολίτες του Δήμου Χίου αποκτούν ρόλο διαχειριστών και χρηστών των εξεταζόμενων συστημάτων μεταφορών.

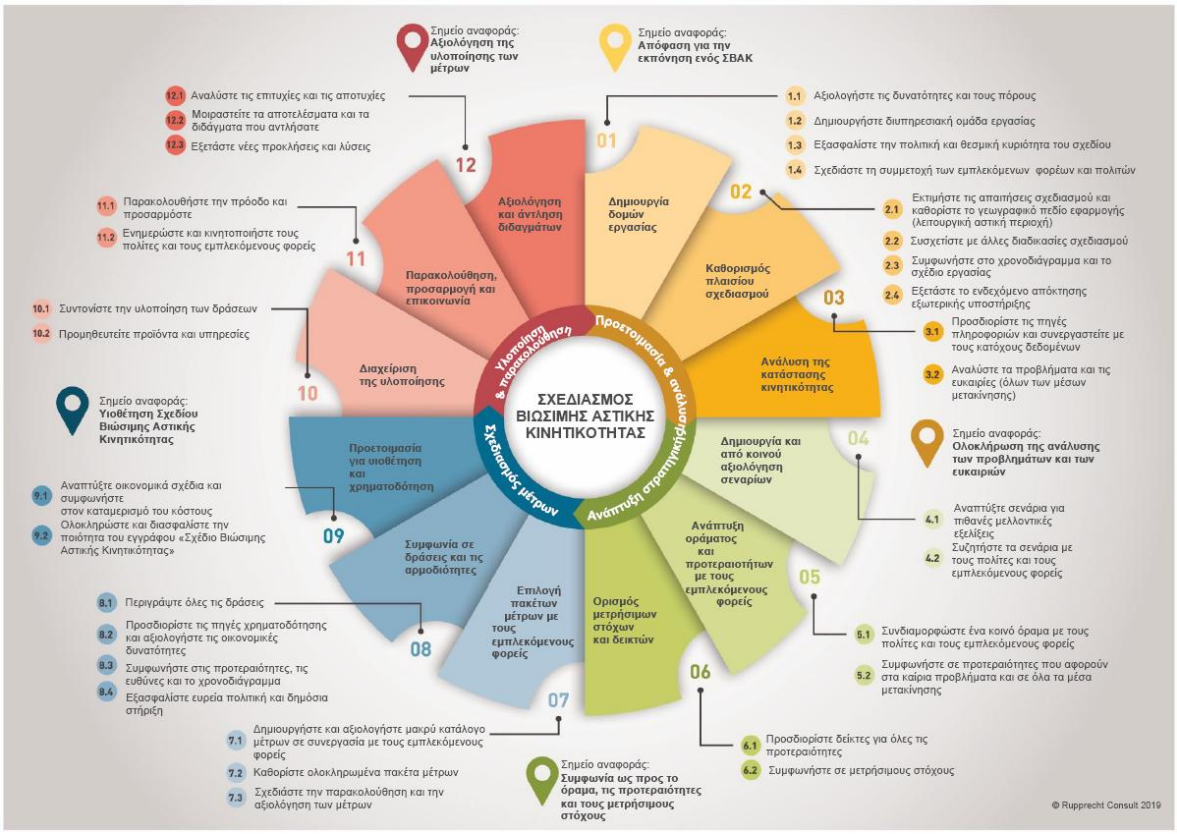
Η Ε.Ε., για να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων.

Η συγκεκριμένη αλληλουχία παρουσιάζεται με τη μορφή κύκλου και αναφέρεται συχνά ως «Κύκλος του ΣΒΑΚ». Υπεύθυνος φορέας για τις προδιαγραφές των ΣΒΑΚ είναι το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας ELTIS..

Τα ΣΒΑΚ σήμερα εκπονούνται με βάσει τις κατευθυντήριες γραμμές- οδηγίες του ELTIS, οι οποίες έχουν συνταθεί με τη βοήθεια πολλών ειδικών στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας και των μεταφορών από όλη την Ευρώπη και αντανακλούν μεγάλο εύρος εμπειριών. Οι οδηγίες αυτές δεν έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα και μπορούν να

προσαρμόζονται στις τοπικές ιδιαιτερότητες και συνθήκες, αλλά ορίζουν τη φύση των διαδικασιών – βημάτων που θα πρέπει να ακολουθήσει η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ. Η προτροπή για να ακολουθήσουν οι Δήμοι κατά την εκπόνηση των ΣΒΑΚ αυτές τις οδηγίες έγινε από το Πράσινο Ταμείο στις 13 Νοεμβρίου 2017 με ανακοίνωση του.

Οι κατευθυντήριες γραμμές του ELTIS (2019) περιγράφουν τη διαδικασία προετοιμασίας ενός ΣΒΑΚ. Η μέθοδος αυτή συνίσταται από 4 φάσεις, 12 κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης. Επίσης, υπάρχουν και 4 σημεία αναφοράς, που βρίσκονται στο τέλος της κάθε φάσης.



Εικόνα 2-1: Ο νέος κύκλος εκπόνησης του ΣΒΑΚ
(Πηγή: ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ)

ΦΑΣΗ 1: Προετοιμασία και ανάλυση

Αφετηρία: Απόφαση για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ

Βήμα 1: Δημιουργία δομών εργασίας

Δραστηριότητα 1.1: Αξιολογήστε τις δυνατότητες και τους πόρους

Δραστηριότητα 1.2: Δημιουργήστε διυπηρεσιακή ομάδα εργασίας

Δραστηριότητα 1.3: Εξασφαλίστε την πολιτική και θεσμική κυριότητα του σχεδίου

Δραστηριότητα 1.4: Σχεδιάστε τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών

Στην αρχή της διαδικασίας Σχεδιασμού της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είναι απαραίτητο να αναλυθούν οι διαθέσιμες ικανότητες και πόροι προκειμένου να δημιουργηθούν αποτελεσματικές δομές εργασίας. Για να επιτευχθεί μια πραγματικά ολοκληρωμένη διαδικασία σχεδιασμού, η ομάδα εργασίας που είναι αρμόδια για την

ανάπτυξη του ΣΒΑΚ θα πρέπει να γνωρίζει και να συνεργάζεται καλά με όλους τους σχετικούς τομείς της διοίκησης. Θα πρέπει να διεξάγονται από την αρχή στοχευμένες δραστηριότητες για να διασφαλιστεί το αίσθημα κυριότητας του σχεδίου από τους πολιτικούς και να προγραμματιστεί από νωρίς η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Στόχος του πρώτου βήματος είναι η επίτευξη αποτελεσματικών δομών εργασίας και η ευρεία υποστήριξη της διαδικασίας.
Οι δραστηριότητες αυτού και του επόμενου βήματος συνδέονται στενά και μερικές φορές εκτελούνται παράλληλα. Για παράδειγμα, το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής πρέπει να οριστεί από νωρίς ώστε να ληφθεί υπόψη κατά τη δημιουργία των δομών εργασίας και συμμετοχής.

Βήμα 2: Δημιουργία δομών εργασίας

Δραστηριότητα 2.1: Εκτιμήστε τις απαιτήσεις σχεδιασμού και καθορίστε το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Δραστηριότητα 2.2: Συσχετίστε με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού

Δραστηριότητα 2.3: Συμφωνήστε στο χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο εργασίας

Δραστηριότητα 2.4: Εξετάστε το ενδεχόμενο απόκτησης εξωτερικής υποστήριξης

Παράλληλα με τη δημιουργία δομών εργασίας, πρέπει να καθοριστεί το πλαίσιο σχεδιασμού προκειμένου η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να προσαρμοστεί στις τοπικές συνθήκες. Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει τον ορισμό του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής, ο οποίος ιδανικά θα πρέπει να αφορά στη «λειτουργική αστική περιοχή». Άλλες σημαντικές πτυχές είναι να ληφθούν υπόψη οι περιορισμοί και οι προϋποθέσεις που θέτει η νομοθεσία και αφορούν στον σχεδιασμό και να γίνει η σύνδεση με τις διαδικασίες σχεδιασμού συναφών τομέων. Τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων συνοψίζονται εν συνεχεία σε ένα συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα και πρόγραμμα εργασίας, τα οποία και θα πρέπει να γίνουν αποδεκτά σε πολιτικό επίπεδο προκειμένου να εμπνέουν αξιοπιστία στους εμπλεκόμενους φορείς. Σε περίπτωση που έχει ήδη εντοπιστεί ανεπάρκεια δυνατοτήτων, θα πρέπει να δρομολογηθούν οι κατάλληλες διαδικασίες για τη λήψη εξωτερικής υποστήριξης στην ανάπτυξη των ΣΒΑΚ.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας

Δραστηριότητα 3.1: Προσδιορίστε τις πηγές πληροφοριών και συνεργαστείτε με τους κατόχους δεδομένων

Δραστηριότητα 3.2: Αναλύστε τα προβλήματα και τις ευκαιρίες (όλων των μέσων μετακίνησης)

Το τελευταίο στάδιο της προετοιμασίας για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι η ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας στην πόλη σας. Πρόκειται για ένα σημαντικό σημείο αναφοράς που αποτελεί τη βάση για μια ορθολογική και διαφανή ανάπτυξη στρατηγικής. Πριν από την ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών στον τομέα της αστικής κινητικότητας, καθώς και την εμπλοκή των πολιτών σε αυτή, πρέπει να προσδιοριστούν οι πληροφορίες και οι πηγές δεδομένων και να καθιερωθεί συνεργασία με τους κατόχους δεδομένων. Στόχος είναι η στοχοθετημένη και εστιασμένη συλλογή και ανάλυση δεδομένων, η οποία περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς καθώς και τους σημαντικούς στόχους και τάσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα για ολόκληρη την λειτουργική αστική περιοχή.

Σημείο αναφοράς: Ολοκλήρωση της ανάλυσης των προβλημάτων και των ευκαιριών

ΦΑΣΗ 2: Ανάπτυξη στρατηγικής

Βήμα 4: Δημιουργία και από κοινού αξιολόγηση σεναρίων

Δραστηριότητα 4.1: Αναπτύξτε σενάρια για πιθανές μελλοντικές εξελίξεις

Δραστηριότητα 4.2: Συζητήστε τα σενάρια με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς

Με βάση την ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών, θα πρέπει να αναπτυχθούν και να συζητηθούν διάφορα σενάρια με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Τα σενάρια αυτά βοηθούν να βελτιώσετε την κατανόησή σας για το ποια θα μπορούσε να είναι η πορεία της αστικής κινητικότητας στην πόλη σας στο μέλλον. Με αυτό τον τρόπο μπορούν να επικαιροποιήσουν και να εμπνεύσουν την επακόλουθη ανάπτυξη του οράματός σας.

Βήμα 5: Ανάπτυξη οράματος και προτεραιοτήτων με τους εμπλεκόμενους φορείς

Δραστηριότητα 5.1: Συνδιαμορφώστε ένα κοινό όραμα με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς

Δραστηριότητα 5.2: Συμφωνήστε σε προτεραιότητες που αφορούν στα καίρια προβλήματα & σε όλα τα μέσα

Η διαμόρφωση ενός κοινού οράματος και των προτεραιοτήτων είναι οι ακρογωνιαίοι λίθοι κάθε ΣΒΑΚ. Το όραμα είναι μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος για την πόλη και την κινητικότητά της, το οποίο στη συνέχεια προσδιορίζεται από συγκεκριμένες προτεραιότητες που υποδεικνύουν το είδος της αλλαγής που τίθεται ως στόχος. Τα δύο αυτά αποτελούν τη βάση για όλα τα επόμενα βήματα καθορισμού στρατηγικών δεικτών και στόχων και της επιλογής μέτρων. Τα σενάρια και τα οράματα συνδέονται στενά μεταξύ τους και η σειρά ανάπτυξής τους μπορεί να ποικίλει σε διαφορετικά πλαίσια σχεδιασμού ή ακόμα και να γίνεται παράλληλα. Το όραμα και οι προτεραιότητες μπορούν να αποτελούν κατευθυντήριο στοιχείο μόνο εάν είναι ευρέως αποδεκτά μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών· ως εκ τούτου, είναι ιδιαίτερης σημασίας να τα δημιουργήσετε από κοινού και να εδραιώσετε ένα κοινό αίσθημα κυριότητας .

