



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΣΥΡΟΥ-ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το Πρακτικό της **18-10-2023** με **αριθμ. 36**
 Συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου Σύρου-
 Ερμούπολης

ΑΠΟΦΑΣΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟ 349

ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΣΥΡΟΥ-ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΙΒΑΔΑΡΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ : ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΡΑΝΗΣ

ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ : ΜΑΡΙΑ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΣΥΡΟΥ - ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ

Συνεδρίασε σήμερα 18-10-2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.30, στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημαρχείου (Πλατεία Μιαούλη, β' όροφος), σε Δια Ζώσης Τακτική Συνεδρίαση (Άρθρο 67 του Ν.3852/10 & Άρθρο 11 του Ν.5043/13-04-2023), μετά από την υπ' αριθ. Πρωτ. 19904/13-10-2023, πρόσκληση του Προέδρου του Δημοτικού Συμβουλίου, για συζήτηση και λήψη αποφάσεων στα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Κατά την έναρξη της συνεδρίασης ο Πρόεδρος διαπίστωσε ότι σε σύνολο είκοσι επτά (27) Δημοτικών Συμβούλων ήταν:

Παρόντες 19

ΑΝΔΡΕΑΣ ΓΙΑΛΟΓΛΟΥ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΩΤΕΙΝΙΑΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΡΑΝΗΣ, ΜΗΝΑΣ ΑΛΗΦΡΑΓΚΗΣ, ΚΛΕΟΝΙΚΗ (ΑΛΙΚΗ) ΛΕΟΝΤΑΡΙΤΗ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ, ΕΙΡΗΝΗ ΔΡΑΚΟΥ, ΜΑΡΚΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ, ΘΩΜΑΗ ΜΕΝΔΡΙΝΟΥ, ΡΟΖΑ ΞΑΝΘΑΚΗ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΟΥΝΑΒΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΚΕΥΟΦΥΛΑΞ, ΝΙΚΗΤΑΣ ΓΡΥΠΑΡΗΣ, ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΡΟΥΣΣΟΥΝΕΛΟΣ, ΜΑΡΙΑ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΪΛΗΣ και ΠΕΤΡΟΣ ΜΩΤΟΣ.

Απόντες 8

Στην συνεδρίαση απουσίαζαν αν και νόμιμα εκλήθησαν οι Δημ. Σύμβουλοι κ.κ.: ΚΑΝΔΙΩ ΜΑΡΑΓΚΟΥ, ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΠΡΙΝΤΕΖΗ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΙΤΑΟΥΛΗΣ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΤΑΒΑΣ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ, ΜΑΡΙΟΣ ΒΟΥΤΣΙΝΟΣ, ΔΟΜΕΝΙΚΟΣ ΣΑΓΚΙΝΕΤΟΣ και ΒΕΝΕΔΙΚΤΟΣ ΣΟΥΜΠΙΤΣΗΣ.

Στην συνεδρίαση ήταν παρών και ο Δήμαρχος κ. Νικόλαος Λειβαδάρας.

ΘΕΜΑ 1ο: «Έγκριση Σχεδίου Στρατηγικής Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Σύρου – Ερμούπολης.»

Κατά την διάρκεια των Ανακοινώσεων προσήλθε ο Δημ. Σύμβουλος κος Αλ. Αθανασίου.

Αφού έλαβε υπόψη:

1. Την προφορική εισήγηση του Προέδρου, ο οποίος θέτει υπόψη του Σώματος το με αριθ. πρωτ. 19214/03-10-2023 έγγραφο του Τμήματος Έργων Οδοποιίας/Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, το οποίο έχει ως εξής: «**ΘΕΜΑ: Έγκριση του σχεδίου ΣΒΑΚ του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης.**

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του δήμου. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος του δήμου. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το Νόμο 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021).

Στο πρώτο παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 0: «Εκκίνηση της διαδικασίας». Συγκεκριμένα οι πληροφορίες που περιλαμβάνει το παραδοτέο αφορούν τη στελέχωση και εκπαίδευση της ομάδας έργου και τη συγκρότηση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων που θα συμβάλλουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Επίσης, περιλαμβάνει τα εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS, το Σύμφωνο δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας, τον καθορισμό της περιοχής παρέμβασης, την αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών, καθώς και των τοπικών σχεδίων και στρατηγικών καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Τέλος, συμπεριλαμβάνει τα εργαλεία διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του δήμου.

Στο δεύτερο παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στα Στάδια 1: «Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών» & 2: «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης». Συγκεκριμένα

οι πληροφορίες που περιλαμβάνει το παραδοτέο αφορούν το Πλάνο Συμμετοχής των ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, την προετοιμασία, την διεξαγωγή και τα αποτελέσματα της Α΄ Διαβούλευσης, την αποτύπωση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την ανάλυση SWOT και τέλος την ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας.

Στο τρίτο παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο Στάδια 3: «Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων». Πιο συγκεκριμένα το παραδοτέο αφορά την ανάπτυξη του κοινού οράματος για την ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος της πόλης που θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ, τη διοργάνωση και την ανάλυση των αποτελεσμάτων των σταδίων της 2ης φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού (συνάντηση με φορείς και διαδικτυακή διαβούλευση) για τη διαμόρφωση των στρατηγικών στόχων και των προσχεδίων των μελλοντικών σεναρίων κινητικότητας, που θα αποτελέσει και τη βάση για το σύστημα μετακινήσεων της πόλης, την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα ως αποτέλεσμα των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης και των συμμετοχικών διαδικασιών και την ποσοτικοποίηση των στόχων λαμβάνοντας υπόψη και τις τάσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Τέλος στο τέταρτο και τελευταίο Παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στα Στάδια 4: «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων», 5: «Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης - Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης» & 6: «Υιοθέτηση και Έγκριση ΣΒΑΚ». Πιο συγκεκριμένα στο παραδοτέο αναλύονται διεξοδικά τα τρία προτεινόμενα σεναρία που περιγράφηκαν σε νωρίτερο στάδιο μέσω του διαδικτυακού εργαλείου το οποίο προβλέπει τις επιπτώσεις που θα έχει στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της περιοχής καθώς και η εφαρμογή μέτρων που πλαισιώνουν το περιεχόμενο κάθε σεναρίου. Εν συνεχεία παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου αναφορικά με την επιλογή του πιο 'επιθυμητού' σεναρίου αστικής κινητικότητας το οποίο θα αποτελέσει τη βάση για το σχεδιασμό του συστήματος μετακινήσεων της πόλης στο άμεσο μέλλον. Έπειτα περιγράφονται τα πακέτα μέτρων που θα συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων καθώς και η αντίστοιχη ανάλυση του κόστους και των ωφελειών που θα προκύψουν από την εφαρμογή τους. Στη συνέχεια το κείμενο περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων για την εκπόνηση και την παρακολούθηση όλων των απαιτούμενων δραστηριοτήτων του ΣΒΑΚ μεταξύ των φορέων με ταυτόχρονο οικονομικό προϋπολογισμό των συγκεκριμένων μέτρων. Κλείνοντας συντάχθηκε το τελικό κείμενο του ΣΒΑΚ, το οποίο αποτελεί μια σύνοψη των αποτελεσμάτων όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Παρακαλούμε να εισάγεται το θέμα στο Δημοτικό Συμβούλιο και να προτείνεται την έγκριση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου - Ερμούπολης».

2.- Τη γενομένη διαλογική συζήτηση η οποία αναγράφεται στο ταυτόριθμο πρακτικό συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου.

3.- Την πρόταση του Προέδρου όπως το Σώμα εγκρίνει το Σχέδιο Στρατηγικής Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), του Δήμου Σύρου – Ερμούπολης.

4.- Την γενομένη ψηφοφορία κατά την οποία την πρόταση του Προέδρου ψήφισαν οι κ.κ. : Α. Γιαλόγλου, Ν. Φωτεινιάς, Ι. Βρούτσης, Ι. Κεράνης, Μ. Αληφραγκής, Αλ. Λεονταρίτη, Ε. Χαλκιάς, Ειρ. Δράκου, Μ. Ρούσσοι, Θ. Μενδρινού, Αλ. Αθανασίου, Ρ. Ξανθάκη, Γ. Δούναβης, Δ. Κοσμάς, Ν. Σκευοφύλαξ, Ν. Γρυπάρης, Απ. Ρουσσουνέλος, Μ. Καζαντζάκη και Π. Μώτος, σύνολο δεκαεννέα (19) ψήφοι. Παρών, μια (1) ψήφος, δήλωσε ο Δημ. Σύμβουλος κος Ν. Καίλης.

5.- Τις διατάξεις: α) των άρθρων 93 έως 102 του Ν. 3463/2006, όπως ισχύουν, β) των άρθρων 65, 67, 69 και 94 του Ν. 3852/2010, όπως ισχύουν, γ) του Ν. 4555/2018, δ) του Ν. 4623/2019 ε) του Ν.5013/2023,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

A. Εγκρίνει το Σχέδιο Στρατηγικής Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), του Δήμου Σύρου – Ερμούπολης.

B. Σύμφωνα με το άρθρο 118 του Ν. 4555/2018, οποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον μπορεί να προσφύγει ενώπιον του Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε ημερών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΡΑΝΗΣ

ΜΑΡΙΑ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ

ΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΓΙΑΛΟΓΛΟΥ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΩΤΕΙΝΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΜΗΝΑΣ ΑΛΗΦΡΑΓΚΗΣ

ΚΛΕΟΝΙΚΗ ΛΕΟΝΤΑΡΙΤΗ
ΕΙΡΗΝΗ ΔΡΑΚΟΥ
ΜΑΡΚΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ
ΘΩΜΑΗ ΜΕΝΔΡΙΝΟΥ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
ΡΟΖΑ ΞΑΝΘΑΚΗ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΟΥΝΑΒΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΚΕΥΟΦΥΛΑΞ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΓΡΥΠΑΡΗΣ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΡΟΥΣΣΟΥΝΕΛΟΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΪΛΗΣ
ΠΕΤΡΟΣ ΜΩΤΟΣ
Ακριβές Αντίγραφο

Ο Πρόεδρος του Δ. Σ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΡΑΝΗΣ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης

Παραδοτέο Δ
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση
Πακέτου Μέτρων-Οριστικό
ΣΒΑΚ-Μεθοδολογία
παρακολούθησης και
αξιολόγησης των Μέτρων



ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2022

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	5
1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Δ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ.....	7
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΣΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ 5 & 10 ΕΤΩΝ	11
2.1 Σύντομη περιγραφή Μηδενικού Σεναρίου	11
2.2 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Α	12
2.3 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Β	17
2.4 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Γ	21
3. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	27
3.1 Εισαγωγή.....	27
3.2 Σχεδιασμός έρευνας ερωτηματολογίου	27
3.3 Διεξαγωγή έρευνας	28
3.4 Αποτελέσματα έρευνας	28
3.5 Διαμόρφωση τελικού σεναρίου	35
4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	37
4.3 Αναλυτική παρουσίαση των μέτρων του προσχεδίου	39
5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ, ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΩΦΕΛΕΙΩΝ.....	48
5.1 Ανάλυση μέτρων ΣΒΑΚ.....	49
5.1 Χρονοδιάγραμμα και εκτίμηση κόστους δράσεων ΣΒΑΚ.....	108
6. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ	117
7. ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	123
8. ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ & ΥΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	134
9. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΡΙΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	136
Παράρτημα.....	140
Παράρτημα.....	141

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας (ιδία επεξεργασία)	29
Διάγραμμα 2: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την αποσυμφόρηση των οδών από τα μηχανοκίνητα μέσα (ιδία επεξεργασία)	29
Διάγραμμα 3: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη μείωση των αέριων εκπομπών (ιδία επεξεργασία)	30
Διάγραμμα 4: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την εξασφάλιση προσβασιμότητας στους κοινόχρηστους χώρους (ιδία επεξεργασία)	31
Διάγραμμα 5: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη βέλτιστη διαχείριση και οργάνωση της στάθμευσης (ιδία επεξεργασία)	31
Διάγραμμα 6: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε όλους (ιδία επεξεργασία)	32
Διάγραμμα 7: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με το βαθμό εφικτότητας υλοποίησης του Σεναρίου στην πόλη(ιδία επεξεργασία)	33
Διάγραμμα 8: Ποσοστιαία προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους (ιδία επεξεργασία)	33

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps για το Σενάριο Α.13	
Πίνακας 2: Αποτελέσματα Α Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο ...	14
Πίνακας 3: Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps για το Β Σενάριο.17	
Πίνακας 4: Αποτελέσματα Β Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο ...	19
Πίνακας 5: Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps για το Γ Σενάριο .22	
Πίνακας 6: Αποτελέσματα Γ Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο....	24
Πίνακας 7: Αναλυτική παρουσίαση μέτρων	40
Πίνακας 8: Πακέτα Μέτρων του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης.....	49
Πίνακας 9: Χρονοδιάγραμμα υλοποίηση δράσεων ΣΒΑΚ (σε ορίζοντα πενταετίας και δεκαετίας)	108
Πίνακας 10: Ενδεικτική κοστολόγηση δράσεων ΣΒΑΚ.....	111
Πίνακας 11: Δείκτες παρακολούθησης μέτρων ΣΒΑΚ.....	123
Πίνακας 12: Συμμετέχοντες εμπλεκόμενοι φορείς στην 3 ^η διαβούλευση ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης.....	139

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Διάγραμμα Δραστηριοτήτων της Μεθοδολογίας του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης	8
Σχήμα 2: Διαμόρφωση πακέτων μέτρων και επιμέρους μέτρων	38

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Τρίτη Διαβούλευση ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης.....	139
--	-----

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Προτεινόμενη χάραξη ποδηλατοδρόμου (ιδία επεξεργασία) Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
Χάρτης 2: Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού (ιδία επεξεργασία) Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
Χάρτης 3: Χώροι Στάθμευσης και Περιοχές Παρέμβασης ΣΒΑΚ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης (ιδία επεξεργασία)..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
Χάρτης 4: Προτεινόμενες Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας στην Ερμούπολη (ιδία επεξεργασία)	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Χάρτης 5: Κύριο Οδικό Δίκτυο και Περιοχές Παρέμβασης ΣΒΑΚ Δήμου Σύρου – Ερμούπολης (ιδία επεξεργασία)..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
Χάρτης 6: Διαχείριση κυκλοφορίας των οδών Σμύρνης, Καποδιστρίου, Ανδρέα Κάργα, Αθανάσιου Διάκου, Δεινοκράτους, Σωκράτους και Αλκιβιάδου (ιδία επεξεργασία) Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
Χάρτης 7: Προτεινόμενη θέση κατασκευής κυκλικού κόμβου στην Ερμούπολη (ιδία επεξεργασία)	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν παραδοτέο αποτελεί το τέταρτο από τα τέσσερα (4) παραδοτέα της σύμβασης «Παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης», η οποία υπογράφηκε στις 21/07/2021 με αριθ. πρωτ. 13860/21.07.2021 μεταξύ του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης και της εταιρείας με την επωνυμία «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ Ε.Π.Ε.». Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε 14 μήνες από την υπογραφή της.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης. Σκοπός του ΣΒΑΚ είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών. Οι τομείς που πραγματεύεται ένα ΣΒΑΚ αφορούν στα δημόσια μέσα μεταφοράς, στην προώθηση των ήπιων μέσων μετακίνησης, στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλους, στην οδική ασφάλεια, στη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης και στην αξιοποίηση νέων τεχνολογιών. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το Νόμο 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021).