Βήμα 6: Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορίστε δείκτες για όλες τις προτεραιότητες

Δραστηριότητα 6.2: Συμφωνήστε σε μετρήσιμους στόχους

Το όραμα και οι προτεραιότητες παρέχουν μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και του είδους της αλλαγής που επιδιώκεται. Ωστόσο, αυτό από μόνο του δεν αρκεί. Προκειμένου να καταστούν μετρήσιμες αυτές οι αλλαγές, πρέπει να επιλεγεί το κατάλληλο σύνολο στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων. Κύριος σκοπός είναι να καθοριστεί ένα σύνολο δεικτών και στόχων που να είναι εφικτοί, φιλόδοξοι και αμοιβαία συνεκτικοί, επιτρέποντας σε όσους εμπλέκονται να παρακολουθούν την πρόοδο προς την επίτευξη τους χωρίς αυτό να απαιτεί εξωπραγματικούς όγκους συλλογής νέων δεδομένων.

Σημείο αναφοράς: Συμφωνία ως προς το όραμα, τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους

ΦΑΣΗ 3: Σχεδιασμός μέτρων

Βήμα 7: Επιλογή πακέτων μέτρων με τους εμπλεκόμενους φορείς

Δραστηριότητα 7.1: Δημιουργήστε & αξιολογήστε μακρύ κατάλογο μέτρων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς

Δραστηριότητα 7.2: Καθορίστε ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων

Δραστηριότητα 7.3: Σχεδιάστε την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των μέτρων

Η ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων αποτελεί τον πυρήνα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Μόνο προσεκτικά επιλεγμένα μέτρα θα διασφαλίσουν ότι ικανοποιούνται οι προτεραιότητες και οι στόχοι. Η επιλογή θα πρέπει να στηρίζεται στον διάλογο με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς, να αξιολογεί με διαφάνεια τα μέτρα ως προς τη σκοπιμότητα και τη συμβολή τους στους σκοπούς του ΣΒΑΚ και να εξετάζει την εμπειρία από άλλες περιοχές όπου υπάρχουν παρόμοιες πολιτικές. Προκειμένου να μεγιστοποιήσετε τις συνέργειες και να διευκολύνετε την υπέρβαση των εμποδίων, θα πρέπει να καθοριστούν ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων. Ο έγκαιρος σχεδιασμός της αξιολόγησης και της παρακολούθησης του κάθε μέτρου (ή του πακέτου μέτρων) διασφαλίζει ότι αυτός θα λαμβάνεται στη συνέχεια υπόψη κατά την ανάλυση των αρμοδιοτήτων και των προϋπολογισμών.

Βήμα 8: Συμφωνία σε δράσεις και τις αρμοδιότητες

Δραστηριότητα 8.1: Περιγράψτε όλες τις δράσεις

Δραστηριότητα 8.2: Προσδιορίστε τις πηγές χρηματοδότησης και αξιολογήστε τις οικονομικές δυνατότητες

Δραστηριότητα 8.3: Συμφωνήστε στις προτεραιότητες, τις ευθύνες και το χρονοδιάγραμμα

Δραστηριότητα 8.4: Εξασφαλίστε ευρεία πολιτική και δημόσια στήριξη

Μετά τη συμφωνία σχετικά με τα «πακέτα μέτρων», ο επιχειρησιακός σχεδιασμός πρέπει να χωρίσει τα πακέτα σε καθήκοντα (ή «δράσεις») για τα τμήματα και τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την υλοποίησή τους. Βάσει λεπτομερών περιγραφών των απαραίτητων ενεργειών και των εκτιμήσεων κόστους, χρειάζεται να συμφωνηθούν σαφείς αρμοδιότητες, προτεραιότητες υλοποίησης και χρονοδιαγράμματα. Σε αυτό το στάδιο, είναι επίσης απαραίτητο να γνωστοποιηθεί το συγκεκριμένο περιεχόμενο («Περιγραφή Δράσεων») στους εμπλεκόμενους φορείς που επηρεάζονται περισσότερο (συχνά είναι το ευρύ κοινό) και στους υπεύθυνους λήψης πολιτικών αποφάσεων. Ο κύριος στόχος αυτού του βήματος είναι να συμφωνηθεί ένα ευρέως υποστηριζόμενο σύνολο σαφώς καθορισμένων δράσεων που συμβάλλουν στην επίτευξη του οράματος και των προτεραιοτήτων.

Βήμα 9: Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση

Δραστηριότητα 9.1: Αναπτύξτε σχέδιο χρηματοδότησης και συμφωνήστε στον καταμερισμό του κόστους

Δραστηριότητα 9.2: Ολοκληρώστε και διασφαλίστε την ποιότητα του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»

Μετά από μια πρώτη εκτίμηση κόστους σε προηγούμενο σημείο, είναι πλέον καιρός να αναπτυχθούν επίσης οριστικά συγκεκριμένα σχέδια χρηματοδότησης για όλες τις δράσεις. Με βάση τις συμβάσεις του οργανισμού σας, ένα λεπτομερές σχέδιο χρηματοδότησης μπορεί

να συμπεριληφθεί στο ίδιο το ΣΒΑΚ ή να αποτελεί μέρος μιας ξεχωριστής διαδικασίας. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Μετά την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων με βάση τα σχόλια των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών και τον τελικό ποιοτικό έλεγχο, το έγγραφο πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους.

Σημείο αναφοράς: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

ΦΑΣΗ 4: Υλοποίηση και παρακολούθηση

Βήμα 10: Διαχείριση της υλοποίησης

Δραστηριότητα 10.1: Συντονίστε την υλοποίηση των δράσεων

Δραστηριότητα 10.2: Προμηθευτείτε προϊόντα και υπηρεσίες

Μετά την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ, αρχίζει η φάση της υλοποίησης. Δεδομένου ότι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό κείμενο, παρέχει ένα σαφές πλαίσιο για αυτές τις δραστηριότητες, αλλά δεν διευκρινίζει λεπτομερώς τον τρόπο με τον οποίο θα υλοποιηθεί η κάθε δράση και το τι ανάγκες θα καλυφθούν μέσω αναθέσεων και σύναψης συμβάσεων. Αυτές οι συχνά πολύπλοκες εργασίες υλοποίησης, δεν εκτελούνται συνήθως από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, αλλά από τα αρμόδια τεχνικά τμήματα. Ως εκ τούτου, η σωστή κατανομή των αντικειμένων σε τεχνικούς υπεύθυνους υλοποίησης και ο αποτελεσματικός συντονισμός όλων των δραστηριοτήτων υλοποίησης από την ομάδα εργασίας είναι σημαντικά για την εξασφάλιση μιας συγκροτημένης προσέγγισης. Για παράδειγμα, ενώ η συμβασιοποίηση για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών είναι μια τυποποιημένη διαδικασία σε οποιαδήποτε δημόσια διοίκηση, η υποβολή προσφορών για καινοτόμα προϊόντα ή «πράσινες συμβάσεις» απαιτεί συχνά την προσοχή της ομάδας εργασίας για να διασφαλιστεί η επιτυχής εισαγωγή αυτών των καινοτόμων προϊόντων και προσεγγίσεων στις συμβάσεις.

Βήμα 11: Παρακολούθηση, προσαρμογή και επικοινωνία

Δραστηριότητα 11.1: Παρακολουθήστε την πρόοδο και προσαρμόστε

Δραστηριότητα 11.2: Ενημερώστε και κινητοποιήστε τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς

Η συνεχής παρακολούθηση αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ο οποίος αυξάνει την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας και συμβάλλει στην υψηλότερη ποιότητα της υλοποίησής του. Για να εξασφαλίσετε μια επιτυχημένη φάση υλοποίησης, θα πρέπει να ορίσετε μια τιμή βάσης από πριν και να ξεκινήσετε από νωρίς την παρακολούθηση έτσι ώστε να μπορείτε να αντιδράσετε σωστά στις αλλαγές. Τα αποτελέσματα της παρακολούθησης πρέπει να ανατροφοδοτήσουν τη διαδικασία για την περαιτέρω βελτιστοποίηση της υλοποίησης και θα πρέπει να επικοινωνηθούν στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς. Κατά τη διάρκεια αυτού του βήματος, το ευρύτερο κοινό επηρεάζεται άμεσα από την υλοποίηση της δράσης για πρώτη φορά και ως εκ τούτου εκφράζει έντονο ενδιαφέρον γι' αυτό. Κατά συνέπεια, η τοπική κοινότητα χρειάζεται τακτική εμπλοκή και πληροφόρηση.

Βήμα 12: Αξιολόγηση και άντληση διδαγμάτων

Δραστηριότητα 12.1: Αναλύστε τις επιτυχίες και τις αποτυχίες

Δραστηριότητα 12.2: Μοιραστείτε τα αποτελέσματα και τα διδάγματα που αντλήσατε

Δραστηριότητα 12.3: Εξετάστε νέες προκλήσεις και λύσεις

Η διαδικασία ΣΒΑΚ είναι κύκλος επειδή παρουσιάζει μια συνεχή εξέλιξη. Το τέλος της διαδικασίας είναι επίσης η αρχή. Ο κόσμος - και η πόλη σας - συνεχίζει να αλλάζει και να αναπτύσσεται. Ακόμη και όταν ολοκληρώσετε τον κύκλο, είναι σημαντικό να εξετάσετε τι πήγε καλά και τι όχι, να μοιραστείτε και να ανταλλάξετε εμπειρίες με τους πολίτες και να εξετάσετε τα νέα ζητήματα και τις προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσετε, καθώς και πιθανές νέες λύσεις. Σε αυτό το βήμα, μπορείτε να μάθετε από ότι πήγε καλά και ότι δεν πήγε, και να μεταφέρετε τα διδάγματα στον περαιτέρω Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Σημείο αναφοράς: Αξιολόγηση της υλοποίησης των μέτρων

Επίσης, πρόσφατα δημοσιεύτηκε ο καινούργιος Νόμος για την Βιώσιμη Κινητικότητα (Ν. 4784/16.03.2021 «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.»)

Σύμφωνα με το Άρθρο 7 "Κύκλος Σ.Β.Α.Κ." του Ν. 4784/2021: «*Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, ανά φάση, τα εξής:*

1. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α'): *Ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:*

α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας,

β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184),

γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,

δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους

2. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β'): *Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:*

α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και

αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του, Σ.Β.Α.Κ. Το

χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

<u>β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.</u> Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,

ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών. Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

<u>γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων.</u> Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και

γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

<u>δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων</u>. Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:

δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγόντων σχολίων και,

δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης. Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα. Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

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

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

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ. Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.

εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

3. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ')

α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,

αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.»

Η ομάδα εργασίας θα συνδυάσει τον **νέο Νόμο 4784/16.03.2021 για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και τον Κύκλο του ELTIS** για να αναπτύξει με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές για το ΣΒΑΚ Χίου.

<u>Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος</u>

Με δεδομένο πως τα μέτρα του ΣΒΑΚ Χίου διαφοροποιούνται ανάλογα με:

1) την προτεραιότητα υλοποίησής τους,
2) το χαρακτήρα τους (κανονισμός ή διαδικασία πολιτικής ή φυσικό/ τεχνικό έργο),
3) το πλήθος και τη διάρκεια των βημάτων εγκρίσεων και υλοποίησής τους.

το αρχικό χρονοδιάγραμμα έχει ως στόχο την καταγραφή της διαδικασίας ανάπτυξης.

Επισημαίνεται πως το σύνολο του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης στο οποίο εμπλέκεται και η συμβολή του Αναδόχου είναι 7 μήνες και αφορά στο χρονικό διάστημα έως και την οριστική σύνταξη του Σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.

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 1^{ο} 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 2^{ο} 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 3^{ο} 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 4^{ο} Στάδιο γίνεται παρουσίαση των μέτρων παρέμβασης, μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας, καθώς και έκθεση κόστους - οφέλους. Ο καθαρός χρόνος εκπόνησης είναι 1 μήνας.