Στο παρόν Παραδοτέο Στάδιο περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στα Στάδια 4: «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων», 5: «Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης - Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης» & 6: «Υιοθέτηση και Έγκριση ΣΒΑΚ». Πιο συγκεκριμένα αρχικά αναλύονται διεξοδικά τα τρία προτεινόμενα σενάρια που περιγράφηκαν σε ωριότερο στάδιο μέσω του διαδικτυακού εργαλείου (Urban Transport Roadmaps) το οποίο προβλέπει τις επιπτώσεις που θα έχει στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της περιοχής, η εφαρμογή μέτρων που πλαισιώνουν το περιεχόμενο κάθε σεναρίου. Οι επιπτώσεις του κάθε σεναρίου παρουσιάζονται συγκριτικά μεταξύ τους για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων. Εν συνεχεία, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου αναφορικά με την επιλογή του πιο 'επιθυμητού' σεναρίου αστικής κινητικότητας το οποίο θα αποτελέσει τη βάση για το σχεδιασμό του συστήματος μετακινήσεων της πόλης στο άμεσο μέλλον. Έπειτα περιγράφονται τα πακέτα μέτρων που θα συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων καθώς και η αντίστοιχη ανάλυση του κόστους και των ωφελειών που θα προκύψουν από την εφαρμογή τους. Στη συνέχεια το κείμενο περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων για την εκπόνηση και την παρακολούθηση όλων των απαιτούμενων δραστηριοτήτων του ΣΒΑΚ μεταξύ των φορέων με ταυτόχρονο οικονομικό προϋπολογισμό των συγκεκριμένων μέτρων. Κλείνοντας συντάχθηκε το τελικό κείμενο του ΣΒΑΚ, το οποίο αποτελεί μια σύνοψη των αποτελεσμάτων όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Το

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

έγγραφο αυτό, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων και της αξιολόγησής τους, πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους. Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

Στο πρώτο Παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 0: «Εκκίνηση της διαδικασίας». Οι πληροφορίες που περιλάμβανε αφορούσαν στη στελέχωση και εκπαίδευση της ομάδας εργασίας και στη συγκρότηση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων που θα συμβάλλουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Επίσης, περιλάμβανε τα εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS, το Σύμφωνο δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας, τον καθορισμό της περιοχής παρέμβασης, την αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών, καθώς και των τοπικών σχεδίων και στρατηγικών καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Τέλος, συμπεριλάμβανε τα εργαλεία διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης.

Στο δεύτερο Παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στα Στάδια 1: «Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών» & 2: «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης». Οι πληροφορίες που περιλάμβανε αφορούσαν στην Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση του σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ, στο Πλάνο Συμμετοχής των ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, στην προετοιμασία, στη διεξαγωγή και στα αποτελέσματα της Α΄ Διαβούλευσης, στην αποτύπωση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στην ανάλυση SWOT και τέλος στην ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας.

Στο τρίτο Παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στο Στάδιο 3: «Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων». Πιο συγκεκριμένα έγιναν οι απαραίτητες ενέργειες αναφορικά με τη σύνταξη του κοινού οράματος για την ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος της πόλης το οποίο θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ, τη διοργάνωση και την ανάλυση των αποτελεσμάτων των δύο σταδίων της 2ης φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού (συνάντηση με φορείς και διαδικτυακή διαβούλευση) για τη διαμόρφωση των στρατηγικών στόχων και των προσχεδίων των μελλοντικών σεναρίων κινητικότητας, που θα αποτελέσει τη βάση για το σύστημα μετακινήσεων της πόλης, την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα ως αποτέλεσμα των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης και των συμμετοχικών διαδικασιών και την ποσοτικοποίηση των στόχων λαμβάνοντας υπόψη τις τάσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Δ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ

Μετά το στάδιο προετοιμασίας προκύπτει η ανάγκη σύνθεσης μιας μεθοδολογίας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της Σύρου-Ερμούπολης, η οποία θα προσαρμόζεται στις συνθήκες, τις ανάγκες και τους περιορισμούς του παρόντος έργου, ενώ ταυτόχρονα θα ικανοποιεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες του ΣΒΑΚ. Για το λόγο αυτό, η ομάδα υποστήριξης για τον ανάδοχο, ανέπτυξε μια μεθοδολογία εφαρμογής των οδηγιών του Eltis για την περίπτωση του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης. Η εν λόγω μεθοδολογία περιγράφει δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν ξεκινώντας από το στάδιο της προετοιμασίας και φτάνοντας έως την οριστικοποίηση του σχεδίου.

Το διάγραμμα δραστηριοτήτων της μεθοδολογίας εφαρμογής του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης παρουσιάζεται στην εικόνα παρακάτω.

Τα διακριτά στάδια των δραστηριοτήτων περιλαμβάνουν:

- Την Προετοιμασία για το ΣΒΑΚ (**Γκρι Πλαίσιο**): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν στη γενικότερη συλλογή πληροφορίας και στην προετοιμασία για τη διαχείριση του σχεδιασμού. Σημαντικό τμήμα του σταδίου προετοιμασίας έχει πραγματοποιηθεί στο Α παραδοτέο, ωστόσο αυτό θα συνεχιστεί και στο παραδοτέο Β.
- Την Ανάλυση της Κινητικότητας (**Πράσινο Πλαίσιο**): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν στην επεξεργασία των δεδομένων και των αρχικών εισηγήσεων του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων που αφορά στην αυτό-αξιολόγηση του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας. Το μεγαλύτερο τμήμα του συγκεκριμένου σταδίου περιλαμβάνεται στο παραδοτέο Β.
- Την Ανάπτυξη Λύσεων (**Κόκκινο Πλαίσιο**): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν στην σύνθεση στη διαβούλευση και στην αξιολόγηση μελλοντικών Σεναρίων και Μέτρων Κινητικότητας και τη διαμόρφωση του πλαισίου παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Οι δραστηριότητες που περιγράφονται στη μεθοδολογία εφαρμογής του ΣΒΑΚ διαφοροποιούνται χρωματικά προκειμένου να αναδειχθεί η αξιοποίηση συγκεκριμένων χαρακτηριστικών τους. Συγκεκριμένα:

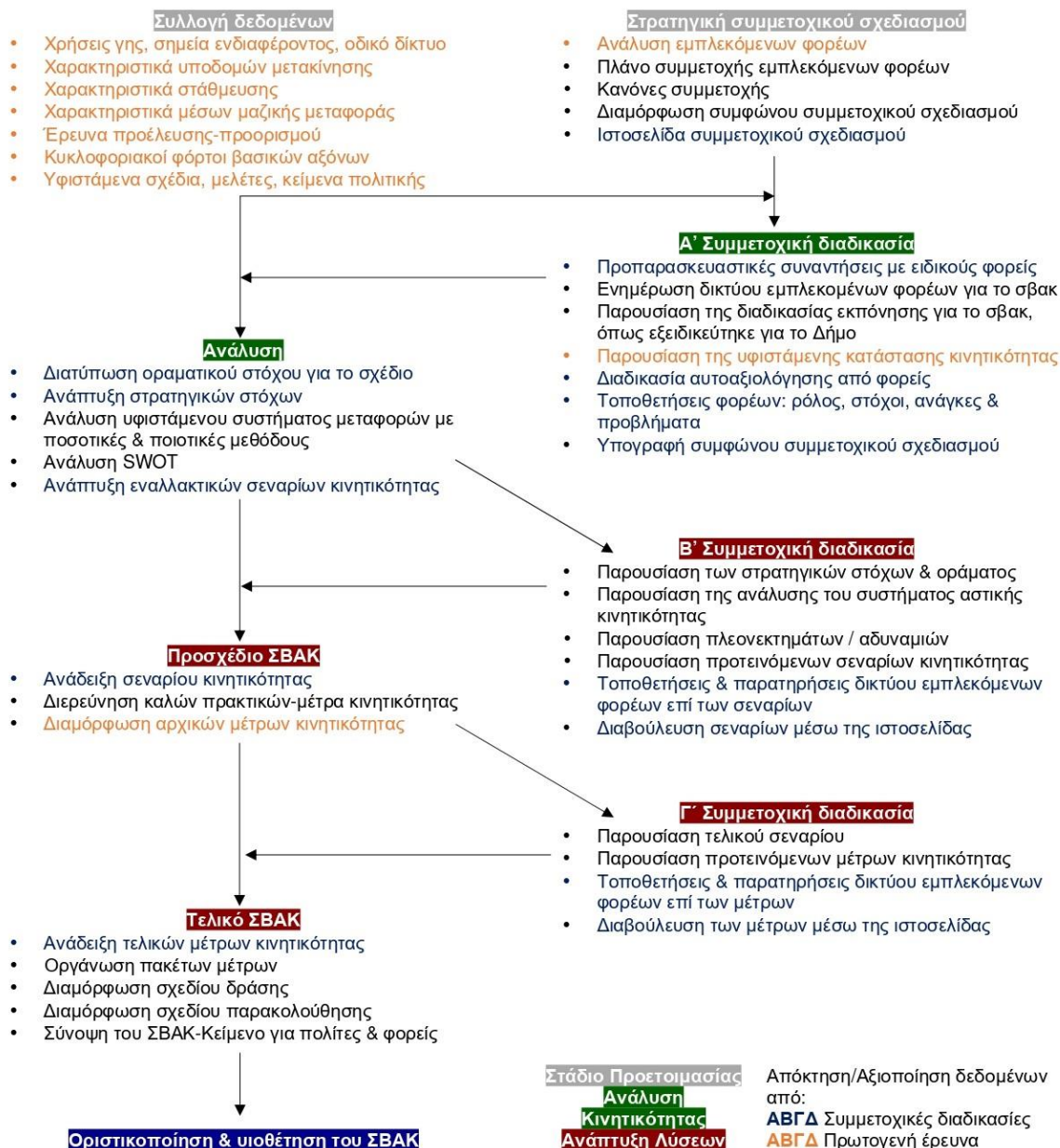
- Με **πορτοκαλί** γραμματοσειρά απεικονίζονται οι δραστηριότητες που βασίζονται, αποτελούν ή αξιοποιούν πρωτογενή έρευνα, αυτοψίες, μετρήσεις και πληροφορία από υφιστάμενα σχέδια.
- Με **μπλε** γραμματοσειρά απεικονίζονται οι δραστηριότητες που αξιοποιούν, βασίζονται ή περιλαμβάνουν συμμετοχικές διαδικασίες με το σύνολο ή ομάδες του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων.

Στην αριστερή στήλη του σχήματος παρακάτω εντοπίζονται οι ομάδες δραστηριοτήτων που προκύπτουν από την εργασία της ομάδας έργου και των επιστημονικών συνεργατών, ενώ στην δεξιά στήλη της εντοπίζονται ομάδες δραστηριοτήτων που περιλαμβάνουν την συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης

Παραδοτέο Δ: Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Σχήμα 1: Διάγραμμα Δραστηριοτήτων της Μεθοδολογίας του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης



Σε γενικές γραμμές η μεθοδολογία εφαρμογής του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης συνοψίζεται ως εξής:

Στάδιο Προετοιμασίας

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με την ομάδα υποστήριξης και έχοντας διευθετήσει τα διαχειριστικά ζητήματα του σχεδιασμού (Παραδοτέο Α) προχωρά στη συλλογή δεδομένων για το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας. Οι παλαιότερες μελέτες, η ελληνική στατιστική υπηρεσία και οι δομές του δήμου αποτελούν πηγές παροχής χρήσιμων πληροφοριών οι οποίες πλαισιώνονται με ποσοτικές και ποιοτικές μετρήσεις στο πεδίο και έρευνες κινητικότητας.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Ταυτόχρονα, η ομάδα εργασίας δομεί τη στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού για την αποτελεσματική διαχείριση των ενδιαφερομένων μερών κατά την εκπόνηση και υλοποίηση του σχεδίου. Η στρατηγική περιλαμβάνει την αναγνώριση και ανάλυση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, τη διαμόρφωση πλάνου συμμετοχής και κανόνων συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού και τη δημιουργία ιστοσελίδας ενημέρωσης και διαβούλευσης.

Στάδιο Ανάλυσης

Η συλλογή των δεδομένων συνοψίζεται προκειμένου να παρουσιαστεί στους συμμετέχοντες στο πλαίσιο της Α' Συμμετοχικής Διαδικασίας που ορίζει η στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού, όπου ζητείται από τους παραβρισκόμενους η αυτό-αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης. Παράλληλα, το δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων τοποθετείται μέσω δομημένης διαδικασίας σχετικά με το ρόλο, τους στόχους και τις ανάγκες τους στο σύστημα αστικής κινητικότητας. Στο πλαίσιο της Α' Συμμετοχικής Διαδικασίας, το δίκτυο φορέων συνυπογράφει το σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού.

Τα αποτελέσματα της Α' συμμετοχικής διαδικασίας και τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί στο στάδιο της προετοιμασίας, χρησιμοποιούνται για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος αστικής κινητικότητας της εξεταζόμενης πόλης. Από τα ελλείματα και τις αδυναμίες που παρατηρήθηκαν στο υφιστάμενο δίκτυο, καθώς και από τις τοποθετήσεις των φορέων, διαμορφώνεται το όραμα και οι στρατηγικοί στόχοι για την κινητικότητα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Οι στρατηγικοί στόχοι μπορούν να επιτευχθούν σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα με εναλλακτικούς τρόπους, οι οποίοι οργανώνονται σε μορφές εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για την παρουσίαση τους στο κοινό.