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

Τέλος, στο 6^{ο} 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 2-1: 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						
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																																			
	Εκτιμώμενος χρόνος έγκρισης																																			

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου ορίζεται σε επτά (7) μήνες.

Χρόνος ελέγχων & εγκρίσεων.

3. Σχέδιο Συμμετοχής για την ενημέρωση και ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

3.1 Δίκτυο εμπλεκομένων φορέων

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 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,

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., 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.

Εικόνα 3-1: 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.technikoner@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 3-2: Έγγραφη Πρόσκληση για Συγκρότηση Δικτύου Φορέων

Στη Δημόσια Πρόσκληση του Δήμου Χίου έχουν απαντήσει θετικά, οι ακόλουθοι Φορείς :

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

3.2 Κανονισμός λειτουργίας δικτύου φορέων

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, 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 1 της Μελέτης Σ.Β.Α.Κ. Χίου, και έως την υποβολή του παρόντος Παραδοτέου, το Σύμφωνο Συμμετοχής δεν έχει υπογραφεί από κανέναν Φορέα.

3.3 Πλάνο επικοινωνίας και διαβούλευσης

Οι πολίτες, πλέον, έχουν χάσει το ενδιαφέρον και την εμπιστοσύνη τους, ώστε να ασχολούνται με τα ζητήματα της πόλης, όπως είναι η βιώσιμη κινητικότητα. Ωστόσο, ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί βασικό παράγοντα για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, οπότε η δημιουργία κατάλληλων εργαλείων για τη συμμετοχή του κοινού είναι κρίσιμη και εξαιρετικά δύσκολη. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός εμπεριέχεται σε όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ ώστε να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των πολιτών και να εξασφαλισθεί μια σχέση εμπιστοσύνης και επικοινωνίας του Δήμου με τους κατοίκους τόσο για θέματα βιώσιμης κινητικότητας, όσο και για τα γενικότερα. Το σύνολο των δράσεων που αφορούν στο συμμετοχικό σχεδιασμό περιγράφεται παρακάτω ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο οδηγιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Η καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης βασίζεται στις πληροφορίες που θα συλλεχθούν από τους πολίτες μέσω διαφόρων εργαλείων όπως, crowdsourcing και ερωτηματολόγια, και μέσω των διαβουλεύσεων. Σε αυτά τα εργαλεία, οι πολίτες καταθέτουν τις συνήθειες των μετακινήσεων, τις απόψεις, τους προβληματισμούς τους ακόμα και προτάσεις βελτίωσης της πόλης τους.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές, κυρίως κινητών τηλεφώνων στις οποίες οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες για τον οδικό χώρο, την ποιότητα του δικτύου, τις πιο συχνές διαδρομές που επιλέγουν αλλά και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στις μετακινήσεις και γενικότερα στο οδικό περιβάλλον.

Συνδυαστικά, υπάρχουν και εφαρμογές **crowdsensing,** όπως είναι το google traffic, στο οποίο συλλέγονται αυτόματα και σε πραγματικό χρόνο πληροφορίες από τους μετακινούμενους, έχοντας αποδεχθεί την πολιτική και τους όρους της εφαρμογής. Παράλληλα, πηγές δεδομένων και τρόποι συλλογής πληροφορίας από τους κατοίκους αποτελούν οι ιστοσελίδες του Δήμου και τα social media όπου οι πολίτες μπορούν να απευθυνθούν άμεσα με την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και τη Δημοτική αρχή.

Τα **ερωτηματολόγια** αποτελούν έναν καθιερωμένο τρόπο για τη συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα στόχο, από όπου συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι Φορείς (όπως για παράδειγμα το ΚΤΕΛ, ο εμπορικός σύλλογος, κλπ), οι μαθητές, για τους οποίους οι μετακινήσεις είναι αρκετά επικίνδυνες και έτσι πρέπει να μελετηθούν ιδιαιτέρως και να προστατευθούν, οι κάτοικοι και οι επισκέπτες του Δήμου, τα ΑμΕΑ κ.α.. Στα ερωτηματολόγια καταγράφονται πληροφορίες σχετικά με τις συνήθειες των μετακινήσεων, την ποιότητά τους και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Στο τέλος του ερωτηματολογίου ο κάθε ερωτώμενος μπορεί να διατυπώσει τις προτάσεις του για τη βελτίωση των μετακινήσεών τους.

Κατά τη **διαβούλευση**, οι πολίτες ενημερώνονται για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας ώστε να γίνει αντιληπτή η διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό και να μπορέσει να καταθέσει πιο ολοκληρωμένα τους προβληματισμούς του σχετικά με την ποιότητα των μετακινήσεων. Η Ομάδα Εργασίας σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μια συζήτηση όπου για κάθε έναν προβληματισμό δίνονται απαντήσεις προτείνοντας λύσεις και καταγράφοντας το βαθμό αποδοχής τους από το κοινό.

Η Ομάδα Εργασίας συγκεντρώνει όλες τις παραπάνω πληροφορίες, τις επεξεργάζεται, τις αξιολογεί με βάση το βαθμό συσχέτισης με το ΣΒΑΚ και τις χρησιμοποιεί συνδυαστικά με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης, κλπ) σαν βάση για το πλαίσιο του σχεδιασμού.

Σε κάθε Βήμα του ΣΒΑΚ η ομάδα Εργασίας οφείλει να ενημερώνει το κοινό, είτε μέσω διαβουλεύσεων, είτε μέσω ενημερωτικών δελτίων, αλλά και μέσω ιστότοπου, αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ. Στο site αυτό αναρτώνται αρχικά πληροφορίες για το τι είναι το ΣΒΑΚ, με επεξηγήσεις για το κάθε Βήμα και τις υποχρεώσεις του Δήμου για αυτό. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε να ενημερώνονται οι πολίτες και να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις, ώστε να μπορούν συμμετέχουν στις συζητήσεις. Τέλος, στα τελευταία βήματα του ΣΒΑΚ θα αναρτηθεί το τελικό σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αλλά και ο προϋπολογισμός των έργων για τη διαφάνεια του σχεδίου.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ, οι φορείς που έχουν συνάψει το σύμφωνο συνεργασίας οφείλουν να ενημερώνονται από την Ομάδα Εργασίας και να συζητούν όλα τα σενάρια του σχεδιασμού. Με το σύμφωνο συμμετοχής δεσμεύονται να παρέχουν στην Ομάδα Εργασίας ό,τι πληροφορίες απαιτούνται για τον σχεδιασμό, και προωθούν τις διάφορες δράσεις που υλοποιούνται ώστε να αυξάνεται η συμμετοχή του κοινού.

Ειδικότερα στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου, η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ με τη συμβολή του Αναδόχου - συμβούλου ανάπτυξε την παρακάτω μεθοδολογία με συγκεκριμένα εργαλεία για την ολοκληρωμένη συμμετοχή φορέων και πολιτών.

- Αποστολή emails (crowdsourcing) για κατάθεση ιδεών - προτάσεων - σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Χίου σχετικά με παραμέτρους που αφορούν και στο ΣΒΑΚ, στην ιστοσελίδα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - (sbak.gr).
- Χρήση δεδομένων crowdsensing όπου οι μετακινούμενοι στον Δήμο Χίου παραχωρούν σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps Traffic, Strava κ.α. και μπορούν να τα στείλουν στην ιστοσελίδα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - (sbak.gr).
- Ανάπτυξη συνδέσμου εντός της επίσης ιστοσελίδας του Δήμου παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξής του, Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - (sbak.gr)
- Κατ' ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στον Δήμο
- Επιτόπιες αυτοψίες - παρατηρήσεις συμπεριφοράς μετακινούμενων
- Ανάπτυξη ειδικών ερωτηματολογίων ανά ομάδα στόχο στην περιοχή μελέτης (βλ. Παράρτημα Ι). Ενδεικτικά έγιναν:
  i. Ερωτηματολόγια για τις μετακινήσεις των κατοίκων του Δήμου Χίου
  ii. Ερωτηματολόγια γονέων ως προς την προσπελασιμότητα των σχολείων
  iii. Ερωτηματολόγια για τις μετακινήσεις των μαθητών στη Χίο

  Τα ερωτηματολόγια (i) έως (iii) είναι διαθέσιμα και στην ιστοσελίδα του Δήμου Χίου, Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - (sbak.gr). Τα προαναφερόμενα ερωτηματολόγια στοχεύουν στην άντληση πληροφοριών για τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων αλλά και τις απόψεις πολιτών και επιμέρους κοινωνικών ομάδων της πόλης (μαθητές, γονείς μαθητών, κ.α.).
- Συναντήσεις - διαβουλεύσεις συμμετοχικού σχεδιασμού: Ο 1ος κύκλος διαβούλευσης - συμμετοχικού σχεδιασμού έχει πραγματοποιηθεί μέσω της 1ης διαδικτυακής συνάντησης. Η 1η διαβούλευση - συνάντηση είχε θέμα την παρουσίαση των βασικών στοιχείων του ΣΒΑΚ, του τρόπου συμμετοχής των πολιτών, της μεθοδολογίας συνεργασίας φορέων και Ομάδας Εργασίας Δήμου. Η 2η διαβούλευση περιλαμβάνει την παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης, τους στόχους του ΣΒΑΚ όπως αυτοί διαμορφώθηκαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των προβλημάτων που καταγράφηκαν, και τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων. Στην 3η διαβούλευση παρουσιάζονται τα εναλλακτικά σενάρια και η αξιολόγησή τους, και οριστικοποιείται έπειτα από συζήτηση ο τελικός σχεδιασμός.

Η παραπάνω μεθοδολογία με ανάλογο υλικό κρίνεται σκόπιμο να επαναλαμβάνεται κατά την ανασκόπηση - αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά την παρέλευση της πενταετίας.

Η ιστοσελίδα δίνει επίσης τη δυνατότητα να ενημερωθεί το κοινό για το τι είναι το τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), να καταθέσει τις ιδέες του και να συμφωνήσει ή να διαφωνήσει με τις ήδη κατατεθειμένες ιδέες, καθώς και να απαντήσει -μέσω αναρτημένων ερωτηματολογίων- σε ζητήματα που αφορούν στην καθημερινότητα του, και στις μετακινήσεις του εντός των ορίων του Δήμου.

4. 1ος ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

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

Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκε ο 1ος Κύκλος διαβούλευσης - 1η Διαβούλευση.

Η 1η Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 27 Ιουλίου 2021, μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας e-presence.gov.gr, έπειτα από πρόκληση του Δημάρχου, με στόχο την ενημέρωση για το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στη Χίο, τα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει καθώς και τη σημασία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Η συνάντηση ξεκίνησε με χαιρετισμό του Αντιδημάρχου Τεχνικών Υπηρεσιών και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε παρουσίαση με τίτλο "Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ Δήμου Χίου", όπου επισημάνθηκε ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα εργαλείο που συμβάλλει στην άμβλυνση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Στη συνέχεια έγινε παρουσίαση των προβλημάτων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η Χίος και τέλος πραγματοποιήθηκε παρουσίαση με τίτλο "Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων & Πολιτών".

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

Το σχετικό υλικό (Πρόσκληση, Κείμενο καταγραφής απόψεων συμμετεχόντων/ Πρακτικά διαδικασίας, Παρουσιάσεις 1ης Διαβούλευσης) παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙ του παρόντος Παραδοτέου.

Τέλος, υπενθυμίζεται ότι, στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Χίου (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - (sbak.gr)) έχει αναπτυχθεί σύνδεσμος (link) προκειμένου οι πολίτες και οι φορείς του Δήμου να ενημερώνονται και να καταθέτουν τις απόψεις τους, ενώ ταυτόχρονα μπορούν βρεθούν τα ερωτηματολόγια που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - (sbak.gr)).

Αθήνα, Σεπτέμβριος 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)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

<u>Παράρτημα Ι</u>: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΟΝΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΧΟΛΕΙΩΝ

Το ερωτηματολόγιο αυτό απευθύνεται σε Γονείς/Κηδεμόνες παιδιών που φοιτούν σε σχολεία του Δήμου Χίου και αφορά στις μετακινήσεις των παιδιών τους από και προς το σχολείο.