Στάδιο Ανάπτυξης Λύσεων

Τα σενάρια κινητικότητας που αναπτύχθηκαν αρχικά στο στάδιο της ανάλυσης παρουσιάζονται και διαβουλεύονται με την κοινωνία του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης στο πλαίσιο της Β' Συμμετοχικής Διαδικασίας. Παράλληλα, οριστικοποιείται από τους πολίτες το όραμα και οι στρατηγικοί στόχοι που διαμορφώθηκαν από τα αποτελέσματα της Α' Συμμετοχικής Διαδικασίας και της ανάλυσης

Το επικρατέστερο σενάριο που ανέδειξε η διαδικασία διαβούλευσης τεκμηριώνεται συγκοινωνιακά και βάσει των αποτελεσμάτων του και της ανασκόπησης των καλών ευρωπαϊκών πρακτικών διαμορφώνονται τα αρχικά μέτρα κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα οργανώνονται σε ένα προσχέδιο του ΣΒΑΚ το οποίο παρουσιάζεται και διαβουλεύεται με την τοπική κοινωνία στο πλαίσιο της Γ' Συμμετοχικής Διαδικασίας. Σε αυτό το στάδιο οι συμμετέχοντες μπορούν να διατυπώσουν την άποψη τους για συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των μέτρων κινητικότητας.

Με το πέρας της Γ' Συμμετοχικής Διαδικασίας έχουν πραγματοποιηθεί οι απαραίτητες διαδικασίες προκειμένου να διαμορφωθεί η οριστική μορφή του ΣΒΑΚ. Στο συγκεκριμένο σημείο εξειδικεύονται τα χαρακτηριστικά των μέτρων και οργανώνονται πακέτα μέτρων που ικανοποιούν συνεργατικά τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ.

Εφόσον έχουν καθοριστεί τα μέτρα κινητικότητας και έχουν εκτιμηθεί τα βασικά χαρακτηριστικά τους, διαμορφώνεται το σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ., στο πλαίσιο του οποίου διατυπώνεται η διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Η εν λόγω

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

διαδικασία περιλαμβάνει τον καθορισμό δεικτών αποδοτικότητας για τα προτεινόμενα μέτρα, τον εντοπισμό πιθανών/διαθέσιμων πηγών χρηματοδότησης και τη σύσταση χρονοδιαγράμματος του ΣΒΑΚ.

Η διαδικασία εκπόνησης ολοκληρώνεται με την διαμόρφωση ενός εντύπου που θα συνοψίζει τα αποτελέσματα του ΣΒΑΚ και θα απευθύνεται στους υπαλλήλους του δήμου, στους μελετητές που θα ασχοληθούν με αντικείμενα στην περιοχή επιρροής του ΣΒΑΚ για τα επόμενα έτη και γενικότερα σε κάθε ενδιαφερόμενο.

Η λήξη της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ προαιρετικά μπορεί να συνδυαστεί με εορταστικές εκδηλώσεις διάδοσης και ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με το σχέδιο.

.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΣΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ 5 & 10 ΕΤΩΝ

Το εργαλείο Urban Transport Roadmaps της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχει στις πόλεις τη δυνατότητα να εντοπίζουν, να αναπτύσσουν, να εξετάζουν και να αξιολογούν εύκολα διαφορετικές πολιτικές και μέτρα στον τομέα των μεταφορών. Με τον τρόπο αυτό οι αρχές των πόλεων θα μπορούν να αποκτούν γρήγορα μια αίσθηση της κλίμακας των επιπτώσεων που θα μπορούσαν να προβλεφθούν με βάση ορισμένα ενδεικτικά σενάρια πολιτικής. Για να επιτευχθεί αυτό, το εργαλείο παρέχει στις πόλεις ποσοτικές εκροές που καλύπτουν μια σειρά διαφορετικών μετρήσεων συμπεριλαμβανομένου του κόστους και της αποτελεσματικότητας του κόστους, καλύπτοντας έναν χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2030.

Τέλος, το εργαλείο μπορεί να προσαρμόζεται στις διαφορετικές συνθήκες κάθε εξεταζόμενης πόλης, λαμβάνει υπόψη την εφικτότητα και εφαρμοσιμότητα των παρεμβάσεων, ενώ τα αποτελέσματα του αποδίδονται με τρόπο ελκυστικό, εύκολα κατανοητό από τους πολίτες.

Ως συνέχεια του Παραδοτέου Γ, στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται οι διάφορες παράμετροι που εισάγονται στο εργαλείο Urban Transport Roadmaps και αναλύονται οι διάφοροι δείκτες για κάθε σενάριο ξεχωριστά, σε χρονικό ορίζοντα πενταετίας και δεκαετίας. Οι παράμετροι που εισάγονται σε κάθε σενάριο και προέκυψαν βάσει βιβλιογραφικής ανασκόπησης / μελέτης παρουσιάζονται ακολούθως, ενώ τα αποτελέσματα συγκρίνονται με το μηδενικό/βασικό σενάριο, τα αποτελέσματα του οποίου αναλύθηκαν στο προηγούμενο παραδοτέο.

Με δεδομένο ότι το εργαλείο Urban Transport Roadmaps προβλέπει τις διάφορες παραμέτρους κινητικότητας έως το έτος 2030 και έχοντας ως έτος-βάση των Σεναρίων το έτος 2021, πραγματοποιήθηκε η μέθοδος της προβολής στο έτος 2031 ώστε να καλυφθεί η πρόβλεψη των τριών Σεναρίων σε ορίζοντα πενταετίας (5ετίας) και σε ορίζοντα δεκαετίας (10ετίας) ήτοι ως τα έτη 2026 και 2031.

2.1 Σύντομη περιγραφή Μηδενικού Σεναρίου

Το σενάριο βάσης ή μηδενικό σενάριο έχει ως σκοπό την εξέλιξη του συστήματος αστικής κινητικότητας, σύμφωνα με τις Διεθνείς, Ευρωπαϊκές, Εθνικές και Τοπικές τάσεις και προβλέψεις, καθώς και τις προγραμματισμένες δράσεις του Δήμου που επηρεάζουν την κινητικότητα. Το σενάριο αυτό επιχειρεί μια εκτίμηση της μελλοντικής κατάστασης του συστήματος αστικής κινητικότητας της Σύρου σε ορίζοντα πέντε (5) και δέκα (10) ετών. Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ προκειμένου να προβεί στις ασφαλέστερες δυνατές εκτιμήσεις για την λειτουργία της πόλης στο μέλλον, συνυπολογίζει τα εξής:

- Αποτελέσματα της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης: Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης συγκεντρώνει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του υφιστάμενου σχεδιασμού, των πρωτογενών ερευνών και των αποτελεσμάτων των δύο πρώτων φάσεων του συμμετοχικού σχεδιασμού (παρουσιάζονται σε προηγούμενα κεφάλαια).
- Τις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές τάσεις ανάπτυξης βασικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών. Οι πολιτικές και οι στόχοι που τίθενται σε ανώτερο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

επίπεδο για το μέλλον, μπορούν να επηρεάσουν δυναμικά και τα τοπικά χαρακτηριστικά.

- Οι εθνικές τάσεις ανάπτυξης βασικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών και η εξέλιξη ορισμένων εθνικών δεικτών, μπορούν να εξάγουν συμπεράσματα για τοπικό επίπεδο.
- Οι μέσο-μακροπρόθεσμες εκτιμήσεις σε περιφερειακό τοπικό επίπεδο
- Τα αποτελέσματα του εργαλείου εκτίμησης ορισμένων χαρακτηριστικών της Σύρου σε ορίζοντα πέντε (5) και δέκα (10) ετών

2.2 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Α

Το Σενάριο Α έχει ως στόχο τη διασφάλιση και βελτίωση της προσβασιμότητας των πολιτών στο χώρο εργασίας, εκπαίδευσης, ψυχαγωγίας, αγοράς, άθλησης με τη χρήση των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς. Το ΙΧ και το δίκυκλο παραμένουν τα κυρίαρχα μέσα μετακίνησης και πραγματοποιούνται παρεμβάσεις που μειώνουν τις αρνητικές επιπτώσεις της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, όπως μέτρα για τη μείωση των αέριων ρύπων, της ατμοσφαιρική ρύπανσης, της οπτικής όχλησης και του θορύβου.

Παράλληλα, προτείνονται μία σειρά μέτρων που βελτιώνουν την κυκλοφοριακή ροή και την ασφάλεια των υπόλοιπων χρηστών της οδού. Οι σημερινές παρατηρούμενες τάσεις στην κινητικότητα κατοίκων, εργαζομένων και τουριστών στην πόλη της Ερμούπολης και η υπάρχουσα κατανομή των μετακινήσεων στα διάφορα εναλλακτικά μέσα διατηρούνται και ενισχύονται *υπέρ των μηχανοκίνητων μέσων*.

Ενδεικτικά προτείνονται τα εξής μέτρα βελτίωσης της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς:

- ✓ Επέκταση του οδικού δικτύου και διάνοιξη νέων οδών (όπου αυτό κρίνεται εφικτό και απαραίτητο) για τη βέλτιστη κατανομή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, ιδίως κατά τους θερινούς μήνες
- ✓ Κατασκευή κυκλικών κόμβων σε σημείο όπου κρίνεται απαραίτητο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- ✓ Εγκιβωτισμός και απαγορεύσεις στάθμευσης σε κρίσιμες οδούς λόγω λειτουργικού ρόλου ή γεωμετρικών χαρακτηριστικών ή συνδυασμό και των δύο
- ✓ Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό
- ✓ Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
- ✓ Βελτίωση των χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων με έμφαση στους ΑμεΑ
- ✓ Βελτίωση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού
- ✓ Δημιουργία θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης και θεσμοθέτηση ωραρίου
- ✓ Χρήση νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 1: Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου *Urban Transport Roadmaps* για το Σενάριο Α

Παράμετρος	Πλαίσιο Παραμετροποίησης	Τιμή κόστους	Έτος εφαρμογής
Παράμετροι Α σεναρίου			
Διαμόρφωση Αστικών Κέντρων Εμπορευμάτων	<ul style="list-style-type: none"> Διάρκεια υλοποίησης: 4 χρόνια Αριθμός κέντρων διανομής: 1 	Κόστος κατασκευής: 360000 €/κέντρο Κόστος συντήρησης: 600000 €/κέντρο/έτος	2027
Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	• Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	30% της περιοχής	2025
	• Τιμολόγηση στάθμευσης	10% της περιοχής 1.00 €/h	2023

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 2: Αποτελέσματα Α Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο

Α σενάριο								
	Πεδία μετακινήσεων	Τιμή βάσης (2021)	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 5 χρόνια	Τιμή σεναρίου Α σε 5 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 10 χρόνια	Τιμή σεναρίου Α σε 10 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς
1	Κατανομή στα μέσα	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 19,145% Ποδήλατο: 1,206 % Μηχανή: 28,282% Αυτοκίνητο: 49,833% Δημόσια Συγκ.: 1,535% Car sharing: 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,661% Ποδήλατο: 1% Μηχανή: 28,055% Αυτοκίνητο: 50,749% Δημόσια Συγκ.: 1,535% Car sharing: 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,822% Ποδήλατο: 1,197% Μηχανή: 28,14% Αυτοκίνητο: 49,648% Δημόσια Συγκ.: 2,053% Car Sharing: 0,139% 	<ul style="list-style-type: none"> 0,16% 0,197% 0,09% -1,1% 0,52% 0,139% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,163% Ποδήλατο: 0,859% Μηχανή: 27,806% Αυτοκίνητο: 51,638% Δημόσια Συγκ.: 1,535% Car sharing: 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,343% Ποδήλατο: 1,007% Μηχανή: 27,924% Αυτοκίνητο: 50,639% Δημόσια Συγκ.: 1,952% Car Sharing: 0,139% 	<ul style="list-style-type: none"> 0,18% 0,15% 0,12% -1% 0,42% 0,139
2	Ιδιοκτησία αυτοκινήτων	238 ΙΧ/1000 κατοίκους	246 ΙΧ/1000 κατοίκους	246 ΙΧ/1000 κατοίκους	0 %	253 ΙΧ/1000 κατοίκους	253 ΙΧ/1000 κατοίκους	0 %
3	Μέση ταχύτητα Ι.Χ. τις ώρες αιχμής	44,32 km/h	46,835 km/h	42,297 km/h	-9,69 %	43,28 km/h	41,879 km/h	-3,24%
4	Μερίδιο καινοτόμων (εναλλακτικά τροφοδοτούμενων: υβριδικών ηλεκτρικών, μπαταριών ηλεκτρικών και κυψελών καυσίμου) οχημάτων στο στόλο των αυτοκινήτων	Υβριδικά: 0,037%	Υβριδικά: 0,064%	Υβριδικά: 0,064%	0 %	Υβριδικά: 0,090%	Υβριδικά: 0,090%	Υβριδικά: 0 %
5	Όγκος κυκλοφορίας (χλμ. ανά όχημα) επιβατικών αυτοκινήτων με συμβατικό καύσιμο (ντίζελ, βενζίνη) που κυκλοφορεί στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης	56,342	55,193	54,678	-0,93 %	54,28	53,825	-0,84 %
6	Ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που οφείλονται στην κυκλοφορία (t)	15601,845	15550,374	15484,48	-0,42 %	15544,638	15401,920	-0,92 %
7	Συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμων κατά είδος καυσίμου	Βενζίνη: 4044,313 t Diesel: 1065,927 t Ηλεκτρισμός: 0,006 t LPG: 37,802 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 19,566 t	Βενζίνη: 3977,404 t Diesel: 1116,842 t Ηλεκτρισμός: 0,038 t LPG: 35,886 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 18,574 t	Βενζίνη: 3956,901 t Diesel: 1115,718 t Ηλεκτρισμός: 0,038 t LPG: 35,551 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 18,403 t	Βενζίνη: -0,52% Diesel: -0,1% Ηλεκτρισμός: 0% LPG: -0,93% Υδρογόνο: 0% CNG: -0,92%	Βενζίνη: 3927,477 t Diesel: 1165,782 t Ηλεκτρισμός: 0,151 t LPG: 34,201 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 17,704 t	Βενζίνη: 3899,003 t Diesel: 1147,375 t Ηλεκτρισμός: 0,162 t LPG: 33,916 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 17,556 t	Βενζίνη: -0,72% Diesel: -1,58% Ηλεκτρισμός: 7,28% LPG: -0,83% Υδρογόνο: 0% CNG: -0,84%
8	Αριθμός ατόμων που εμπλέκονται σε σοβαρά συμβάντα	Σοβαρά: 25,117 Θανατηφόρα: 1,523	Σοβαρά: 24,454 Θανατηφόρα: 1,478	Σοβαρά: 23,397 Θανατηφόρα: 1,419	Σοβαρά: -4,32 %	Σοβαρά: 23,93 Θανατηφόρα: 1,440	Σοβαρά: 22,897 Θανατηφόρα: 1,384	Σοβαρά: -4,32% Θανατηφόρα: -3,89%



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

					Θανατηφόρα: -3,99 %			
9	Κόστος μετακινήσεων ανά άτομο	475 €	483 €	484€	+0,21 %	493 €	493 €	0%