Το παρόν ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα στοιχεία συλλέγονται ανώνυμα και θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τους σκοπούς της έρευνας.

Ο χρόνος συμπλήρωσης δεν ξεπερνά τα 5 λεπτά.

*Required

1. 1. Συμπληρώστε το φύλο του παιδιού σας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

Mark only one oval per row.

	Αγόρι	Κορίτσι
1ο παιδί	◯	◯
2ο παιδί	◯	◯
3ο παιδί	◯	◯
4ο παιδί	◯	◯

2. 2. Συμπληρώστε την την ηλικία του παιδιού σας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

Mark only one oval per row.

	3-5 ετών	6-11 ετών	12-15 ετών	16-18 ετών
1ο παιδί	◯	◯	◯	◯
2ο παιδί	◯	◯	◯	◯
3ο παιδί	◯	◯	◯	◯
4ο παιδί	◯	◯	◯	◯

3. 3. Συμπληρώστε την τάξη εκπαίδευσης του παιδιού σας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

Mark only one oval per row.

	Νηπιαγωγείο	Δημοτικό	Γυμνάσιο	Λύκειο
1ο παιδί	◯	◯	◯	◯
2ο παιδί	◯	◯	◯	◯
3ο παιδί	◯	◯	◯	◯
4ο παιδί	◯	◯	◯	◯

4. 4. Συμπληρώστε τον ΤΡΟΠΟ μετακίνησης του παιδιού σας από το σπίτι ΠΡΟΣ το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί. Παρακαλούμε σημειώστε με ποιο τρόπο ΠΗΓΑΙΝΕΙ συνήθως (κυριότερο μέσο) το παιδί σας στο σχολείο.

Mark only one oval per row.

	Με τα πόδια, μόνο του	Βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά	Βάδισμα με συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου	Με ποδήλατο	Με δίκυκλο ως οδηγός ή ως επιβάτης	Με το δικό σας αυτοκίνητο	Με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (π.χ συγγενή, γείτονα, γνωστού)	Με το ΚΤΕΛ	Με ταξί	Με άλλο μέσο
1ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
2ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
3ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
4ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯

5. 5. Συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σπίτι ΠΡΟΣ το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

Mark only one oval per row.

	Έως 5 λεπτά	5-10 λεπτά	10-15 λεπτά	15-20 λεπτά	Περισσότερα από 20 λεπτά
1ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯
2ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯
3ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯
4ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯

6. 6. Σε περίπτωση που συνοδεύετε το παιδί σας στο σχολείο, η μετακίνηση αυτή συνδυάζεται με άλλους σκοπούς; (για παράδειγμα εργασία, κ.λ.π)

Mark only one oval.

- ◯ Ναι
- ◯ Όχι

7. 7. Συμπληρώστε με ποιον τρόπο ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ συνήθως το παιδί σας από το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

Mark only one oval per row.

	Με τα πόδια μόνο του	Βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά	Βάδισμα με συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου	Με ποδήλατο	Με δίκυκλο ως οδηγός ή ως επιβάτης	Με το δικό σας αυτοκίνητο	Με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (π.χ συγγενή, γείτονα, γνωστού)	Με το ΚΤΕΛ	Με ταξί	Με άλλο μέσο
1ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
2ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
3ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
4ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯

8. 8. Συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σχολείο ΠΡΟΣ το σπίτι στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

Mark only one oval per row.

	Έως 5 λεπτά	5 - 10 λεπτά	10 - 15 λεπτά	15 - 20 λεπτά	Περισσότερο από 20 λεπτά
1ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯
2ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯
3ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯
4ο παιδί	◯	◯	◯	◯	◯

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

Mark only one oval.

- ◯ Ναι
- ◯ Όχι

10. 11. Ποιες είναι οι ανησυχίες σας για το βάδισμα του/των παιδιού/ών σας προς και από το σχολείο; (έως 2) *

Tick all that apply.

- ☐ Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο
- ☐ Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο
- ☐ Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ υψηλή
- ☐ Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς
- ☐ Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα ή ανύπαρκτα
- ☐ Με έχουν ανησυχήσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί

11. 12. Σε τι απόσταση βρίσκεται το σχολείο του παιδιού σας από το σπίτι σας;

Mark only one oval per row.

	Μικρότερη των 500 μέτρων	500 - 1000 μέτρα	1000 - 1500 μέτρα	Μεγαλύτερη των 1500 μέτρων
1ο παιδί	◯	◯	◯	◯
2ο παιδί	◯	◯	◯	◯
3ο παιδί	◯	◯	◯	◯
4ο παιδί	◯	◯	◯	◯

ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΟΝΕΑ

12. 12. Φύλο *

Mark only one oval.

- ◯ Γυναίκα
- ◯ Άνδρας
- ◯ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

13. 13. Ηλικία *

Mark only one oval.

- ◯ έως 30
- ◯ 31 - 45
- ◯ 46 - 60
- ◯ 61 και πάνω
- ◯ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

14. 14. Κύρια απασχόληση *

Mark only one oval.

- ◯ Οικιακά
- ◯ Φοιτητής/τρια
- ◯ Άνεργος/η
- ◯ Ελεύθερος επαγγελματίας
- ◯ Ιδιωτικός/δημόσιος υπάλληλος
- ◯ Συνταξιούχος
- ◯ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

15. 15. Κατοχή Οχήματος *

Mark only one oval per row.

	Κανένα	1	2	3 ή περισσότερα
ΙΧ	◯	◯	◯	◯
Δίκυκλο	◯	◯	◯	◯
Ποδήλατο	◯	◯	◯	◯
Ηλεκτρικό Πατίνι	◯	◯	◯	◯

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ για τις μετακινήσεις των ΚΑΤΟΙΚΩΝ του Δήμου Χίου

Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 18 ερωτήσεις και απαιτούνται 4-5 λεπτά για τη συμπλήρωσή του.

*Required

1. 1. Ποιος είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησής σας; *

Mark only one oval.

- ◯ Οδηγός αυτοκινήτου
- ◯ Επιβάτης αυτοκινήτου
- ◯ Μηχανοκίνητο δίκυκλο
- ◯ Ποδήλατο
- ◯ Δημόσια Συγκοινωνία - ΚΤΕΛ
- ◯ Πεζός/ή
- ◯ Other: _____

2. 2. Ποια είναι τα τρία (3) πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις μετακινήσεις σας; *

Tick all that apply.

- ☐ Μικρή συχνότητα δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας
- ☐ Η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη
- ☐ Έλλειψη θέσεων στάθμευσης
- ☐ Έλλειψη σεβασμού στον πολίτη από τους άλλους χρήστες του δρόμου
- ☐ Κακή ποιότητα οδοστρώματος
- ☐ Η κίνηση του πεζού δεν είναι ασφαλής
- ☐ Κυκλοφοριακή συμφόρηση
- ☐ Ρύπανση
- ☐ Κόστος

3. 3. Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου και 5 Πάρα πολύ, σημειώστε το αν θεωρείτε ότι εσείς συμμορφώνεστε με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας όταν κυκλοφορείτε στο δρόμο; *

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Καθόλου	◯	◯	◯	◯	◯	Πάρα πολύ

4. 4. Είστε κάτοχος ποδηλάτου; *

Mark only one oval.

- ◯ Ναι
- ◯ Όχι

5. 5. Προτίθεστε να αγοράσετε ποδήλατο μέσα στους επόμενους 6 μήνες; *

Mark only one oval.

- ◯ Ναι
- ◯ Όχι

6. 6. Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου ένα σημαίνει Καθόλου ικανοποιημένος και 5 Πάρα πολύ ικανοποιημένος, δηλώστε ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησής σας από τις μετακινήσεις σας στη Χίο; *

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Καθόλου ικανοποιημένος	◯	◯	◯	◯	◯	Πάρα πολύ ικανοποιημένος

7. 7. Ποιες είναι οι προτάσεις σας για το κυκλοφοριακό της Χίου, ώστε να γίνουν οι μετακινήσεις σας πιο άνετες και ευχάριστες;

8. 8. Πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ενά παγκάκι (δρόμο ή πεζόδρομο); *

Mark only one oval.

- ◯ Σχεδόν Ποτέ
- ◯ Μερικές φορές το χρόνο
- ◯ Μερικές φορές το μήνα
- ◯ Μερικές φορές την εβδομάδα
- ◯ Καθημερινά

9. 9. Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τους διαθέσιμους χώρους (πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, πάρκα) στο δήμο;

Mark only one oval per row.

	Καθόλου ικανοποιημένος-η	Αδιάφορος-η	Αρκετά ικανοποιημένος-η	Πολύ ικανοποιημένος-η
Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες	◯	◯	◯	◯
Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή (π.χ. πλατείες)	◯	◯	◯	◯
Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (πάρκα)	◯	◯	◯	◯
Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση	◯	◯	◯	◯

10. 10. Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την ποιότητα των διαθέσιμων δημόσιων χώρων του δήμου;

Mark only one oval per row.

	Καθόλου ικανοποιημένος-η	Αδιάφορος-η	Αρκετά ικανοποιημένος-η	Πολύ ικανοποιημένος-η
Καθαριότητα-συντήρηση	◯	◯	◯	◯
Φωτισμός	◯	◯	◯	◯
Ύπαρξη πρασίνου	◯	◯	◯	◯
Ασφάλεια	◯	◯	◯	◯
Ασφαλείς και φιλικοί για τα παιδιά	◯	◯	◯	◯
Προσβασιμότητα	◯	◯	◯	◯
Εξυπηρέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής η εμπορίου	◯	◯	◯	◯
Κοινωνική αλληλεπίδραση	◯	◯	◯	◯
Συνωστισμός	◯	◯	◯	◯

11. 11. Πριν από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη; *

Mark only one oval.

◯ Ναι *Skip to question 12*

◯ Όχι *Skip to question 13*

12. 12. Ποια ήταν η πηγή της πληροφόρησής σας σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής; *

Mark only one oval.

- ◯ Φίλοι/συγγενείς/συνεργάτες
- ◯ Διαδίκτυο
- ◯ Εφημερίδα
- ◯ Other: _____

13. 13. Ενδιαφέρεστε να συμμετάσχετε σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας; *

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Καθόλου	◯	◯	◯	◯	◯	Πάρα πολύ

14. 14. Φύλο *

Mark only one oval.

- ◯ Άνδρας
- ◯ Γυναίκα
- ◯ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

15. 15. Ηλικία *

Mark only one oval.

- ◯ 18-30 ετών
- ◯ 31-45 ετών
- ◯ 46-60 ετών
- ◯ > 61 ετών
- ◯ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

16. 16. Κύρια Απασχόληση *

Mark only one oval.

- Οικιακά
- Φοιτητής/τρια
- Άνεργος
- Ελεύθερος Επαγγελματίας
- Συνταξιούχος
- Υπάλληλος
- Δεν απαντώ

17. 17. Εισόδημα *

Mark only one oval.

- < 1000 ευρώ/μήνα
- 1000 - 2000 ευρώ/μήνα
- > 2000 ευρώ/μήνα
- Δεν απαντώ

18. 18. Κατοχή Οχήματος *

Mark only one oval per row.

	Κανένα	1	2	3 ή περισσότερα
Αυτοκίνητο				
Δίκυκλο				
Ποδήλατο				
Ηλεκτρικό Πατίνι				

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ για τις μετακινήσεις των ΜΑΘΗΤΩΝ στη Χίο

Το ερωτηματολόγιο αυτό απευθύνεται σε μαθητές που φοιτούν σε σχολεία του Δήμου Χίου και αφορά στις μετακινήσεις τους από και προς το σχολείο.

Το παρόν ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα στοιχεία συλλέγονται ανώνυμα και θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τους σκοπούς της έρευνας.
Ο χρόνος συμπλήρωσης δεν ξεπερνά τα 5 λεπτά.

*Required

1. 1. Πώς πηγαίνετε, συνήθως, ΑΠΟ το σπίτι ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ και πόσο χρόνο κάνετε; Παρακαλούμε σημειώστε τον συνηθέστερο τρόπο και διάρκεια διαδρομής.

Mark only one oval per row.