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Από την παρατήρηση των στοιχείων του πίνακα παραπάνω γίνονται αντιληπτά τα παρακάτω:

1. Για την περίοδο της πενταετίας και δεκαετίας το μερίδιο της πεζή μετακίνησης θα αυξηθεί κατά 0,16% και 0,18%, αντίστοιχα, σε σχέση με το Μηδενικό Σενάριο.
2. Αύξηση παρατηρείται και στο ποσοστό χρήσης του ποδηλάτου και των Δημοσίων Συγκοινωνιών στο πέρας της πενταετίας και δεκαετίας.
3. Επίσης, αύξηση παρατηρείται στη χρήση των δικύκλων, με μεγαλύτερη αύξηση να παρατηρείται μετά τη δεκαετία, της τάξης του 0,12%.
4. Όσον αφορά στη χρήση του ΙΧ σημειώνεται μία ελαφριά μείωση στο ποσοστό χρήσης του σε σχέση με το Μηδενικό Σενάριο, της τάξης του -1,1% στο πέρας της πενταετίας και -1% της δεκαετίας.
5. Στο Σενάριο αυτό εισάγεται η χρήση του car sharing.
6. Η μείωση στο ποσοστό χρήσης του ΙΧ δικαιολογείται από το γεγονός ότι ναι μεν το Σενάριο Α ενισχύει τη χρήση του ΙΧ (και γενικά της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας) ωστόσο υιοθετεί μία δέσμη μέτρων, όπως τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας, τα οποία βελτιώνουν την κυκλοφορία με τη χρήση και πιο βιώσιμων μέσων μεταφοράς όπως είναι τα δημόσια μέσα μεταφοράς.
7. Παρατηρείται ότι το Σενάριο Α λειτουργεί αποτελεσματικότερα στη στροφή προς πιο βιώσιμα μέσα (πεζή, ποδήλατο και ΔΑΣ) σε σύγκριση με το Μηδενικό Σενάριο.
8. Τα μέτρα και οι δράσεις διαχείρισης της κυκλοφορίας που υιοθετούνται, όπως τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας και η τιμολόγηση στάθμευσης, που υιοθετεί αυτό το Σενάριο επιφέρουν μείωση της μέσης ταχύτητας των οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής, με το μεγαλύτερο ποσοστό μείωσης να παρατηρείται στο τέλος της πενταετίας (της τάξης του -9,69%).
9. Το Σενάριο αυτό δεν προβλέπει αύξηση στην αγορά καινοτόμων οχημάτων, όπως τα υβριδικά και τα ηλεκτρικά οχήματα. Αντιθέτως, η εισαγωγή οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα προβλέπεται να ακολουθεί την πορεία του Μηδενικού Σεναρίου που βασίζεται σε ευρωπαϊκές και διεθνείς προβλέψεις χωρίς κάποια δραστηκή παρέμβαση για την είσοδό τους στην αγορά.
10. Ως αποτέλεσμα της σταδιακής εισαγωγής οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων (σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα) στην αγορά σε συνδυασμό με τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας που υιοθετούνται παρατηρείται ελαφριά μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων με συμβατικά καύσιμα και των εκπομπών αέριων ρύπων στο πέρας πέντε και δέκα ετών.
11. Όσον αφορά στα τροχαία ατυχήματα, έγινε μία κατάταξη σε σοβαρά και θανατηφόρα ατυχήματα. Παρατηρώντας την εξέλιξη του Σεναρίου Α παρατηρείται μία μείωση στη διάρκεια της δεκαετίας τόσο στον αριθμό όσο και στη σοβαρότητα των ατυχημάτων που σημειώνονται στο οδικό δίκτυο. Λόγω της άμεσης εφαρμογής των μέτρων σε βάθος πενταετίας η διαφορά είναι πιο αισθητή στο πέρας των πέντε ετών σε σχέση με το Μηδενικό Σενάριο.
12. Το Σενάριο Α επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα στον τομέα του περιβάλλοντος και της αποτροπής σοβαρών και θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων σε σχέση με το Μηδενικό Σενάριο. Αυτό συμβαίνει καθώς σε βάθος χρόνου το Σενάριο Α προτείνει και υιοθετεί μέτρα και δράσεις οι οποίες μειώνουν τις αρνητικές επιπτώσεις της

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και επιτρέπουν την ομαλότερη και ασφαλέστερη κίνηση των οχημάτων.

Το παραπάνω σενάριο είναι διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://urban-transport-roadmaps.eu/scenario/a2533fa8>

2.3 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Β

Το Σενάριο Β δίνει προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση *ήπιων μορφών μετακίνησης*, δηλαδή πεζών, ποδηλάτων, ΔΑΣ και στην εξασφάλιση «φιλικών προς όλους» υποδομών αστικής κινητικότητας. Το ανάγλυφο του νησιού ευνοεί τη χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου, προωθώντας παράλληλα την ηλεκτροκίνηση. Στόχος του σεναρίου είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας από και προς το σύνολο των μετακινήσεων προέλευσης-προορισμού με μη μηχανοκίνητα μέσα στον αστικό ιστό της Ερμούπολης και η προώθηση δράσεων ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με τα οφέλη των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.

Η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης μπορεί ενδεικτικά να επιτευχθεί με τις εξής δράσεις:

- ✓ Εισαγωγή ζωνών 30 km/h κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου όπου αυτό είναι εφικτό
- ✓ Διαμόρφωση προσβάσιμων πεζοδρομίων, διαβάσεων και νησίδων όπου απαιτείται
- ✓ Επέκταση υφιστάμενου ή δημιουργία νέου δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός του αστικού ιστού και σύνδεσης του με σημαντικά τοπία, συγκοινωνιακούς κόμβους ή ακόμα και άλλους οικισμούς όταν αυτό κρίνεται εφικτό
- ✓ Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας και περιφερειακά του αστικού κέντρου
- ✓ Δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου ώστε οι επισκέπτες να μπορούν να σταθμεύουν το όχημα τους και να προσεγγίζουν το κέντρο πεζή ή με ποδήλατο ή με λεωφορείο
- ✓ Δημιουργία συστήματος κοινοχρήστων/δημόσιων ποδηλάτων (bike sharing) για βραχυχρόνια ενοικίαση ποδηλάτων
- ✓ Δημιουργία υποδομών bike & ride
- ✓ Δημιουργία συστήματος δημοτικής αστικής συγκοινωνίας ώστε να γίνει καλύτερη σύνδεση μεταξύ των οικισμών
- ✓ Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για τον περιορισμό εισόδου της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο Ιστορικό Κέντρο της Ερμούπολης

Πίνακας 3: Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps για το Β Σενάριο

Παράμετρος	Πλαίσιο Παραμετροποίησης	Τιμή κόστους		Έτος εφαρμογής
Παράμετροι Β σεναρίου				
Διαχείριση ζήτησης	• Πληροφόρηση και ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	30 € / κάτοικο		2022
	• Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.500€ / ποδήλατο και ετήσια συνδρομή 100€ 35% κάλυψη		2023
Υποδομές	• Υποδομή για το ποδήλατο	2km	10.000€/km (κατασκευή)	2027

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		1000€/km (συντήρηση)	
Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	• Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	30% της περιοχής	2025
	• Περιορισμός πρόσβασης	30% της περιοχής	2025

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	•		
--	---	--	--

Πίνακας 4: Αποτελέσματα Β Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο

B σενάριο								
	Πεδία μετακινήσεων	Τιμή βάσης (2021)	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 5 χρόνια	Τιμή σεναρίου Β σε 5 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 10 χρόνια	Τιμή σεναρίου Β σε 10 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς
1	Κατανομή στα μέσα	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 19,145% Ποδήλατο: 1,206 % Μηχανή: 28,282% Αυτοκίνητο: 49,833% Δημόσια Συγκ.: 1,535% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,661% Ποδήλατο: 1% Μηχανή: 28,055% Αυτοκίνητο: 50,749% Δημόσια Συγκ.: 1,535% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 10,574% Ποδήλατο: 24,965% Μηχανή: 23,121% Αυτοκίνητο: 38,989% Δημόσια Συγκ.: 2,352% 	<ul style="list-style-type: none"> -8,09% 23,97% -4,93% -11,76% 0,82% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,163% Ποδήλατο: 0,859% Μηχανή: 27,806% Αυτοκίνητο: 51,638% Δημόσια Συγκ.: 1,535% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 10,147% Ποδήλατο: 24,718% Μηχανή: 22,930% Αυτοκίνητο: 39,940% Δημόσια Συγκ.: 2,267% 	<ul style="list-style-type: none"> -8,02% 23,86% -4,88% -11,7% 0,73%
2	Ιδιοκτησία αυτοκινήτων	238 ΙΧ/1000 κατοίκους	246 ΙΧ/1000 κατοίκους	244 ΙΧ/1000 κατοίκους	-0,81%	253 ΙΧ/1000 κατοίκους	252 ΙΧ/1000 κατοίκους	-0,40%
3	Μέση ταχύτητα Ι.Χ. τις ώρες αιχμής	44,32 km/h	46,835 km/h	44,258 km/h	-5,50%	43,28 km/h	43,739 km/h	1,06%
4	Μερίδιο καινοτόμων (εναλλακτικά τροφοδοτούμενων: υβριδικών ηλεκτρικών, μπαταριών ηλεκτρικών και κυψελών καυσίμου) οχημάτων στο στόλο των αυτοκινήτων	Υβριδικά: 0,037%	Υβριδικά: 0,064%	Υβριδικά: 0,094%	0,03%	Υβριδικά: 0,090%	Υβριδικά: 0,120%	0,03%
5	Όγκος κυκλοφορίας (χλμ. ανά όχημα) επιβατικών αυτοκινήτων με συμβατικό καύσιμο (ντίζελ, βενζίνη) που κυκλοφορεί στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης	56,342	55,193	46,202	-16,29%	54,28	45,375	-16,41%
6	Ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που οφείλονται στην κυκλοφορία (t)	15601,845	15550,374	13998,09	-9,98%	15544,638	14029,041	-8,59%
7	Συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμων κατά είδος καυσίμου	Βενζίνη: 4044,313t Diesel: 1065,927t Ηλεκτρισμός: 0,006t LPG: 37,802t Υδρογόνο: 0t CNG: 19,566t	Βενζίνη: 3977,404t Diesel: 1116,842t Ηλεκτρισμός: 0,038t LPG: 35,886t Υδρογόνο: 0t CNG: 18,574t	Βενζίνη: 3487,446t Diesel: 1099,686t Ηλεκτρισμός: 0,038t LPG: 30,036t Υδρογόνο: 0t CNG: 15,547t	Βενζίνη: -12,32% Diesel: -1,54% Ηλεκτρισμός: 0% LPG: -16,30 Υδρογόνο: 0% CNG:	Βενζίνη: 3927,477t Diesel: 1165,782t Ηλεκτρισμός: 0,151t LPG: 34,201t Υδρογόνο: 0t CNG: 17,704t	Βενζίνη: 3450,172t Diesel: 1150,009t Ηλεκτρισμός: 0,29 t LPG: 28,588t Υδρογόνο: 0t CNG: 14,778t	Βενζίνη: -12,15% Diesel: -1,35% Ηλεκτρισμός: -93,33% LPG: -16,41 Υδρογόνο: 0%



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

								CNG: -16,53
8	Αριθμός ατόμων που εμπλέκονται σε σοβαρά συμβάντα	Σοβαρά: 25,117 Θανατηφόρα: 1,523	Σοβαρά: 24,454 Θανατηφόρα: 1,478	Σοβαρά: 22,789 Θανατηφόρα: 1,351	Σοβαρά: -6,81% Θανατηφόρα: -8,5%	Σοβαρά: 23,93 Θανατηφόρα: 1,440	Σοβαρά: 22,269 Θανατηφόρα: 1,316	Σοβαρά: -6,94% Θανατηφόρα: - 8,61%
9	Κόστος μετακινήσεων ανά άτομο	475 €	483 €	544 €	12,63%	493 €	548 €	11,16%

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Από την παρατήρηση των στοιχείων του πίνακα παραπάνω γίνονται αντιληπτά τα παρακάτω:

1. Σε βάθος πενταετίας και δεκαετίας παρατηρείται μείωση στα ποσοστά της πεζή μετακίνησης, του ΙΧ και της μηχανής.
2. Αντιθέτως, σημειώνεται αύξηση στη χρήση του ποδηλάτου και των ΔΑΣ. Η χρήση του ποδηλάτου ενισχύεται από την πρόταση για εγκατάσταση συστήματος bike sharing.
3. Το Σενάριο Β υιοθετεί μέτρα και δράσεις που ενισχύουν τα πιο φιλικά μέσα μεταφοράς με αποτέλεσμα την αύξηση του ποσοστού χρήσης του ποδηλάτου και των δημοσίων μέσων μεταφοράς.
4. Παρατηρείται καθοδική πορεία στην ιδιοκτησία του ΙΧ στο βάθος της πενταετίας και δεκαετίας, με ποσοστά της τάξης του -0,81% και -0,40%, αντιστοίχως.
5. Παρατηρείται μείωση της μέσης ταχύτητας των ΙΧ κατά τις ώρες αιχμής στην πενταετία (ποσοστό -5,50%). Ως εκ τούτου βελτιώνεται το επίπεδο οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα τη μείωση σοβαρών και θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στο βάθος της δεκαετίας. Συγκεκριμένα τα σοβαρά τροχαία ατυχήματα μειώνονται κατά 6,94% και τα θανατηφόρα κατά 8,61%.
6. Αυξάνεται η είσοδος στην αγορά καινοτόμων οχημάτων, όπως είναι τα υβριδικά οχήματα, με αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων σε βάθος της πενταετίας και δεκαετίας, με ποσοστά μείωσης -9,98% και -8,59%, αντιστοίχως.
7. Με την αύξηση της αγοράς υβριδικών οχημάτων μειώνεται η κυκλοφορία οχημάτων με συμβατικά καύσιμα, αγγίζοντας στο βάθος της δεκαετίας ποσοστό μείωσης της τάξης του -16,41%.
8. Τέλος, το μέσο κόστος μετακίνησης παρουσιάζει αύξηση με την πάροδο των χρόνων σε σχέση με το Μηδενικό Σενάριο. Αυτό είναι απόρροια τόσο της μελλοντικής αύξησης στην τιμή των καυσίμων όσο και της προώθησης των φιλικών στο περιβάλλον μέσων μεταφοράς.
9. Το Σενάριο Β αποδίδει καλύτερα αποτελέσματα σε σχέση με το Μηδενικό Σενάριο ως προς τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χρήση των μηχανοκίνητων μέσων. Μία δέσμη μέτρων που υιοθετούνται σε αυτό το Σενάριο προωθούν τη χρήση των πιο «πράσινων» μορφών μετακίνησης περιορίζοντας παράλληλα τη χρήση των ΙΧ οχημάτων.

Το παραπάνω σενάριο είναι διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://www.urban-transport-roadmaps.eu/scenario/d489e81c>

2.4 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Γ

Το Σενάριο Γ δίνει έμφαση στη διασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους, αυξάνοντας την προσφορά των βιώσιμων τρόπων και μέσων μετακίνησης (ΔΑΣ, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση). Το σενάριο αυτό χαρακτηρίζεται ως **ήπια παρεμβατικό**, καθώς έχει ως στόχο τη βιώσιμη ισορροπία μεταξύ των μέσων μετακίνησης δίδοντας στους μετακινούμενους την επιλογή του μέσου που θα χρησιμοποιήσουν. Η βελτίωση και η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης θα επιτευχθεί με τη δημιουργία υποδομών που θα προσφέρουν περισσότερο χώρο στον πεζό και στον ποδηλάτη και με τη διεύδυση μέσων μαζικής μεταφοράς με δομές που θα εγγυώνται την απρόσκοπτη μετακίνηση των κατοίκων και των επισκεπτών. Το σενάριο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

αποσκοπεί στη δημιουργία ενός συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών που να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις τόσο εντός της πόλης όσο και των γύρω οικισμών και των επισκεπτών. Το παραπάνω σύστημα βασίζεται στην προώθηση *συνδυασμένων μετακινήσεων* με οχήματα τα οποία θα είναι προσβάσιμα σε όλους και τεχνολογίας χαμηλών ρύπων που θα ενισχύουν την **πολυτροπικότητα** και θα μπορούν να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά στο ΙΧ καθώς θα εξυπηρετούν τις δυσκολίες μετακίνησης των «παγιδευμένων» χρηστών οι οποίες προκύπτουν από το έντονο ανάγλυφο της πόλης σε μερικές περιπτώσεις.

Τα παραπάνω μπορούν να επιτευχθούν με τα εξής ενδεικτικά μέτρα:

- ✓ Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου σύμφωνα με τις προδιαγραφές με ιδιαίτερη μνεία για τις υποδομές προς χρήση ΑμεΑ
- ✓ Δημιουργία/Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει στρατηγικά σημεία της πόλης που γεννούν και έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων (σχολεία, υπηρεσίες, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.ά.)
- ✓ Δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων/δημόσιων ποδηλάτων (bike sharing) για βραχυχρόνια ενοικίαση ποδηλάτων
- ✓ Δημιουργία υποδομών bike and ride προκειμένου να δημιουργηθούν οι απαραίτητες συνθήκες για τη μετεπιβίβαση από άλλα μέσα μεταφοράς στο ποδήλατο
- ✓ Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας
- ✓ Χωροθέτηση ζωνών μειωμένης ταχύτητας (30km/h)
- ✓ Βελτίωση δημόσιας αστικής συγκοινωνίας
- ✓ Δημιουργία δικτύου «καθαρών» λεωφορείων και με μέγεθος προσαρμοσμένο στις ανάγκες της πόλης
- ✓ Ο χώρος της οδού θα διαμορφωθεί για την αποδοτικότερη ένταξη των Δημοσίων Συγκοινωνιών (στάσεις με κατάλληλο εξοπλισμό και κατάλληλη γεωμετρική διαμόρφωση για την πρόσβαση των οχημάτων)
- ✓ Η σύνδεση των μέσων μεταφοράς υπό την έννοια της διατροπικότητας θα βελτιστοποιηθεί και η χρήση τους θα γίνει πιο ελκυστική (π.χ. σύνδεση αστικής συγκοινωνίας με σταθμό ΚΤΕΛ, σταθμοί Park n Ride, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων).
- ✓ Οι πυρήνες επιχειρηματικότητας θα συνδέονται γρήγορα και εύκολα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Πίνακας 5: Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps για το Γ Σενάριο

Παράμετρος	Πλαίσιο Παραμετροποίησης	Τιμή κόστους	Έτος εφαρμογής
Παράμετροι Γ σεναρίου			
Ενιαίο ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης για τις μαζικές μεταφορές	Κόστος υλοποίησης: 10€/κάτοικο Κόστος λειτουργίας: 16€/κάτοικο		2024
Park n ride	Κόστος κατασκευής: 75000€ Κόστος συντήρησης: 2000€ Χωρητικότητα: 705 Κόστος χρήσης: 0.5€/ώρα (κάτοικοι/εργαζόμενοι) 1€/ώρα (επισκέπτες)		2023
Car sharing	Χρέωση: 25€ / έτος		2023

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων (και οχημάτων ΜΜΜ) με οχήματα «καθαράς» ενέργειας	Diesel νέας γενιάς: 275.000€/όχημα CNG: 400.000€/όχημα Υβριδικά: 350.000€/όχημα Ηλεκτρικά: 550.000€/όχημα	2026
Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Κάλυψη ηλεκτρικών φορτιστών: 40% Κόστος ηλεκτρικών φορτιστών: 18000€/φορτιστή	2025
Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Τιμολόγηση στάθμευσης 25% της παρόδιας στάθμευσης Τιμολόγηση στάθμευσης 1.0€/h	2023
Διαμόρφωση Αστικών κέντρων εμπορευμάτων	<ul style="list-style-type: none"> • Διάρκεια υλοποίησης: 4 χρόνια • Αριθμός κέντρων διανομής: 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Κόστος κατασκευής: 360000€/κέντρο • Κόστος συντήρησης: 600000€/κέντρο/έτος 2027

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 6: Αποτελέσματα Γ Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο

Γ σενάριο								
	Πεδία μετακινήσεων	Τιμή βάσης (2021)	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 5 χρόνια	Τιμή σεναρίου Γ σε 5 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 10 χρόνια	Τιμή σεναρίου Γ σε 10 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς
1	Κατανομή στα μέσα	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 19,145% Ποδήλατο: 1,206 % Μηχανή: 28,282% Αυτοκίνητο: 49,833% Δημόσια Συγκ.: 1,535% Car sharing: 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,661% Ποδήλατο: 1% Μηχανή: 28,055% Αυτοκίνητο: 50,749% Δημόσια Συγκ.: 1,535% Car sharing: 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,533% Ποδήλατο: 1,067% Μηχανή: 27,944% Αυτοκίνητο: 49,416% Δημόσια Συγκ.: 1,745% Car sharing: 1,296% 	<ul style="list-style-type: none"> -0,13% 0,07% -0,11% -1,33% 0,21 1,296% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 18,163% Ποδήλατο: 0,859% Μηχανή: 27,806% Αυτοκίνητο: 51,638% Δημόσια Συγκ.: 1,535% Car sharing: 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοί: 17,793% Ποδήλατο: 0,875% Μηχανή: 27,227% Αυτοκίνητο: 50,508% Δημόσια Συγκ.: 2,428% Car sharing: 1,177% 	<ul style="list-style-type: none"> -0,37% 0,02% -0,58% -1,13% 0,89% 1,177%
2	Ιδιοκτησία αυτοκινήτων	238 ΙΧ/1000 κατοίκους	246 ΙΧ/1000 κατοίκους	246 ΙΧ/1000 κατοίκους	0%	253 ΙΧ/1000 κατοίκους	254 ΙΧ/1000 κατοίκους	0,40%
3	Μέση ταχύτητα Ι.Χ. τις ώρες αιχμής	44,32 km/h	46,835 km/h	44,036 km/h	-5,98%	43,28 km/h	43,632 km/h	0,81%
4	Μερίδιο καινοτόμων (εναλλακτικά τροφοδοτούμενων: υβριδικών ηλεκτρικών, μπαταριών ηλεκτρικών και κυψελών καυσίμου) οχημάτων στο στόλο των αυτοκινήτων	Υβριδικά: 0,037%	Υβριδικά: 0,064%	Υβριδικά: 0,08% Ηλεκτρικά: 0,007%	Υβριδικά: 0,016% Ηλεκτρικά: 0,007%	Υβριδικά: 0,090%	Υβριδικά: 0,175% Ηλεκτρικά: 0,038%	Υβριδικά: 0,085% Ηλεκτρικά: 0,038%
5	Όγκος κυκλοφορίας (χλμ. ανά όχημα) επιβατικών αυτοκινήτων με συμβατικό καύσιμο (ντίζελ, βενζίνη) που κυκλοφορεί στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης	56,342	55,193	53,043	-3,9%	54,28	46,547	-14,25%
6	Ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που οφείλονται στην κυκλοφορία (t)	15601,845	15550,374	15400,857	-0,96%	15544,638	14848,193	-4,48%
7	Συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμων κατά είδος καυσίμου	Βενζίνη: 4044,313 t Diesel: 1065,927 t Ηλεκτρισμός: 0,006 t LPG: 37,802 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 19,566 t	Βενζίνη: 3977,404 t Diesel: 1116,842 t Ηλεκτρισμός: 0,038 t LPG: 35,886 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 18,574 t	Βενζίνη: 3926,303 t Diesel: 1112,976 t Ηλεκτρισμός: 5,704 t LPG: 34,488 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 17,870 t	Βενζίνη: -1,28% Diesel: -0,35 Ηλεκτρισμός: 100% LPG: -3,9 Υδρογόνο: 0% CNG: -3,79	Βενζίνη: 3927,477 t Diesel: 1165,782 t Ηλεκτρισμός: 0,151 t LPG: 34,201 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 17,704 t	Βενζίνη: 3710,133 t Diesel: 1129,976 t Ηλεκτρισμός: 30,029 t LPG: 29,273 t Υδρογόνο: 0 t CNG: 15,164 t	Βενζίνη: -5,53% Diesel: -3,07 Ηλεκτρισμός: 100% LPG: -14,41% Υδρογόνο: 0% CNG: -14,35
8	Αριθμός ατόμων που εμπλέκονται σε σοβαρά συμβάντα	Σοβαρά: 25,117 Θανατηφόρα: 1,523	Σοβαρά: 24,454 Θανατηφόρα: 1,478	Σοβαρά: 24,349 Θανατηφόρα: 1,475	Σοβαρά: -0,43 Θανατηφόρα: -0,20	Σοβαρά: 23,93 Θανατηφόρα: 1,440	Σοβαρά: 23,844 Θανατηφόρα: 1,423	Σοβαρά: -0,36 Θανατηφόρα: -1,18



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

9	Κόστος μετακινήσεων ανά άτομο	475 €	483 €	542 €	12,22%	493 €	534 €	8,32%
---	-------------------------------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Από την παρατήρηση των στοιχείων του πίνακα παραπάνω γίνονται αντιληπτά τα παρακάτω:

1. Παρατηρείται μείωση της πεζή μετακίνησης στο τέλος της πενταετίας και δεκαετίας (ποσοστά -0,13% και -0,37%, αντιστοίχως). Επίσης, μείωση παρατηρείται στη χρήση των δικύκλων μετά το πέρας της δεκαετίας (ποσοστό -0,58%) και των ΙΧ οχημάτων (-1,13%).
2. Η χρήση του ποδηλάτου παρουσιάζει αύξηση στην πενταετία και δεκαετία.
3. Το ποσοστό χρήσης των ΔΑΣ παρουσιάζει μικρή αύξηση της τάξης του 0,89% στο βάθος της δεκαετίας σε σύγκριση με το Μηδενικό Σενάριο.
4. Το ποσοστό ιδιοκτησίας των ΙΧ παρουσιάζει μία ελαφρά σχεδόν μηδαμινή αύξηση στο τέλος της δεκαετίας της τάξης του 0,40%.
5. Με τα μέτρα προώθησης των ήπιων μορφών μετακίνησης και των ΔΑΣ μειώνεται η μέση ταχύτητα των ΙΧ οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής στη διάρκεια της πενταετίας (με ποσοστό -5,98%).
6. Στο βάθος των χρόνων παρατηρείται αύξηση στην αγορά των καινοτόμων οχημάτων, όπως τα υβριδικά και ηλεκτρικά οχήματα, ειδικά μετά το πέρας της δεκαετίας.
7. Με την είσοδο στην αγορά οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων μειώνονται τα διανυόμενα χιλιόμετρα από οχήματα συμβατικών καυσίμων, με ποσοστά μείωσης που αγγίζουν το -3,9% σε βάθος πενταετίας και -14,25% σε βάθος δεκαετίας. Ως εκ τούτου παρατηρείται μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων.
8. Με τα μέτρα προώθησης των ήπιων μορφών μετακίνησης μειώνονται τα τροχαία ατυχήματα ανεξαρτήτως σοβαρότητας σε βάθος χρόνου.
9. Τέλος, με την αύξηση της τιμής καυσίμων και τη μείωση των διανυόμενων χιλιομέτρων παρατηρείται αύξηση του μέσου κόστους μετακίνησης.
10. Το Σενάριο Γ αποδίδει καλύτερα αποτελέσματα στην προώθηση των πιο ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης και στην προστασία του περιβάλλοντος από επικίνδυνους για την υγεία ρύπους. Τα μέτρα που προτείνονται προωθούν τη χρήση του ποδηλάτου και των ΔΑΣ περιορίζοντας παράλληλα τη χρήση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, όπως τα ΙΧ και οι μηχανές.

Το σενάριο είναι προσβάσιμο στο σύνδεσμο παρακάτω: <http://www.urban-transport-roadmaps.eu/scenario/b3131b84#>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

3. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

3.1 Εισαγωγή

Στο πλαίσιο της διερεύνησης και επιλογής του επικρατέστερου σεναρίου, πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου που αφορά στην επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας. Βασικός σκοπός της έρευνας ήταν να αποτυπωθεί η άποψη των πολιτών του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης σχετικά με την επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας, ενώ τα συλλεγόμενα στοιχεία αξιοποιήθηκαν νωρίτερα για τον καθορισμό των στόχων του ΣΒΑΚ που αφορούν στη βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών με όλα τα μέσα μεταφοράς. Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται ο σχεδιασμός της έρευνας, η διεξαγωγή της τελικής έρευνας, καθώς και τα αποτελέσματα αυτής.