	Έως 5 λεπτά	5 - 10 λεπτά	10 - 15 λεπτά	15 - 20 λεπτά	Περισσότερο από 20 λεπτά
Αυτοκίνητο	◯	◯	◯	◯	◯
Περπάτημα	◯	◯	◯	◯	◯
Ποδήλατο	◯	◯	◯	◯	◯
Δίκυκλο	◯	◯	◯	◯	◯
Σχολικό λεωφορείο	◯	◯	◯	◯	◯
Άλλο	◯	◯	◯	◯	◯

2. 2. Για ποιες δραστηριότητες πηγαίνετε με τα ΠΟΔΙΑ από το σπίτι; Πόσο περίπου χρόνο σας παίρνει; *

Mark only one oval per row.

	Έως 10 λεπτά	10 - 30 λεπτά	30 - 1 ώρα	Περισσότερο από 1 ώρα	Δεν χρησιμοποιώ τα πόδια
Αγορές αγαθών	◯	◯	◯	◯	◯
Εκπαίδευση (σχολείο, φροντιστήριο, ξένες γλώσσες)	◯	◯	◯	◯	◯
Αθλητισμός	◯	◯	◯	◯	◯
Αναψυχή/ Διασκέδαση	◯	◯	◯	◯	◯
Άλλο	◯	◯	◯	◯	◯

3. 3. Πόσο συχνά πηγαίνετε για τις παρακάτω δραστηριότητες ΜΟΝΟΙ σας; (χωρίς συνοδεία γονέα ή κηδεμόνα) *

Mark only one oval per row.

	Ποτέ	Λίγες φορές	Καθημερινά μέσα στην εβδομάδα	Μόνο τα σαββατοκύριακα
Αγορές Αγαθών	◯	◯	◯	◯
Εκπαίδευση (σχολείο, φροντιστήριο, ξένες γλώσσες)	◯	◯	◯	◯
Αθλητισμός	◯	◯	◯	◯
Αναψυχή/ Διασκέδαση	◯	◯	◯	◯
Άλλο	◯	◯	◯	◯

4. 4. Κάνετε συχνά βόλτα με τα πόδια (εκτός της μετακίνησης από/προς το σχολείο); *

Mark only one oval.

- ◯ Σχεδόν ποτέ
- ◯ Μερικές φορές το χρόνο
- ◯ Μερικές φορές το μήνα
- ◯ Μερικές φορές την εβδομάδα
- ◯ Καθημερινά

5. 5. Αισθάνεστε ότι είστε ασφαλής όταν περπατάτε στη Χίο; (Δηλαδή, οι οδηγοί σας προσέχουν, τα πεζοδρόμια έχουν προβλήματα, έχετε ορατότητα για να περάσετε απέναντι;) *

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Καθόλου	◯	◯	◯	◯	◯	Πάρα πολύ

6. 6. Από πλευράς εγκληματικότητας αισθάνεστε ασφαλής να περπατάτε όταν νυχτώνει; *

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Καθόλου	◯	◯	◯	◯	◯	Πάρα πολύ

7. 7. Έχετε δικό σας ποδήλατο; *

Mark only one oval.

- ◯ Ναι
- ◯ Όχι *Skip to question 11*

8. 8. Αν έχετε δικό σας ποδήλατο, το χρησιμοποιείτε κυρίως μαζί με τους γονείς σας ή μόνος/η σας; *

Mark only one oval.

- ◯ Μόνος/η
- ◯ Μαζί με τους γονείς

9. 9. Αν έχετε δικό σας ποδήλατο, πόσο συχνά το χρησιμοποιείτε; *

Mark only one oval.

- ◯ Σχεδόν Ποτέ
- ◯ Μερικές φορές το χρόνο
- ◯ Μερικές φορές το μήνα
- ◯ Μερικές φορές την εβδομάδα
- ◯ Καθημερινά

10. 10. Αν έχετε δικό σας ποδήλατο, πόσο μακριά πηγαίνετε με ποδήλατο από το σπίτι σας; Σημειώστε το χρόνο (π.χ αριθμό λεπτών) χωρίς την επιστροφή *

Mark only one oval.

- ◯ Έως 10 λεπτά
- ◯ 10 - 20 λεπτά
- ◯ 20 - 30 λεπτά
- ◯ 30 - 45 λεπτά
- ◯ 45 - 60 λεπτά
- ◯ Περισσότερο από 1 ώρα

11. 11. Πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι (δρόμο ή πεζόδρομο); *

Mark only one oval.

- ◯ Σχεδόν Ποτέ
- ◯ Μερικές φορές το χρόνο
- ◯ Μερικές φορές το μήνα
- ◯ Μερικές φορές την εβδομάδα
- ◯ Καθημερινά

12. 12. Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τους διαθέσιμους χώρους (πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, πάρκα) στο δήμο;

Mark only one oval per row.

	Καθόλου ικανοποιημένος-η	Αδιάφορος-η	Αρκετά ικανοποιημένος-η	Πολύ ικανοποημένος-η
Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες				
Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή (π.χ. πλατείες)				
Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (πάρκα)				
Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση				

13. 13. Φύλο *

Mark only one oval.

- Αγόρι
- Κορίτσι
- Δεν επιθυμώ να απαντήσω

14. 14. Ηλικία *

15. 15. Τάξη *

Mark only one oval.

- Α΄Δημοτικού
- Β΄ Δημοτικού
- Γ΄Δημοτικού
- Δ' Δημοτικού
- Ε' Δημοτικού
- ΣΤ' Δημοτικού
- Α' Γυμνασίου
- Β' Γυμνασίου
- Γ' Γυμνασίου
- Α' Λυκείου
- Β' Λυκείου
- Γ΄Λυκείου

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

Παράρτημα ΙΙ: 1^{ΟΣ} ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

2021

1η Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Χίου

Μέσω Πλατφόρμας **e-presence**

(Σύνδεσμος: https://www.epresence.gov.gr/conferences)

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

12.00-12.10 **Χαιρετισμός.**

Ιωάννης Ξενάκης,
Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου

12.10-12.30 **Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ Δήμου Χίου.**
Θοδωρής Μαυρογεώργης
MSc Συγκοινωνιολόγος – Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ
ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.

12.30-12.50 **Το σύστημα κινητικότητας στο νησί της Χίου: Προβλήματα και Προκλήσεις – Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας**
Θάνος Βλαστός, Καθηγητής Ε.Μ.Π.
Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Ε.Μ.Π.

12.50-13.00 **Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού – Ρόλος Φορέων & Πολιτών.**
Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος
Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π.
Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π.
Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Ε.Μ.Π.

13.00-13.50 **Ερωτήσεις – Ανοικτή συζήτηση συμμετεχόντων φορέων και πολιτών.**

13.50-14.00 **Συμπεράσματα και επόμενα βήματα.**

ΤΡΙΤΗ

27/07/2021

12:00μ.μ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ 1ης ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Χίου

Ημερομηνία: Τρίτη, 27 Ιουλίου 2021
Ώρα έναρξης: 12.00
Τοποθεσία : Τηλεδιάσκεψη μέσω της πλατφόρμας e-presence, https://www.epresence.gov.gr/conferences

Φορείς/ Πολίτες:

1. Δήμος Χίου
2. ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
3. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
4. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Χίου
5. Επιμελητήριο Χίου
6. Φίλοι των Μονοπατιών
7. Αστικό ΚΤΕΛ
8. Τροχαία Χίου
9. Σύλλογος Θιγόμενων Ιδιοκτητών ΓΠΣ Χίου
10. ΤΕΕ
11. Πανεπιστήμιο Αιγαίου

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

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

1) Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου.

2) Το σύστημα κινητικότητας στο νησί της Χίου: Προβλήματα και Προκλήσεις - Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας

3) Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων & Πολιτών

Πρακτικά συνάντησης

- **12:05-12:09 Άνοιγμα Συζήτησης**

Τη συζήτηση άνοιξε ο **κ. Ιωάννης Ξενάκης, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου**. Ο κ. Ξενάκης (εκ μέρους του Δημάρχου κ. Σταμάτιου Κάρματζη και της Τεχνικής Υπηρεσίας) καλωσόρισε τους εκπροσώπους του Δικτύου Φορέων, τον κ. Θεόδωρο Μαυρογεώργη, τον κ. Θάνο Βλαστό και τον κ. Κωνσταντίνο Αθανασόπουλο.
Τόνισε ότι βασικός στόχος με το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας είναι η οργάνωση των αστικών δικτύων, δίνοντας έμφαση στον άνθρωπο και στην πόλη.

Στοίχημα είναι να αλλάξει η νοοτροπία των συμπολιτών, να υπάρχουν πιο υπεύθυνες συμπεριφορές και εναλλακτικές μετακινήσεις, ώστε να χρησιμοποιείται λιγότερος χώρος και ενέργεια σε σχέση με σήμερα.

- **12:09-12:34 Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου**

Στη συνέχεια, **ο κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε., ανέφερε -με αριθμητικά δεδομένα- ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί άμεσο κίνδυνο και οι επιπτώσεις θα είναι μη αναστρέψιμες, αν εξακολουθήσει να ισχύει το μοντέλο business as usual.

Τόνισε το χαρακτηριστικό της νησιωτικότητας αλλά και τη σύνδεση του νησιού με την υπόλοιπη χώρα από το λιμάνι και από το αεροδρόμιο.

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

- **12: 34-13:01 Το σύστημα κινητικότητας στο νησί της Χίου: Προβλήματα και Προκλήσεις - Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας**

Ο **κ. Θάνος Βλαστός**, Ομότιμος Καθηγητής του ΕΜΠ, ανέφερε ότι η περιοχή μελέτης είναι η ευρύτερη χώρα της Χίου και όχι όλο το νησί της Χίου.

«Η χώρα μεγαλώνει και προσελκύει όλο και περισσότερους νέους ανθρώπους, αυξάνεται δηλαδή ο πληθυσμός του νησιού και υπάρχει κορεσμός. Δεν έχει καμία σημασία εάν εφαρμοστούν κυκλοφοριακές πολιτικές εάν η πόλη διογκώνεται. Είναι σκόπιμο, δηλαδή, να εφαρμοστούν πολιτικές ενδυνάμωσης των χωριών του νησιού, των χωριών που έχουν παρατηθεί από τους κατοίκους και την πολιτεία. Η Χίος είναι μια δύσκολη περίπτωση ένταξης στη Βιώσιμη Κινητικότητα, καθώς δεν είναι δυνατόν να «βάλεις τάξη» στη χώρα όταν οι δρόμοι δεν υπακούν σε καμία λογική. Παρόμοιο παράδειγμα είναι η Κοζάνη και η Δράμα όπου οι κάτοικοι έκτιζαν άναρχα και οι δρόμοι είναι ότι έχει περισσέψει. Αναζητούμε να βάλουμε «τάξη» σε ένα οδικό δίκτυο που είναι πεπλεγμένα και δεν είναι δυνατόν να γίνουν αλλαγές. Αυτό που πρέπει να αλλάξει είναι τι «κάνουμε» πάνω σε αυτή την υποδομή. Να κερδίσουμε χώρο με μέσα/ τρόπους μετακίνησης που δεν καταλαμβάνουν δημόσιο χώρο.

Η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας είναι αμελητέα, οι κάτοικοι της Χίου είναι δέσμιοι του αυτοκινήτου. Το περπάτημα και το ηλεκτρικό ποδήλατο θα πρέπει να κυριαρχήσει, όπως είχε κάνει παλιά το αυτοκίνητο. Εάν αυτό ισχύει σε χωριά και πόλεις των Ευρωπαϊκών Χωρών, μπορεί να επιτευχθεί και στη Χίο. Στόχος για τη χώρα είναι να φύγουν τα αυτοκίνητα, είτε αυτά είναι συμβατικά είτε είναι ηλεκτρικά.

Το κέντρο είναι ένας τόπος όλο ζωντάνια, ο κόσμος θέλει να περπατήσει, υπάρχει αγορά, άρα είναι πιο προετοιμασμένος στην αλλαγή. Στο κέντρο της Χίου είναι συγκεντρωμένες αρκετές Διοικητικές Υπηρεσίες και βρίσκεται μακριά από τον Κήπο.