3.2 Σχεδιασμός έρευνας ερωτηματολογίου

Βασικά βήματα στο σχεδιασμό μιας έρευνας αποτελούν:

1. Ο προσδιορισμός των βασικών στόχων της έρευνας
2. Ο προσδιορισμός της ομάδας του πληθυσμού από την οποία πρέπει να προέρχεται το δείγμα σύμφωνα με τους στόχους της έρευνας
3. Ο τρόπος συλλογής των δεδομένων
4. Ο σχεδιασμός του ερωτηματολογίου
5. Η διεξαγωγή της έρευνας
6. Η συλλογή και ανάλυση στοιχείων

Τα παραπάνω βήματα ακολουθήθηκαν και στην περίπτωση της έρευνας που πραγματοποιήθηκε στο Δήμο Σύρου-Ερμούπολης. Αρχικά τέθηκαν οι στόχοι της έρευνας. **Βασικός στόχος** αποτελεί η διερεύνηση των επιλογών των δημοτών σχετικά με το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας. Ως τρόποι συλλογής των δεδομένων επιλέχθηκαν τα ερωτηματολόγια τα οποία συμπληρώνουν μόνοι τους οι συμμετέχοντες στην έρευνα (διαδικτυακά μέσω της ηλεκτρονικής εμπορικής πλατφόρμας Google Form). Στη συνέχεια έγινε η σύνταξη του ερωτηματολογίου σε στενή συνεργασία με τις υπηρεσίες του δήμου. Η τελική μορφή του ερωτηματολογίου έχει έκταση 6 σελίδες (βλ. Παράρτημα) και η πλειοψηφία των ερωτήσεων είναι ερωτήσεις κλειστού τύπου με τη δυνατότητα επιλογής μέσα από πολλαπλές απαντήσεις.

Αναλυτικότερα, στην πρώτη σελίδα του ερωτηματολογίου υπάρχει μια εισαγωγή όπου ο ερωτώμενος μπορεί να ενημερωθεί για τους σκοπούς της έρευνας και για το που θα αξιοποιηθούν τα συλλεγόμενα στοιχεία. Η εισαγωγή είναι πολύ σημαντικό να είναι σαφής και να προτρέπει τον ερωτώμενο να συμμετάσχει στην έρευνα και σαν σκοπό έχει να εξηγήσει στον ερωτώμενο γιατί είναι σημαντική η συμμετοχή του στην έρευνα.

Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε δύο ενότητες:

- στην 1η ενότητα αναλύονται τα τρία (3) εναλλακτικά Σενάρια Α, Β και Γ και
- στην 2η ενότητα ακολουθούν ερωτήσεις αξιολόγησης των Σεναρίων Α, Β και Γ αναφορικά με διάφορες παραμέτρους, όπως:
 - βελτίωση οδικής ασφάλειας
 - αποσυμφόρηση από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- περιβαλλοντική βελτίωση μέσω μείωσης εκπομπών αέριων ρύπων
- βελτίωση προσβασιμότητας κοινόχρηστων χώρων
- βελτίωση οργάνωσης και διαχείρισης της στάθμευσης
- εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε όλους
- ευκολία στην εφαρμογή του Σεναρίου στο Δήμο

3.3 Διεξαγωγή έρευνας

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στο χρονικό διάστημα Μάιος 2022 - Σεπτέμβριος 2022, διαδικτυακά μέσω της πλατφόρμας Google Form. Για την καλύτερη προώθηση της έρευνας και την εξασφάλιση επαρκούς δείγματος, έγινε ανάρτηση της έρευνας στην επίσημη ιστοσελίδα και στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης. Ο τελικός αριθμός των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν ανέρχεται στα 33. Το σύνολο των διαδικτυακών ερωτηματολογίων εισήχθη σε μια ψηφιακή βάση δεδομένων όπου έγινε έλεγχος για τυχόν κενά ή άκυρα ερωτηματολόγια.

Οι δράσεις προώθησης του ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκαν σε προσπάθεια να διευρυνθεί η συμμετοχή των πολιτών είναι οι εξής:

1. Ανάρτηση του ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε με τρόπο που να εμφανίζεται σε κεντρικό σημείο στην αρχική σελίδα και διατηρήθηκε εκεί για τέσσερις μήνες.
2. Η ομάδα εργασίας προώθησε το σύνδεσμο του ερωτηματολογίου και στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης του Δήμου, καθώς και σε μέσα επικοινωνίας που διατηρούν καλή συνεργασία.

Με το πέρας της περιόδου διαβούλευσης, πραγματοποιήθηκε η επεξεργασία των τοποθετήσεων πολιτών που συμπλήρωσαν το υπόψη ερωτηματολόγιο.

3.4 Αποτελέσματα έρευνας

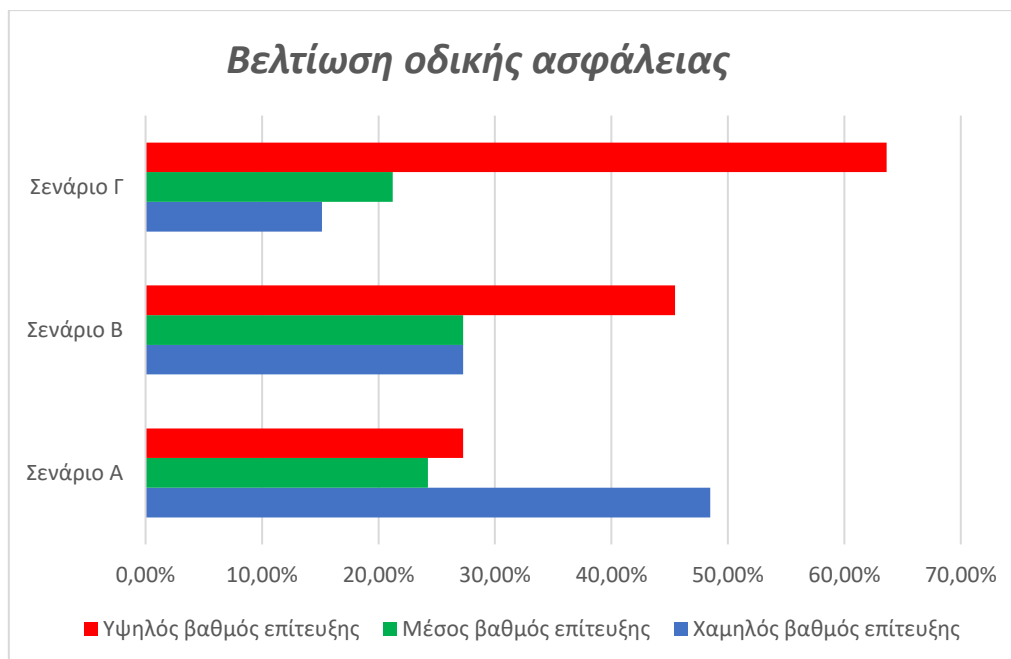
Η διαδικτυακή δημοσκόπηση δε συγκέντρωσε μεγάλο βαθμό συμμετοχής. Συνολικά υπήρξαν τριάντα τρεις (33) ολοκληρωμένες τοποθετήσεις, το σύνολο των οποίων είναι ολοκληρωμένες, έγκυρες και ικανές προς επεξεργασία.

Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με το βαθμό στον οποίο το κάθε Σενάριο βελτιώνει το επίπεδο κινητικότητας στο Δήμο Σύρου-Ερμούπολη. Παρακάτω παρουσιάζονται τα διαγράμματα με την εκτίμηση των αποτελεσμάτων που θα φέρει το κάθε Σενάριο στην κατάσταση κινητικότητας του Δήμου.

Όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα, οι πολίτες εκτίμησαν ότι το Σενάριο Γ θα επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα σχετικά με την οδική ασφάλεια (υψηλός βαθμός επίτευξης με ποσοστό 63,64%), ενώ τα υπόλοιπα Σενάρια θεωρήθηκαν ότι θα καλύψουν την οδική ασφάλεια με υψηλό βαθμό επίτευξης, της τάξης του 27-45%.

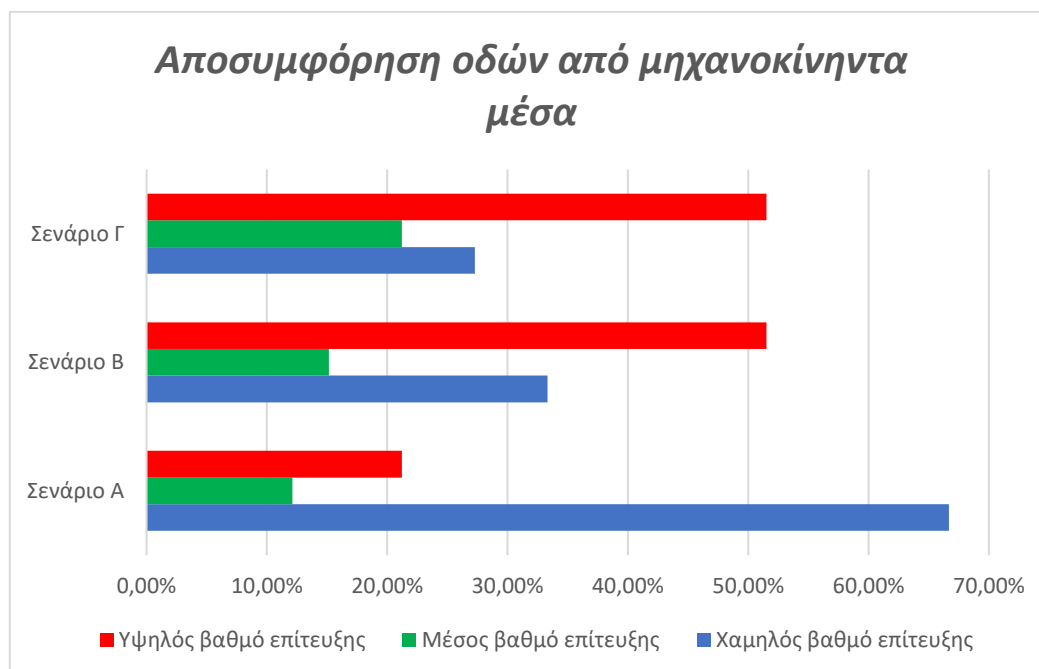
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Διάγραμμα 1: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας (ίδια επεξεργασία)



Όσον αφορά στην επιλογή των πολιτών σχετικά με την αποσυμφόρηση των οδών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, το Σενάριο Γ και Β φαίνεται να έχουν καλύτερα αποτελέσματα από το Σενάριο Α (με υψηλό βαθμό επίτευξης ποσοστό της τάξης του 51,52%, αμφότερα), αντίθετα το Σενάριο Α έχει το χαμηλότερο βαθμό επίτευξης, της τάξης του 66,67%.

Διάγραμμα 2: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την αποσυμφόρηση των οδών από τα μηχανοκίνητα μέσα (ίδια επεξεργασία)

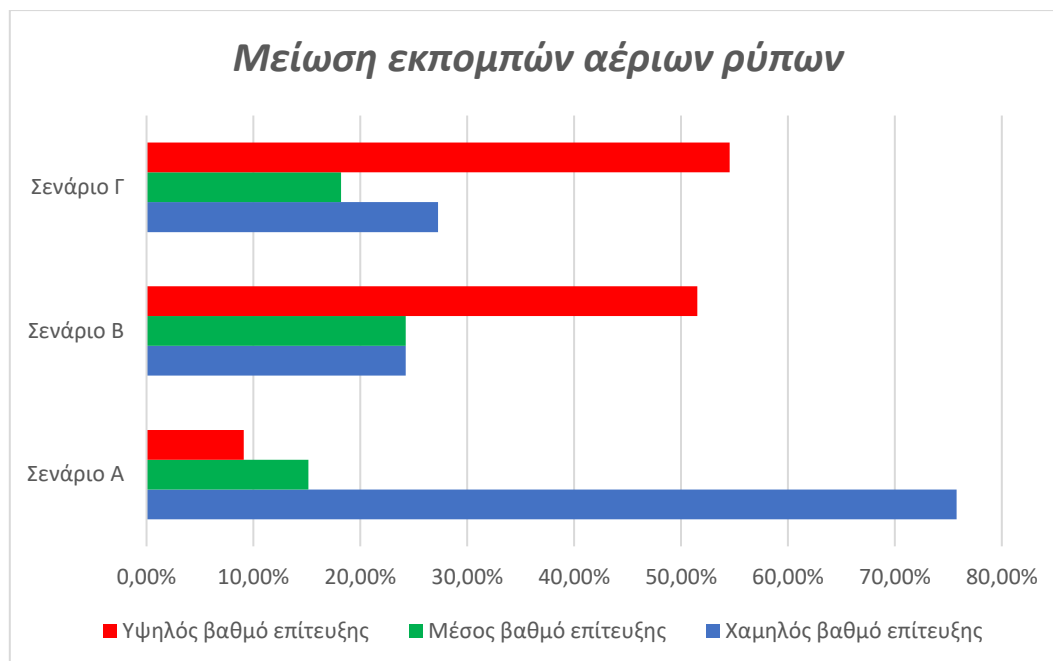


Αναφορικά με την επιλογή του Σεναρίου το οποίο θα οδηγήσει στη μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, οι πολίτες επέλεξαν το Σενάριο Γ ως αυτό που θα συμβάλει περισσότερο στη

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

μείωση των εκπομπών (με ποσοστό της τάξης του 54,55%), αντιθέτως, το Σενάριο Α θα συμβάλει λιγότερο στη μείωση των αέριων ρύπων.

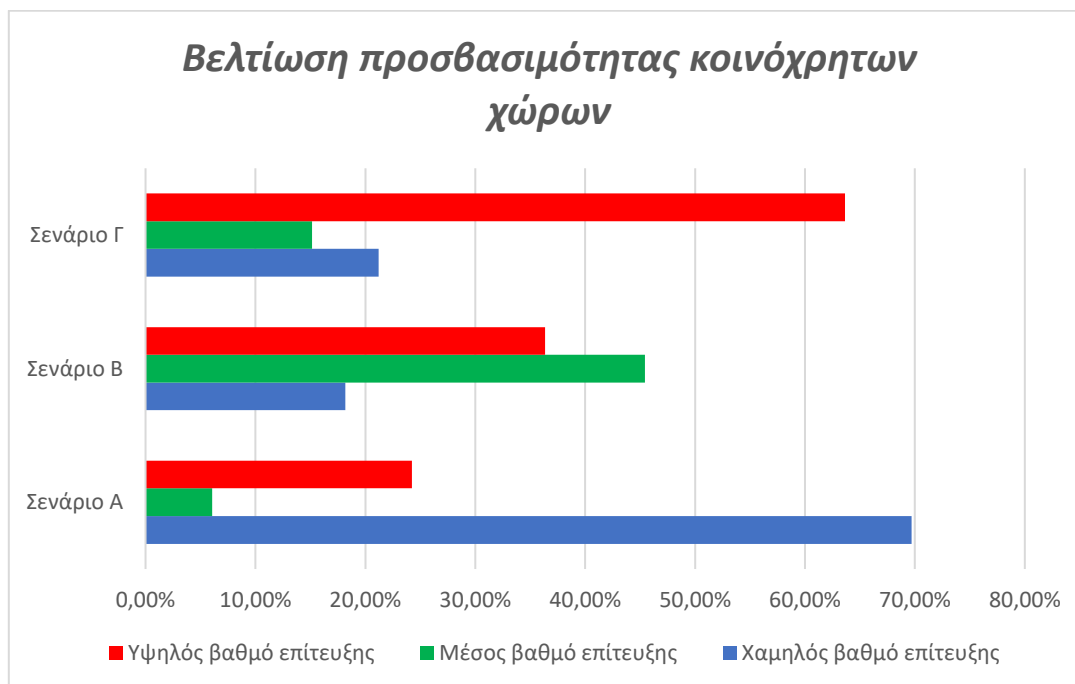
Διάγραμμα 3: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη μείωση των αέριων εκπομπών (ίδια επεξεργασία)



Οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν τα Σενάρια κινητικότητας σχετικά με τη βελτίωση προσβασιμότητας στους κοινόχρηστους χώρους. Από τις απαντήσεις τους διαφαίνεται πως το Σενάριο Γ είναι το πλέον κατάλληλο Σενάριο για το σκοπό αυτό, με υψηλό βαθμό επίτευξης περί του 63,64%, ενώ το Σενάριο Α είναι το λιγότερο αποτελεσματικό Σενάριο για το σκοπό αυτό.