Ένας δακτύλιο είναι το Κάστρο, που δεν είναι ακριβώς το κέντρο της χώρας, αλλά εκεί συγκεντρώνονται υπηρεσίες, τοπόσημα, κ.ά. Πρόκειται για έναν συνδετήριο κόμβο νότια του Κήπου με την περιοχή του Τζαμιού.

Θα πρέπει να οριοθετηθούν οι περίμετροι και ποιο θα είναι το προστατευμένο κέντρο της χώρας.

Μεγάλο πλεονέκτημα είναι το λιμενικό μέτωπο που δεν έχει αναπτυχθεί αλλά θα πρέπει να αναδειχθεί.

Σημαντικό εργαλείο είναι οι μονοδρομήσεις αλλά δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος κίνησης. Ο Περιφερειακός θα πρέπει να αξιοποιηθεί.

Θα πρέπει να υπάρξει συνύπαρξη στους δρόμους μεταξύ των αυτοκινήτων, των πεζών και των ποδηλατών. Να μειωθούν οι ταχύτητες αλλά και ο αριθμός ιδιοκτησίας των ΙΧ. Στόχος είναι να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες και να στραφούν σε νέες τεχνολογίες και νοοτροπίες, όπως είναι το car pooling και το car sharing.

Το ΣΒΑΚ προτείνει μια στρατηγική για μια κοινωνία (τοπική κοινωνία) να λειτουργήσει με εναλλακτικό τρόπο και με εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης».

- **13:01-13:11 Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων & Πολιτών**

Στη συνέχεια, **κ. Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος**, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π. Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π. και μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας και της ομάδας έργου, παρουσίασε τα εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού.
Ανέφερε πως η Βιώσιμη Κινητικότητα πρέπει να γίνει πολιτική του κόσμου. Πρόκειται για έναν δύσκολο στόχο, αλλά η Ευρώπη έχει πολλά παραδείγματα να δείξει.

Η αναλυτική παρουσίαση του κ. Κωνσταντίνου Αθανασόπουλου επισυνάπτεται στο παρόν κείμενο.

- **13:11-15:00 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση**

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Σταμάτιος Καρουσάκης,** μέλος της ομάδας εργασίας, θέτοντας την ερώτηση κατά πόσο κάποιος από τους μελετητές έχει ζήσει την καθημερινότητα της Χίου σε περίοδο αιχμής. Οι αποστάσεις δεν είναι τόσο κοντινές και μικρές όσο κάποιος φαντάζεται. Η Χίος είναι μια μικρή πόλη που έχει ένα κόμπο, το Κάστρο και το λιμάνι.

Στην ερώτηση απάντησε ο **κ. Θάνος Βλαστός, Ομότιμος Καθηγητής του Ε.Μ.Π.,** λέγοντας πως έχει ζήσει και ζει στο νησί. Τα 20 λεπτά απόσταση με το αυτοκίνητο είναι δύσκολο να γίνουν όταν κάποιος μπαίνει μέσα στη χώρα. Αν κάποιος μπορούσε να μείνει στο χωριό και να δουλεύει από το σπίτι του, να έχει internet και να μην πέφτει το ρεύμα θα ήταν καλό. Τα χωριά θέλουν προστασία. Οι αποστάσεις είναι αρκετά μεγάλες αλλά δεν είναι αναγκαίο να συμβαίνουν καθημερινά. Το τελευταίο διάστημα ο κόσμος είναι πιο ανοικτός στο ενδεχόμενο να ζήσει διαφορετικά.

Τον λόγο πήρε μετά η **κα. Ευτυχία Βορριά,** επικεφαλής της ομάδας εργασίας, αναφέροντας πως οι άνθρωποι κάνουν μεγάλες αποστάσεις, αλλά οι κάτοικοι στο κέντρο προκαλούν θόρυβο, ηχορύπανση, κλπ. Πρότεινε τα ιδιωτικά αυτοκίνητα να μην μπορούν να εισέρχονται στο κέντρο της χώρας.

Τον λόγο ξαναπήρε ο **κ. Θάνος Βλαστός,** αναφέροντας πως οι κάτοικοι της χώρας και των χωριών βρίσκονται σε μια συνεχή αντιπαλότητα. Οι κάτοικοι του κέντρου έχουν το δικαίωμα να ζήσουν «ανθρώπινα», καθώς τα περισσότερα προβλήματα του κέντρου δημιουργούνται από τους κατοίκους των χωριών.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** τονίζοντας πως το ΣΒΑΚ δεν υλοποιείται μόνο από την ομάδα μελέτης, αλλά συμμετέχουν το Δίκτυο Φορέων αλλά και η Ομάδα Εργασίας. Τα προβλήματα της περιοχής μελέτης θα αποτυπωθούν σε επαρκή βαθμό, από όλους, και θα βελτιωθούν. Ανέφερε ότι ο κ. Θάνος Βλαστός γνωρίζει πολύ καλά το νησί της Χίου και ο ίδιος (Θ. Μαυρογεώργης) τα νησιά του Βορείου Αιγαίου. Στις 15-17/8 προγραμματίζονται να γίνουν αυτοψίες, προκειμένου να συλλεγούν οι ανάγκες των χρηστών αλλά και οι ιδιαιτερότητές τους.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** εκπρόσωπος του Συλλόγου Φίλοι των Μονοπατιών, κάνοντας λόγο πως ο Σύλλογος υποστηρίζει την καλή ποιότητα του περιβάλλοντος και είναι κατά της κλιματικής αλλαγής. Επιπλέον, ο Σύλλογος θα υποστηρίξει αλλαγές υπέρ των πεζών και του περιβάλλοντος της Χίου. Έκανε λόγο ότι πρέπει να αλλάξει η κουλτούρα σε σχέση με τα ήπια μέσα μεταφοράς και την πεζή μετακίνηση. Ανέφερε πως θα είναι ενεργός Φορέας και θα συμμετέχουν στις Διαβουλεύσεις. Προκειμένου να γίνει η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου Δασκαλόπετρα - Κοντάρι θα πρέπει να υλοποιηθεί πρώτα το ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να δώσει λύσεις σε άλυτα προβλήματα και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών των Δημοτικών Ενοτήτων Ομηρούπολης, Χίου και Αγίου Μηνά. Επίσης, τόνισε πως είναι σημαντικό ιδέες για συνδέσεις και αναπλάσεις να συζητηθούν στις Διαβουλεύσεις και να αξιολογηθούν αν μπορούν να συμπεριληφθούν στην μελέτη του ΣΒΑΚ. Επισήμανε στους μελετητές, ότι έχουν εκπονηθεί αρκετές μελέτες όπως ΓΠΣ, ΣΒΑΑ, μελέτες ανάπλασης, κυκλοφοριακές μελέτες, κ.ά., τα δεδομένα των οποίων μπορούν να μαζευτούν και να συζητηθούν.

Τον λόγο πήρε ο **κ. Ιωάννης Ξενάκης**, λέγοντας πως το ΣΒΑΚ πρόκειται για ένα γενικότερο στρατηγικό σχεδιασμό. Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου θα αναδείξει το κάστρο, τη λαχαναγορά αλλά θα αυξήσει τη ζήτηση για χώρους στάθμευσης. Για αυτό το λόγο θα χρειαστεί να γίνει Κυκλοφοριακή Μελέτη.

Τον λόγο πήρε μετά ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** εκπρόσωπος του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου, λέγοντας πως είναι στη διάθεση των μελετητών για οτιδήποτε χρειαστούν. Καθώς ο ίδιος είναι οδηγός του ΚΤΕΛ τα τελευταία 11 χρόνια, γνωρίζει τα χαρακτηριστικά της χώρας της Χίου καθ' όλη τη χρονική διάρκεια του έτους. Τα ΚΤΕΛ εξυπηρετούν μαθητές, πολίτες και μεταφορά δημοτών από τα δημοτικά parking της χώρας. Ωστόσο, τόνισε ότι τα δημοτικά parking χρησιμοποιούνται περισσότερο από ξένους.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** αρχικά ευχαρίστησε τον **κ. Ξυλά** για την παρουσία του στη Διαβούλευση και έπειτα τον ρώτησε για την εξυπηρέτηση του λιμανιού και του αεροδρομίου από το ΚΤΕΛ.

κ. Γεώργιος Ξυλάς (αποσυνδέθηκε)

Η **κα. Ευτυχία Βορριά,** ενημέρωσε ότι ο **κ. Ξυλάς** βρίσκεται στο Δ.Σ. του Αστικού ΚΤΕΛ της Χίου και είναι ένας δεκτικός και διαλλακτικός άνθρωπος.

Στη συνέχεια πήρε τον λόγο ο **κ. Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος,** ο οποίος ανέφερε ότι ο Δήμος πρέπει να περάσει το μήνυμα του περιορισμού του ιδιωτικού αυτοκινήτου, να δυσκολέψει δηλαδή τους κατοίκους να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο. Η πολιτική της Βιώσιμης Κινητικότητας είναι να αναπτύξει πόλεις με πιο συμπαγής μορφή.

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** απάντησε στην ερώτηση του **κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη** λέγοντας ότι μέσα στο λιμάνι δεν υπάρχει στάση του ΚΤΕΛ, η πιο κοντινή βρίσκεται σε απόσταση 400μ. Όσον αφορά στο αεροδρόμιο, δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη διαδρομή να πηγαίνει, μόνο όσες γραμμές έχουν κοντά στάσεις.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε επίσης αν τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ συμπίπτουν με τις αφίξεις - αναχωρήσεις από το λιμάνι και το αεροδρόμιο.

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** είπε ότι τα δρομολόγια δε συμπίπτουν και είναι πολύ δύσκολο να αλλάξει το πρόγραμμα. Επίσης, όταν κάποιος επισκέπτης φτάνει στο νησί δε θα προτιμήσει να μετακινηθεί με το ΚΤΕΛ. Το ΚΤΕΛ εξυπηρετούν περισσότερα τα καταλύματα που βρίσκονται στον Καρφά.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ανέφερε ότι και σε άλλα νησιά δεν εξυπηρετούνται οι κάτοικοι/ επισκέπτες από το ΚΤΕΛ. Επιπλέον, ρώτησε τον **κ. Γεώργιο Ξυλά** εάν γνωρίζει αν η εξυπηρέτηση των φοιτητών από την Αστική Συγκοινωνία είναι ικανοποιητική.

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** απάντησε λέγοντας ότι οι περισσότεροι φοιτητές μένουν μέσα στην πόλη και πηγαίνουν με τα πόδια στη σχολή. Επίσης, τα τελευταία 4 χρόνια υπάρχει ειδικό δρομολόγιο για τις δυτικές εστίες στις 21:30 μόνο για τους φοιτητές.

Τέλος, ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε τον **κ. Γεώργιο Ξυλά** ποιοι είναι οι βασικοί πελάτες που χρησιμοποιούν τα ΚΤΕΛ.

Ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** είπε ότι είναι κυρίως μαθητές και άνθρωποι μεγάλης ηλικίας. Οι εργαζόμενοι δεν χρησιμοποιούν την Αστική Συγκοινωνία.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε την **κα. Νικολέττα Κρουσουλούδη** (εκπρόσωπο του Πανεπιστημίου Αιγαίου) ποια είναι η άποψή της για τις μετακινήσεις των φοιτητών, αν δηλαδή γίνονται με τα πόδια, με ποδήλατο, με το ΚΤΕΛ ή με κάποιο άλλο όχημα.

Η **κα. Νικολέττα Κρουσουλούδη** απάντησε λέγοντας ότι οι φοιτητές κατά κύριο λόγο πηγαίνουν στο πανεπιστήμιο με τα πόδια, αν και τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιούν περισσότερο και το μηχανάκι. Για τις εστίες οι μετακινήσεις γίνονται είτε μέσω του ΚΤΕΛ είτε με ωτοστόπ. Τέλος, οι καθηγητές συνήθως παίρνουν ταξί ή σαν συνεπιβάτες σε κάποιο άλλο όχημα.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε πόσα άτομα παρακολουθούσαν τα μαθήματα προ COVID.