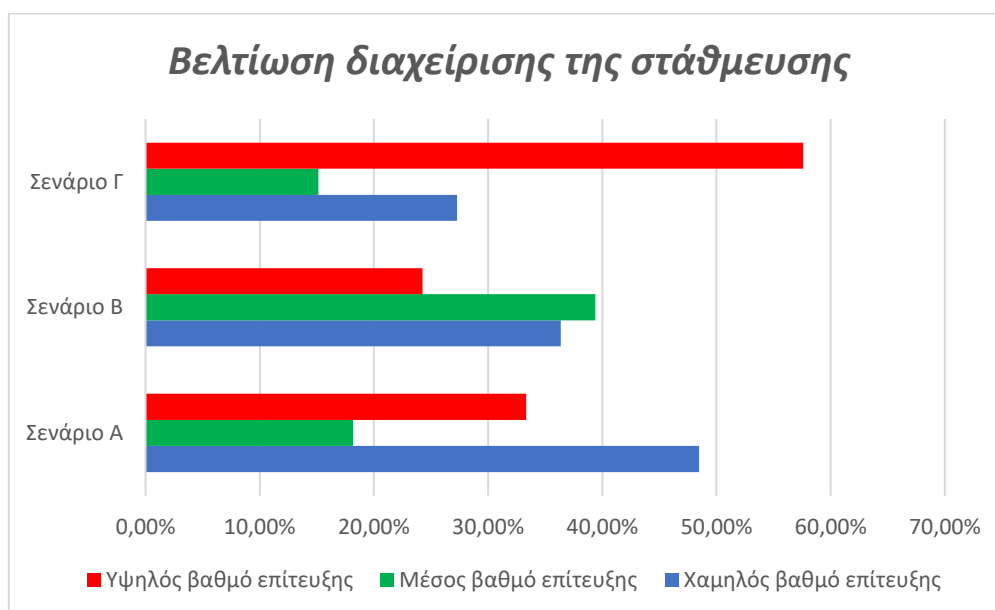
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Διάγραμμα 4: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την εξασφάλιση προσβασιμότητας στους κοινόχρηστους χώρους (ίδια επεξεργασία)



Στην ερώτηση ποιο από τα επικρατέστερα Σενάρια συμβάλλει στην καλύτερη διευθέτηση και οργάνωση της στάθμευσης, το 48,48% των ερωτώμενων υπέδειξε πως το Σενάριο Α είναι το Σενάριο που καλύπτει σε χαμηλό βαθμό το σκοπό αυτό, ενώ το 57,58% αυτών υπέδειξε πως το Σενάριο Γ καλύπτει σε υψηλό βαθμό το σκοπό αυτό.

Διάγραμμα 5: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη βέλτιστη διαχείριση και οργάνωση της στάθμευσης (ίδια επεξεργασία)

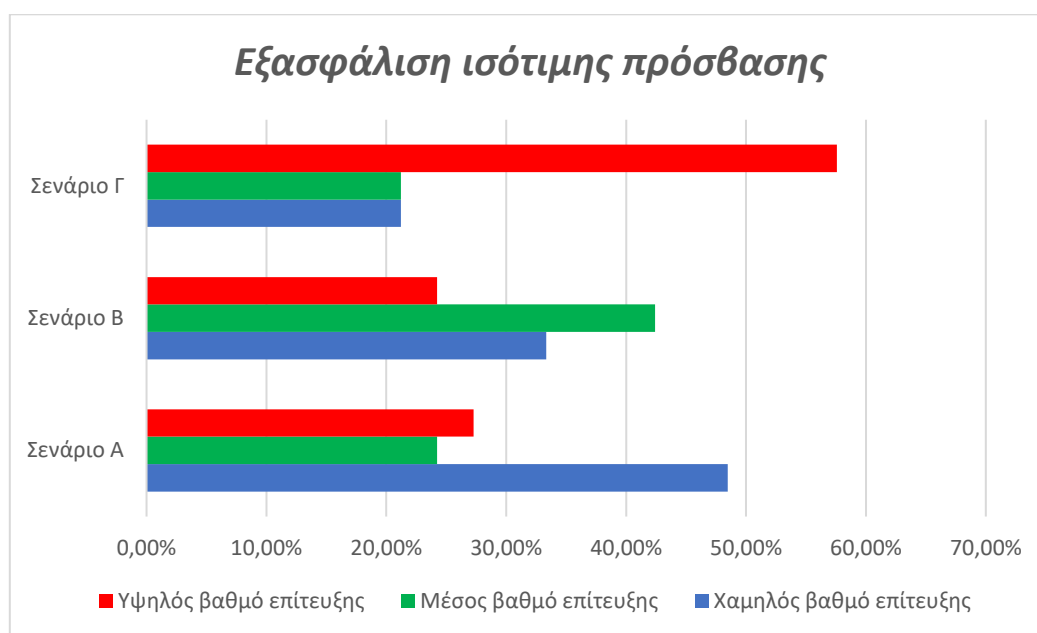


Η επόμενη ερώτηση στην οποία κλήθηκαν να απαντήσουν οι ερωτώμενοι είναι με ποιο από τα προπεριγραφέντα σενάρια εξασφαλίζεται ισότιμη πρόσβαση σε όλους τους μετακινούμενους,

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

λαμβάνοντας υπόψη τους ΑμεΑ και τους πολίτες που αδυνατούν να αγοράσουν ΙΧ όχημα. Το Σενάριο Γ είναι αυτό που εξασφαλίζει σε υψηλό βαθμό την ισότιμη πρόσβαση των μετακινουμένων (σε ποσοστό 57,58%), αντιθέτως το Σενάριο Α είναι το Σενάριο με το χαμηλότερο βαθμό επίτευξης του σκοπού αυτού.

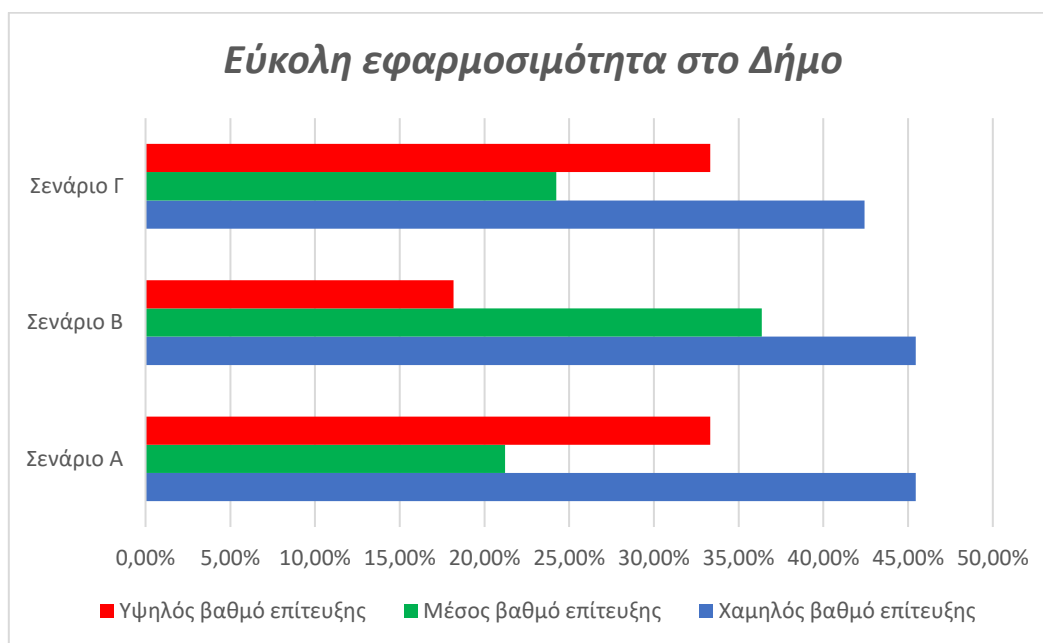
Διάγραμμα 6: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε όλους (ιδία επεξεργασία)



Η τελευταία ερώτηση στην οποία καλούνται να απαντήσουν οι ερωτώμενοι είναι ποιο Σενάριο, κατά την κρίση τους, παρουσιάζει ευκολία στην εφαρμογή του στα όρια της πόλης. Τα Σενάρια Α και Γ επιλέχθηκαν ως τα Σενάρια με τον υψηλότερο βαθμό εφαρμοσιμότητας στην πόλη (σε ποσοστό 33,33%, αμφότερα). Αντιθέτως, το Σενάριο Β είναι το Σενάριο με η μεγαλύτερη δυσκολία εφαρμογής στο Δήμο.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Διάγραμμα 7: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με το βαθμό εφικτότητας υλοποίησης του Σεναρίου στην πόλη (ίδια επεξεργασία)



Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

Στην τελευταία ενότητα της ηλεκτρονικής φόρμας, ο ερωτώμενος καλείται να επιλέξει μεταξύ των προτεινόμενων Σεναρίων κινητικότητας που αξιολόγησε στις προηγούμενες ενότητες. Τα αποτελέσματα για την επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου παρουσιάζονται στη συνέχεια.

Διάγραμμα 8: Ποσοστιαία προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους (ίδια επεξεργασία)



Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης ανέδειξε την ξεκάθαρη προτίμηση των πολιτών στο Σενάριο Γ, που δίδει προτεραιότητα στα ήπια μέσα μεταφοράς με ταυτόχρονη ενίσχυση της δημόσιας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

συγκοινωνίας για την εξασφάλιση της ισότιμης προσβασιμότητας σε όλους τους μετακινούμενους, με ποσοστό 46%. Ακολουθεί το Σενάριο Β που δίδει προτεραιότητα στα ήπια μέσα μεταφοράς (πεζή, ποδήλατο) με ποσοστό 27%. Τελευταίο στις προτιμήσεις των πολιτών έρχεται το σενάριο με τη βελτίωση της μετακίνησης με μηχανοκίνητα μέσα με ποσοστό 18%. Τέλος, ένα ποσοστό της τάξης του 9% δήλωσε πως κανένα Σενάριο δεν ικανοποιεί την ανάγκη για βελτίωση της κινητικότητας στο Δήμο.

Εκτός από την επιλογή των Σεναρίων οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να καταγράψουν και όποιες παρατηρήσεις κατά την κρίση τους θα ήταν σημαντικές για τη διαμόρφωση των δράσεων για τη βελτίωση της κινητικότητας στο Δήμο Σύρου-Ερμούπολης. Από την καταγραφή των παρατηρήσεων προκύπτουν τα εξής:

- Ανάγκη για αστυνόμευση της περιοχής στην πόλη της Ερμούπολης με στόχο τον περιορισμό της πρόσβασης των μηχανοκίνητων μέσων στο κέντρο της πόλης
- Η κατασκευή κυκλικών κόμβων αποτελεί μία λύση για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Κρίνεται σημαντική η χωρική και χρονική επέκταση του δικτύου της δημοτικής συγκοινωνίας, καθώς και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων
- Το σύστημα διαμοιρασμού οχημάτων, γνωστό ως “car sharing” αποτελεί ένα μέσο για τη μείωση της κυκλοφορίας οχημάτων με χαμηλή πλήρωση
- Τα κίνητρα για την αγορά ποδηλάτου σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του δικτύου ποδηλατοδρόμων θα ενισχύσει τη χρήση ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών
- Σημαντικό στοιχείο για την ασφαλέστερη κυκλοφορία των οχημάτων και τη στροφή προς τα πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς είναι η εκπαίδευση των μαθητών και οι δράσεις ευαισθητοποίησης για την αλλαγή οδηγικής κουλτούρας

Τελική διαμόρφωση σεναρίου σύμφωνα με τα αποτελέσματα της διαβούλευσης

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης των τριών μελλοντικών σεναρίων με την τοπική κοινωνία προκύπτει πως το τελικό σενάριο που συγκεντρώνει πλειοψηφικά την προτίμηση των πολιτών της Σύρου είναι το Σενάριο Γ που προβλέπει:

«Διασφάλιση της ισότιμης προσβασιμότητας με στόχο τη βιώσιμη ισορροπία μεταξύ των μέσων μετακίνησης»

Παράλληλα μελετώντας το σύνολο των τοποθετήσεων - παρατηρήσεων των πολιτών και επιχειρώντας την ενσωμάτωσή τους στο εν λόγω σενάριο προκύπτει η παρακάτω διαμόρφωση για το προτιμητέο μελλοντικό σενάριο κινητικότητας:

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

«Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή πεζών, ποδηλάτων και ΔΑΣ και στην εξασφάλιση φιλικών προς όλους υποδομών αστικής κινητικότητας, προνοώντας παράλληλα για»:

- ✓ Οργάνωση της στάθμευσης στο κέντρο με συστηματική αστυνόμευση και εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- ✓ Διατήρηση της αισθητικής και πολιτιστικής αξίας του κέντρου με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας
- ✓ Παροχή κινήτρων στις εταιρείες για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων
- ✓ Βελτίωση της λειτουργίας ΔΑΣ
- ✓ Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής και αύξηση της οδικής ασφάλειας
- ✓ Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας
- ✓ Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους
- ✓ Διαχείριση της κυκλοφορίας και αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

3.5 Διαμόρφωση τελικού σεναρίου

Σύμφωνα με τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης όπως αναφέρθηκε προηγουμένα, ως επικρατέστερο θεωρείται το Σενάριο Γ με ποσοστό 45,5%. Ωστόσο λόγω της μικρής συμμετοχής των πολιτών (σύνολο 33 απαντήσεις) το δείγμα δεν θεωρείται αντιπροσωπευτικό για την ανάδειξη του τελικού σεναρίου. Για το σκοπό αυτό, προχωρήσαμε στη διαμόρφωση ενός τελικού σεναρίου βασιζόμενο τόσο στα αποτελέσματα από το εργαλείο Urban Transport Roadmaps όσο και στο τελικό αποτέλεσμα της διαδικτυακής διαβούλευσης.