Η **κα. Νικολέττα Κρουσουλούδη** είπε ότι δεν γνωρίζει τον συγκεκριμένο αριθμός φοιτητών, αφού ποτέ δε χρειάστηκε να καταγραφεί. Επίσης, ανέφερε ότι υπάρχουν λίγοι ποδηλάτες. Πριν 5 χρόνια που γινόταν μια έρευνα για τα ηλεκτρικά ποδήλατα, ο κόσμος τα χρησιμοποιούσε και μάλιστα κάποιοι αγόραζαν. Με αυτόν τον τρόπο φαίνεται ότι ο κόσμος είναι πρόθυμος χρησιμοποιήσει ήπιες μορφές μετακίνησης.

Έπειτα ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε πόσοι χώροι στάθμευσης υπάρχουν για αυτοκίνητα μέσα στο Πανεπιστήμιο.

Η **κα. Νικολέττα Κρουσουλούδη** απάντησε πως υπάρχουν μόνο 20 - 25 θέσεις στάθμευσης. Οι μόνοι (κυρίως) που χρησιμοποιούν τις θέσεις στάθμευσης είναι οι διοικητικοί υπάλληλοι.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε εάν υπάρχει παρουσία/ συμμετοχή από τον εμπορικό σύλλογο.

Η **κα. Ευτυχία Βορριά,** απάντησε πως υπάρχει συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων αλλά δεν βρίσκονται στη Διαβούλευση.

Στη συνέχεια ο **κ. Ιωάννης Ξενάκης,** Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Χίου, λόγω άλλων υποχρεώσεων αποχώρησε νωρίτερα από τη Διαβούλευση αλλά πρώτα ευχαρίστησε όλους τους Φορείς για την συμμετοχή τους.

Έπειτα, ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης** ρώτησε σχετικά με την παράνομη στάθμευση στις εμπορικές ζώνες και στις περιοχές αναψυχής. Σε μια τυπική περίοδο ποιες είναι οι επιβαρυμένες περιοχές κι αν εφαρμόζεται ελεγχόμενη στάθμευση σε περιοχές της χώρας.

Τον λόγο πήρε η **κα. Ευτυχία Βορριά,** λέγοντας πως σαφώς και υπάρχει παράνομη στάθμευση. Παλαιότερα η Δημοτική Αστυνομία βοηθούσε την Τροχαία. Τέλος, ελεγχόμενη στάθμευση εφαρμόζεται περιμετρικά του Κήπου και της Πλατείας. Βέβαια, ανέφερε ότι ο πιο κατάλληλος για να απαντήσει στην ερώτηση είναι ο **κ. Παντελής Καλανδρόπουλος** (εκπρόσωπος της Τροχαίας Χίου).

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Παντελής Καλανδρόπουλος,** απάντησε πως η παράνομη στάθμευση είναι πολύ αυξημένη και ένας πολύ σημαντικός στόχος θα πρέπει να είναι η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Αυτό συμβαίνει λόγω της λανθασμένης νοοτροπίας και της επιθετικής οδήγησης. Στην Χίο υπάρχει η νοοτροπία, όχι απλώς να «παρκάρω» κοντά στον προορισμό, αλλά ακόμη και μέσα. Μεγάλο πρόβλημα παράνομης στάθμευσης, είπε ότι υπάρχει στις οδούς Βενιζέλου και Ροδοκανάκη. Επίσης, η Χίος είναι ο 3^{ος} Νομός σε ιδιοκτησία δίκυκλων. Σαφής στόχος είναι η αλλαγή της νοοτροπίας που έχουν οι οδηγοί, το οποίο μπορεί να γίνει με την επικοινωνία με Φορείς, Συλλόγους, παιδιά, κ.ά. Το πρόβλημα, στην κυκλοφορία και στη στάθμευση είναι η καθημερινότητα του νησιού και όχι η τουριστική περίοδος.

Έπειτα ο **κ. Θάνος Βλαστός** ρώτησε τον τον **κ. Καλανδρόπουλο** τι προτείνει για να αλλάξει η νοοτροπία των οδηγών. Για να αλλάξει η νοοτροπία απαιτούνται αλλαγές και μέτρα ανάδειξης όχι περιοριστικά.

Ο **κ. Παντελής Καλανδρόπουλος** συμφώνησε με τον κ. Βλαστό ότι χρειάζονται βελτιωτικά μέτρα κι όχι περιοριστικά για να βελτιωθεί η κατάσταση της Χώρας. Επίσης, εξέφρασε την επιθυμία του να υλοποιηθούν τα μέτρα της μελέτης, ώστε να βελτιωθεί η ζωή και η καθημερινότητα των ανθρώπων.

Τον λόγο πήρε μετά η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** λέγοντας πως έχει γίνει μια προσπάθεια για ελεγχόμενη στάθμευση παρά την οδό στον Κήπο με οπτικές ίνες. Είχε γίνει παλαιότερα από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου καταγραφή στο πεδίο με ερωτηματολόγια Προέλευσης - Προορισμού. Αν δεν γίνουν αλλαγές, η καθημερινότητα θα χειροτερέψει. Τέλος, αναφέρει ότι μόνο μέσα από την ενημέρωση και τη συμμετοχή ο κόσμος θα καταλάβει ότι οι μελέτες γίνονται για να καλυτερέψει η ποιότητα ζωής τους.

Στη συνέχεια ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** επισημαίνει ότι αναμένεται το ΦΕΚ για το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Χίου. Επιπλέον, αναφέρει ότι χρειάζονται νέοι χώροι στάθμευσης περιφερειακά και θέτει την ερώτηση εάν το νέο ΓΠΣ τα λαμβάνει υπόψη.

Η **κα. Ευγενία Μαρίνη,** είπε ότι το το νέο ΓΠΣ ξεκίνησε το 2009 και έκανε πολλά χρόνια μέχρι να ολοκληρωθεί. Δε δίνει καμία κατεύθυνση ως προς τις χρήσεις γης, δεν κάνει ριζοσπαστικές αλλαγές, δίνει ελάχιστες κατευθύνσεις για τις μεταφορές και τοποθετεί χώρους στάθμευσης ανά περιοχή.

Έπειτα ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε για τους υφιστάμενους χώρους στάθμευσης και το χρόνο για τον δημοτικό χώρο στάθμευσης με ΙΧ ή με το ΚΤΕΛ.

Στην ερώτηση απάντησε η **κα. Ευτυχία Βορριά** λέγοντας ότι το ΚΤΕΛ τα χρησιμοποιούν άτομα με μικρή αξία του χρόνου. Ο δημοτικός χώρος στάθμευσης Φάρκαινα κατά τις ώρες αιχμής είναι γεμάτος, καθώς τον χρησιμοποιούν για τα μαγαζιά κι όχι μόνο σαν χώρο μετεπιβίβασης. Υπάρχει, επίσης, ο χώρος στάθμευσης στα Ταμπάκικα και σε κοντινή απόσταση είναι το Πανεπιστήμιο όπου υπάρχει σταθμός ενοικίασης ποδηλάτων.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** ρώτησε εάν οι κάτοικοι του κέντρου έχουν πρόβλημα στάθμευσης.

Η **κα. Ευτυχία Βορριά** απάντησε πως κάθε οικογένεια έχει πάνω από 2 ΙΧ στην ιδιοκτησία της. Επιπλέον, όλοι χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους για να κατέβουν στο κέντρο και δεν υπάρχει αρκετός χώρος στάθμευσης. Για να μετακινηθεί στο κέντρο κάποιος χρειάζεται να περιμένει 10'-15' το ΚΤΕΛ, οι περισσότεροι προτιμούν να πάρουν το αυτοκίνητό τους παρά να περιμένουν τη συγκοινωνία. Για αυτό το λόγο ο ρόλος των ΜΜΜ θα πρέπει να ενδυναμωθεί προκειμένου να απόσυμφορηθεί το κέντρο από τα αυτοκίνητα.

Τον λόγο στη συνέχεια πήρε ο **κ. Θάνος Βλαστός** αναφέροντας ότι το επόμενο μέσο πιο συγγενές με το αυτοκίνητο είναι το ποδήλατο. Η σχέση του ανθρώπου με το αυτοκίνητο είναι ένας γόρδιος δεσμός που θέλει κόψιμο. Λύση δεν είναι η ελεγχόμενη στάθμευση, αντί να απομακρύνει αυτοκίνητα προσελκύει περισσότερα οχήματα και βελτιώνει την εναλλαγή της στάθμευσης. Η παράνομη στάθμευση «παίρνει» χώρο από τον πεζό, τον ποδηλάτη και τα παιδιά.

Τον λόγο πήρε μετά η **κα. Ευτυχία Βορριά** λέγοντας ότι είναι αντίθετη με τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης.

Ο **κ. Θάνος Βλαστός** στη συνέχεια είπε ότι το κέντρο της Χίου δεν είναι κόμβος για να παρκάρω το αυτοκίνητο.

Έπειτα ο **κ. Γεώργιος Ξυλάς,** ανέφερε σε σχέση με τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ ότι ξεκινάνε 07:40 από το parking, με δρομολόγιο ανά 20', έχουν μικρό κόστος διαδρομής (0,50 ευρώ) και η κάθε διαδρομή κυμαίνεται από 7-9 λεπτά.

Τον λόγο μετά πήρε ο κ**. Θεόδωρος Μαυρογεώργης,** κάνοντας μια ανακεφαλαίωση όσων ακούστηκαν. Δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα που δεν έχει αντιμετωπιστεί και σε άλλους Δήμους. Υπάρχει το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης, όπως και η στάθμευση στο κέντρο της Χώρας, λόγω των πολλαπλών χρήσεων γης. Σημαντικό είναι ο πολύ υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων, η έλλειψη περιορισμών και η ύπαρξη κάποιων χώρων στάθμευσης περιμετρικά. Ακόμη, σημαντικό είναι το Αστικό ΚΤΕΛ της Χίου, αλλά χρειάζονται

περισσότερα στοιχεία για τους υπερτοπικούς πόλους του νησιού το λιμάνι, το αεροδρόμιο και το Πανεπιστήμιο. Οι μετακινήσεις από αυτούς τους 3 βασικούς πόλους πρέπει να ενθαρρυνθεί προκειμένου να γίνουν με βιώσιμους τρόπους.

Έπειτα ο **κ. Θάνος Βλαστός** μίλησε για την καλή στελέχωση του Δήμου αλλά και το πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος του Δήμου και της Ομάδας Εργασίας για να κάνει τόσο την τοπική κοινωνία όσο και τους εκπροσώπους του Δικτύου Φορέων πιο δεκτικούς στις αλλαγές που θα προτείνει το ΣΒΑΚ.

Τέλος, η **κα. Ευτυχία Βορριά** έκλεισε την 1η Διαβούλευση αφού πρώτα ευχαρίστησε όλους τους συμμετέχοντες και ανανεώνει το ραντεβού για την επόμενη Δημόσια Διαβούλευση.

Επισύναψη εγγράφων

- *Πρόγραμμα Συνάντησης*

- *Παρουσιάσεις*
  1. κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη, Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Fin), ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.,
  2. κ. Κωνσταντίνου Αθανασόπουλου, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π. Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π. και μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ»

1η Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση

«Τι είναι ΣΒΑΚ; Το ΣΒΑΚ Δήμου Χίου»

ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

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

Αθήνα, Τρίτη 27 Ιουλίου 2021

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

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

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

- Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοχης Σύμπραξης: ***(16) ΣΒΑΚ Δήμων Αθηναίων (έχει ολοκληρωθεί)***, Πειραιά, Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Χαλανδρίου ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Ελληνικού-Αργυρούπολης ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Κηφισιάς ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Δάφνης-Υμηττού, Πεντέλης ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Χαλκίδας, Ζωγράφου ***(έχει ολοκληρωθεί)***, Καρδίτσας, Θηβαίων, Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, Χίου, Βύρωνα
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: Ποδηλατοδρόμων και «Πράσινων» Διαδρομών, Δημοτικής Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών & συγκοινωνιακών μελετών για τις νέες επενδύσεις του MASTERPLAN του Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.)
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013- σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015- σήμερα)
- Πελατολόγιο: δημόσιοι φορείς και οργανισμοί (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΟΛΠ ΑΕ, Περιφέρειες, Νομαρχίες και Δήμους της Επικράτειας), ΝΠΙΔ και ΝΠΔΔ (Αττική Οδός ΑΕ, Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"), κα

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

ΜΣΜ Consulting

Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

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

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

Το ΣΒΑΚ συντάσσεται με βάση τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

ΜΣΜ Consulting

Γιατί Βιώσιμη Κινητικότητα

Κλιματική Αλλαγή:

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

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

ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ

ΜΣΜ Consulting

Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή

1. Τέσσερεις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και το θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Μέχρι το 2030: 50% ↑ ετήσιας επιβατικής κίνησης & 70% ↑ ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Μέχρι το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το ½ του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

- Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- Αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- Θέρμανση των ωκεανών
- Οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO_2)
- Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- Καιόμενα δάση στην Αμερικάνικη Ήπειρο
- Ακραία καιρικά φαινόμενα

Φυσικό Οικοσύστημα **+** **τύχη της ανθρωπότητας** **: ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ**

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη υγεία, **προκαλώντας κατά μέσο όρο 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως,** στην Ευρώπη μόνο.

Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900 πρόωρους θανάτους** στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.

Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την οικονομία των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. € ετησίως** ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**

Ηθική ευθύνη του Επιστήμονα να προειδοποιήσει για την υπαρκτή απειλή και να θέσει την κατάσταση ως πραγματικά έχει.

Βιώσιμη Κινητικότητα και Ποδήλατο

- Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου** διοξειδίου του άνθρακα (**CO_2**) **ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη**. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες** εκπομπές CO_2 μίας **ολόκληρης** χώρας (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται **έως 5,6 δισεκατομ. €** *ετησίως*.
- Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα** ανά έτος, ποσό **το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας**, όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €**.

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;

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

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα ;

Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα

Έτος	Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266 επιβατικά ΙΧ
Πριν το 1940	~ 8.500-9.000 επιβατικά ΙΧ
1954	14.000 επιβατικά ΙΧ
1961	41.000 επιβατικά ΙΧ
1965	96.149 επιβατικά ΙΧ
1970	210.000 επιβατικά ΙΧ
1977	427.000 επιβατικά ΙΧ
1985	1.226.070 επιβατικά ΙΧ
1995	2.171.201 επιβατικά ΙΧ
2005	4.260.560 επιβατικά ΙΧ
2010	5.183.313 επιβατικά ΙΧ
2018	5.249.135 επιβατικά ΙΧ

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

ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.

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

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

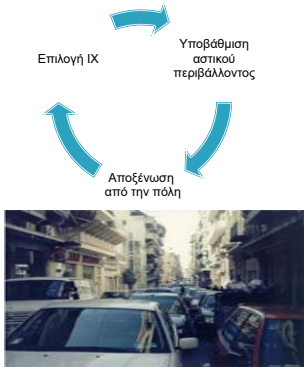
Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/ κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

Τα χαρακτηριστικά του Σ.Β.Α.Κ.

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

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

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







Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)

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

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου χώρου



Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων

Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού



Τι πόλη θέλουμε ;;;







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



ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ELTIS



Θεσμικό Πλαίσιο

- Πολύ πρόσφατα ψηφίστηκε ο Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.».

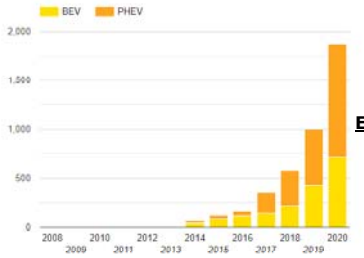
- Το ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με βάση τον Ν. 4784/2021 και θα συμπληρωθεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS.

Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

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

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

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



Ελλάδα



Πορτογαλία



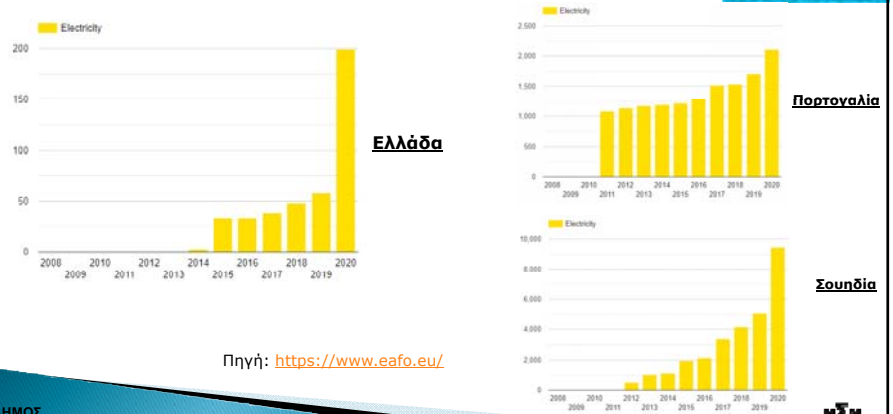
Σουηδία

BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά
PHEV = Plug-in υβριδικά

Πηγή: https://www.eafo.eu/

ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

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



Πηγή: https://www.eafo.eu/

Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



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

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

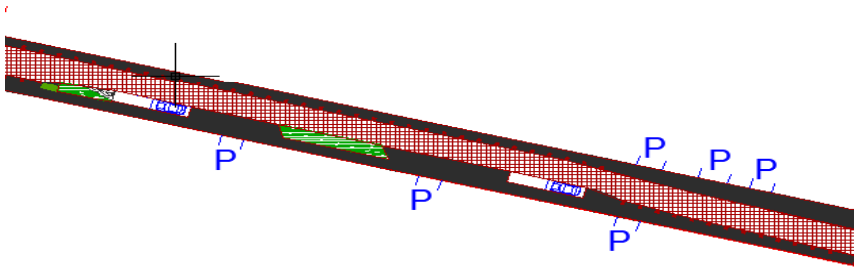


Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



Ήπιας Κυκλοφορίας







Διαβάσεις Πεζών









Πληροφόρηση - Τοπόσημα







ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΒΟΥΛΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)









Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΧΙΟΥ

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Χίου χρηματοδοτείται **στο σύνολό του** από το Πράσινο Ταμείο.

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

Παραδοτέα Σ.Β.Α.Κ.

- Παραδοτέο 2ο (Στάδιο 1) ➡ έως 19/9/2021
2 μήνες για την έγκριση 2ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 3ο (Στάδιο 2) ➡ έως 19/12/2021
1,5 μήνας για την έγκριση 3ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 4ο (Στάδιο 3) ➡ έως 19/03/2022
1,5 μήνας για την έγκριση 4ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 5ο (Στάδιο 4) ➡ έως 04/06/2022
1,5 μήνας για την έγκριση 5ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 6ο (Στάδιο 5) ➡ έως 19/08/2022
1,5 μήνας για την έγκριση 6ου Παραδοτέου
- Παραδοτέο 7ο (Στάδιο 6) ➡ έως 04/11/2022
1 μήνας για την έγκριση 7ου Παραδοτέου

ΣΤΑΔΙΑ Σ.Β.Α.Κ.

Μεταξύ άλλων:

- Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών
- Ενδεικτικές Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων
- Ενδεικτικές Απογραφές στάθμευσης
- Συμμετοχικός Σχεδιασμός/ Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ/ Ερωτηματολόγια/ Διαβουλεύσεις
- Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
- Επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
- Σύνταξη του Σχεδίου Δράσης
- Σχέδιο Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ

…ΚΑΙ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΗΝ COVID-19



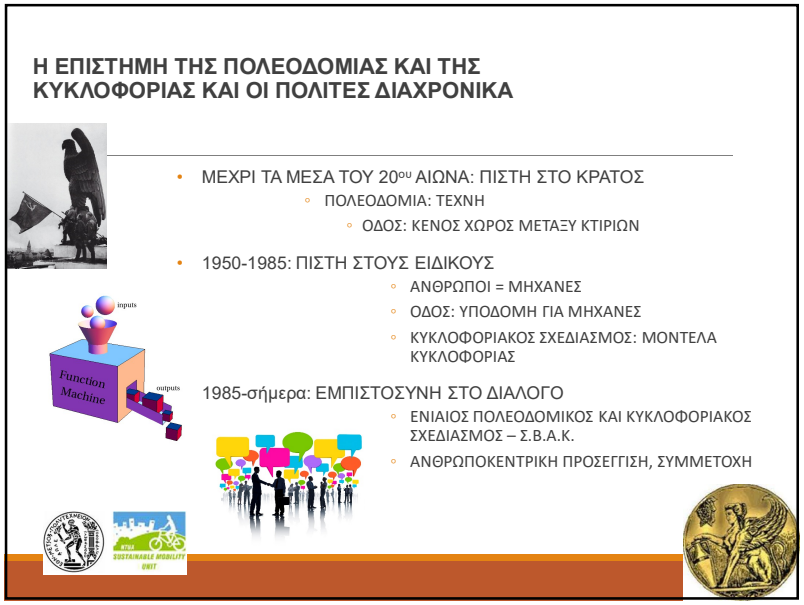
…ΚΑΙ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΗΝ COVID-19

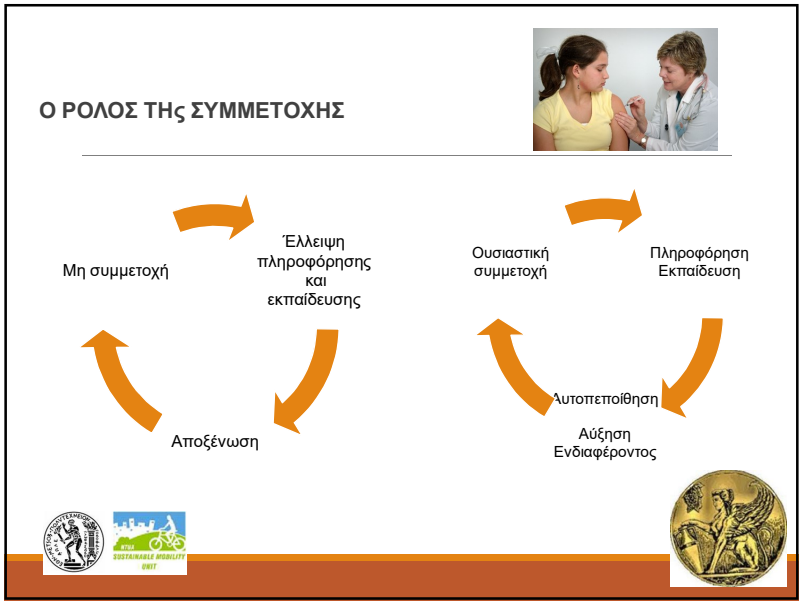
- αύξηση της ζήτησης για διανομές (delivery, e-αγορές) σε άδειους από κυκλοφορία δρόμους
- το e-commerce ήρθε για να μείνει …. και όταν οι δρόμοι θα είναι γεμάτοι οχήματα…
- **αυξημένη πεζή ή με ποδήλατα μετακίνηση των πολιτών κατά τη διάρκεια των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας (για ατομική άσκηση & ελλείψει άλλων εναλλακτικών δραστηριοτήτων)**,
- αποτελεί εξαιρετική ευκαιρία το να προωθηθούν τα ήπια μέσα μετακίνησης (και τα εγγενή πλεονεκτήματά τους για την υγεία και την οικονομία) αντί των μηχανοκίνητων ιδιωτικών μέσων
- επιτακτική η απελευθέρωση και διάθεση του δημόσιου χώρου προς όφελος του περπατήματος, του ποδηλάτου και των δραστηριοτήτων άθλησης και ψυχαγωγίας
- ενίσχυση της οδικής ασφάλειας με μέτρα (όμοια με άλλων κρατών) γενικευμένης θέσπισης ορίων ταχύτητας 30χλμ/ώρα σε κεντρικές περιοχές των πόλεων.

Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!

«Διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων και Πολιτών»,
Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος
Μέλος ΕΔΙΠ, ΕΜΠ









«Διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού - Ρόλος Φορέων και Πολιτών»,
Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος
Μέλος ΕΔΙΠ, ΕΜΠ

Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ

- ΣΥΛΛΟΓΗ ΙΔΕΩΝ

Ιστοσελίδα: http://chios.sbak.gr/

- ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ, ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

http://maps.google.com

https://www.strava.com/

https://bikemaps.org/