Το σενάριο αυτό:

«θα δίνει προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης, με παράλληλη προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης, ήτοι της πεζής μετακίνησης, του ποδηλάτου και των ΔΑΣ μέσω κατάλληλων υποδομών, τεχνολογιών χαμηλών ρύπων και έξυπνων λύσεων και εφαρμογών. Επίσης, ενισχύεται η προσβασιμότητα όλων των χρηστών της οδού και ιδιαίτερα των ευάλωτων χρηστών με υποδομές που εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη και ασφαλή πρόσβασή τους. Επιπλέον, το τελικό σενάριο δίνει προτεραιότητα στην ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς με δομές που θα ενγυώνται την απρόσκοπτη μετακίνηση των κατοίκων και των επισκεπτών, με την προώθηση προσβάσιμων οχημάτων και με τεχνολογία χαμηλών ρύπων που θα ενισχύουν την πολυτροπικότητα.»

Με βάση τα παραπάνω, προτείνεται η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης, η εισαγωγή έξυπνων συστημάτων καθώς και η ανάπτυξη των δημόσιων μέσων μεταφοράς με την τεχνολογία χαμηλών ρύπων τα οποία θα επιτευχθούν μέσω των παρακάτω παρεμβάσεων:

- Ποιοτική αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομίων προκειμένου να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας για όλους και να εξυπηρετούν την εμπορική δραστηριότητα του Δήμου Σύρου και εν προκειμένω της Ερμούπολης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- Σύνδεση των κύριων λειτουργιών της πόλης και των σημείων ενδιαφέροντος με δίκτυο υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες
- Συνθήκες προώθησης των ποδηλάτων, με την επέκταση του υφιστάμενου ποδηλατοδρόμου βάσει προδιαγραφών, την εγκατάσταση δικτύου κοινόχρηστων ποδηλάτων και τη δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσής τους
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη κυκλοφορία των πεζών και των χρηστών ποδηλάτου
- Εφαρμογή και συστηματική αστυνόμευση των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό (θέσεις μόνιμων κατοίκων)
- Μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας για την αισθητική αναβάθμιση και την τόνωση του εμπορικού πυρήνα
- Μείωση των σημείων συμφόρησης
- Συντήρηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και επεμβάσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε κόμβους του οδικού δικτύου
- Εφαρμογές συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (Κάμερες παρακολούθησης κυκλοφορίας, δυναμική σηματοδότηση, κ.ά.)
- Η ηλεκτροκίνηση θεωρείται ότι θα αυξηθεί στο μέλλον και θα υπάρξουν μέτρα για την υποστήριξη αυτού του είδους «καθαρής μετακίνησης»
- Δημιουργία δικτύου «καθάρων» λεωφορείων και με μέγεθος προσαρμοσμένο στις ανάγκες της πόλης
- Ο χώρος της οδού θα διαμορφωθεί για την εξασφάλιση προσβασιμότητας στις στάσεις των ΜΜΜ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έχοντας καθορίσει τους στρατηγικούς άξονες, στόχους και προτεραιότητες στα προηγούμενα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ., μπορεί να πραγματοποιηθεί μια αρχική επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Ως «**μέτρο**» σε ένα ΣΒΑΚ ορίζεται η δράση που συμβάλλει στην επίτευξη ενός ή περισσότερων στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων ή στην αντιμετώπιση ενός ή περισσότερων προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί στην περιοχή παρέμβασης.

Τα μέτρα του ΣΒΑΚ προκειμένου να συνδυάζουν τόσο την καινοτομία στις λύσεις για την κινητικότητα, όσο και το ρεαλισμό στην εφαρμογή τους, θα πρέπει να πληρούν κάποια βασικά χαρακτηριστικά:

1. Τα μέτρα του ΣΒΑΚ θα πρέπει να καθορίζονται ως προς *το περιεχόμενο, την ένταση ή/και την έκταση στο δίκτυο*, από το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας που αναδείχθηκε από προηγούμενη συμμετοχική διαδικασία με τους φορείς και τους πολίτες.
2. Τα μέτρα του ΣΒΑΚ θα πρέπει να αντιστοιχίζονται – ικανοποιούν τους **στρατηγικούς στόχους** που προέκυψαν για την πόλη, σύμφωνα με τα προβλήματα που αναδείχθηκαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και από προηγούμενη συμμετοχική διαδικασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Κάθε μέτρο θα αποτελείται από *μια περιγραφή* που θα γίνεται κατανοητή από τους απλούς πολίτες, από *μια εκτίμηση του κόστους και μια εκτίμηση της χρονικής κλίμακας υλοποίησης*.
4. Τα μέτρα θα οριστικοποιηθούν και θα διαμορφωθούν σε βάθος μετά από διαβούλευση τους με τους φορείς και τους πολίτες.

Η επιλογή της δέσμης των μέτρων και των συνακόλουθων παρεμβάσεων/δράσεων που προτείνονται να εφαρμοστούν στο Δήμο Σύρου-Ερμούπολης είναι μία διαδικασία που λαμβάνει υπόψη της διάφορες παραμέτρους οι οποίες στοχεύουν στην υιοθέτηση μέτρων και δράσεων που θα βελτιώσουν την κατάσταση κινητικότητας του Δήμου με ενσωμάτωση των εννοιών της βιωσιμότητας και της αειφορίας. Η διαμόρφωση των μέτρων και των επιμέρους δράσεων αξιοποίησε:

- τις Μελέτες/Προγράμματα/Σχέδια στρατηγικού χαρακτήρα του Δήμου, τα οποία ενσωματώνουν το θεσμικό πλαίσιο, τις εκπονούμενες και προγραμματιζόμενες δράσεις του Δήμου, τις Κυκλοφοριακές Μελέτες, τις Πολεοδομικές Μελέτες, κ.ά.
- τα στατιστικά στοιχεία που είναι διαθέσιμα στην ΕΛΣΤΑΤ ώστε να γίνει μία στατιστική επεξεργασία και απεικόνιση των βασικών δημογραφικών και πληθυσμιακών στοιχείων του Δήμου
- τις επιτόπιες έρευνες/αυτοψίες όπου πραγματοποίησαν μέλη της Ομάδας του Αναδόχου με σκοπό να καταγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής και να καταγραφούν τα βασικά προβλήματα/ανάγκες του οδικού δικτύου και του δικτύου κίνησης πεζών και ποδηλάτων
- τις διαβουλεύσεις με τους Φορείς που δραστηριοποιούνται στο Δήμο και οι οποίοι καλούνται να αναδείξουν τις σημαντικότερες ανάγκες του δικτύου κινητικότητας καθώς

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης

Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

και να προτείνουν μέτρα και παρεμβάσεις τα οποία κατά τη γνώμη τους θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν σε σχέση με το οδικό δίκτυο και τις οδικές υποδομές

- τις καλές πρακτικές άλλων ελληνικών και ευρωπαϊκών πόλεων
- τη βιβλιογραφική ανασκόπηση ευρωπαϊκών προδιαγραφών

Σχήμα 2: Διαμόρφωση πακέτων μέτρων και επιμέρους μέτρων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

4.3 Αναλυτική παρουσίαση των μέτρων του προσχεδίου

Στις επόμενες σελίδες θα παρουσιαστούν με τη μορφή πίνακα τα προτεινόμενα μέτρα του προσχεδίου. Κάθε πίνακας περιλαμβάνει:

- ✓ Περιγραφή του μέτρου
- ✓ Εναρμόνιση με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ
- ✓ Πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου
- ✓ Ποιοτική εκτίμηση κόστους και χρόνου υλοποίησης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 7: Αναλυτική παρουσίαση μέτρων

Πακέτο Μέτρων	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Πρώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης	<p>Ανάπτυξη/Επέκταση (υφιστάμενου) δικτύου ποδηλατοδρόμων</p> <p>Το μέτρο περιλαμβάνει ένα διασυνδεδεμένο σύνολο ασφαλών και άμεσων ποδηλατικών διαδρομών, εγκαταστάσεις για ποδήλατα όπως χώροι στάθμευσης και σύνδεση της ποδηλασίας με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Επίσης περιλαμβάνει δραστηριότητες για τη συντήρηση, τη διαμόρφωση και επέκταση του δικτύου στην πόλη. Καθοριστική παράμετρος είναι η διασφάλιση ελέγχου των ποδηλατοδρόμων για κατάληψη από οχήματα και για άλλες παραβιάσεις ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλή κίνηση των ποδηλάτων. Στην περίπτωση των διαχωρισμένων υποδομών ποδηλάτου οι λόγοι για την καθιέρωση αυτής της υποδομής είναι καταρχάς η ασφάλεια ώστε να καταστεί λιγότερο επικίνδυνη η ποδηλασία και να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα με εμπλοκή ποδηλάτου. Το γεγονός αυτό θα συμβάλει στην ενθάρρυνση περισσότερων κατοίκων να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης. Επιπλέον στόχος είναι να βελτιωθεί η προσβασιμότητα του ποδηλάτου σε διάφορους προορισμούς ενδιαφέροντος και παράλληλα να διαμορφωθεί ένα πιο ελκυστικό περιβάλλον, όπως οι διαδρομές μέσα από χώρους πρασίνου.</p>	<p>B3) Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης</p> <p>B5) Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης</p> <p>Δ1) Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη</p> <p>Δ2) Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες</p> <p>Δ3) Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης</p> <p>Δ4) Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονιές και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες</p>	<p>*Η πόλη έχει μικρό μέγεθος το οποίο εξυπηρετεί την χρήση του ποδηλάτου</p> <p>*Λόγω του ανάγλυφου του νησιού προωθείται η χρήση του ηλεκτρικού ποδηλάτου</p> <p>*Η υγεία των πολιτών και η ποιότητα ζωής τους βελτιώνεται με τη μετακίνηση με ποδήλατο</p> <p>*Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης λόγω της χρήσης του ποδηλάτου αντί για το Ι.Χ.</p> <p>*Με τις διαχωρισμένες υποδομές ποδηλάτου εξασφαλίζεται η άνεση και η ασφάλεια της κίνησης των χρηστών ποδηλάτου</p> <p>*Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ</p> <p>*Εφαρμόζει το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας</p>	<p>Ανάπτυξη/Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων Μέτριο (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p> <p>Διαχωρισμένες υποδομές ποδηλάτου Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p> <p>Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων Μέτριο (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p>	<p>Θετικά</p> <p>*Άνετη μετακίνηση ποδηλατιστών</p> <p>*Ασφαλής μετακίνηση ποδηλατιστών</p> <p>*Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης</p> <p>*Τόνωση εμπορικότητας οδού</p> <p>*Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης</p> <p>Αρνητικά</p> <p>*Μείωση επιφάνειας κίνησης των οχημάτων</p> <p>*Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό</p> <p>*Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων</p> <p>*Ανάγκη δημιουργίας νέων θέσεων στάθμευσης</p>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πακέτο Μέτρων	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
<p>Πρώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης</p>	<p>Δίκτυα πεζής μετακίνησης Ένα τμήμα του πληθυσμού των πόλεων αποτελείται από άτομα με ιδιαίτερες ανάγκες για μετακίνηση. Τέτοια άτομα είναι οι ηλικιωμένοι (άτομα μεγαλύτερα των 60-65 ετών), τα μικρά παιδιά (άτομα μικρότερα των 12-14 ετών), άτομα με κινητικά προβλήματα, με χαμηλή όραση και ακοή, άτομα με χρόνια νοσήματα, τραυματίες, κυοφορούσες γυναίκες ακόμα και άτομα που μεταφέρουν φορτία και βαλίτσες. Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω περιπτώσεις γίνεται αντιληπτό πως ένα μεγάλο ποσοστό των χρηστών της οδού αποτελείται από ευάλωτες ομάδες, ενώ και οι στατιστικές δείχνουν πως κάθε άνθρωπος σε κάποια περίοδο της ζωής του γίνεται για κάποιο χρονικό διάστημα ευάλωτος χρήστης (λόγω τραυματισμών, ασθενειών κ.ά.). Η ενσωμάτωση των αναγκών των ευάλωτων χρηστών της οδού στον σχεδιασμό θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.</p> <p>Το συγκεκριμένο μέτρο αφορά στη συντήρηση, στη διαμόρφωση, στην επέκταση και στην ενοποίηση του δικτύου πεζοδρόμων της πόλης, προωθώντας περισσότερο την πεζή μετακίνηση και εξασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.</p> <p>Διαβάσεις πεζών και διατάξεις διάσχισης της οδού Ενώ η υποδομή για την κίνηση των πεζών μπορεί να είναι επαρκής, συχνά δημιουργούνται ζητήματα ασφάλειας κατά την διάσχιση της οδού και την γενικότερη διεπαφή των πεζών με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Επομένως, πρέπει να εξεταστεί η ορθολογική χωροθέτηση και η τελική αναδιαμόρφωση των διαβάσεων των πεζών. Μια μεγάλη ποικιλία τύπων διάσχισης της οδού είναι διαθέσιμη προς εξέταση για τους μελετητές, ξεκινώντας από απλές διαβάσεις (Zebra) και οριζόντια σήμανση, έως περισσότερο σημαντικές επενδύσεις υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των πεζογεφυρών και των υπόγειων διαβάσεων για ειδικές περιπτώσεις.</p>	<p>B3) Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης B5) Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης Δ1) Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη Δ2) Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες Δ3) Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης Δ4) Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονιές και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες Δ5) Σχολικές διαδρομές με κατάλληλη υποδομή για πεζούς και ποδήλατα για την εξυπηρέτηση</p>	<p>*Η πόλη έχει μικρό μέγεθος, και η ύπαρξη πεζοδρομημένων περιοχών συμβάλει στην πεζή μετακίνηση *Η υγεία των πολιτών αλλά και η ποιότητα ζωής τους βελτιώνεται με την πεζή μετακίνηση *Η πεζή μετακίνηση είναι το κύριο μέσο μετακίνησης των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ κ.ά) και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η άνεση και ασφάλεια στην κίνησή τους *Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ</p>	<p>Δίκτυα πεζής μετακίνησης Μέτριος (Χρόνος)/ Μέτριο(Κόστος) Διαβάσεις πεζών και διατάξεις διάσχισης της οδού Σύντομος(Χρόνος)/Χαμηλό(Κόστος)</p>	<p>Θετικά</p> <ul style="list-style-type: none"> *Ενίσχυση προσπελασιμότητας των πεζών * Άνετη μετακίνηση πεζών * Ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών * Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης * Τόνωση εμπορικότητας οδού * Οργάνωση της λειτουργίας της οδού και εργασίες ανακατανομής του κοινόχρηστου χώρου <p>Αρνητικά</p> <ul style="list-style-type: none"> * Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό * Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

<p>Διαχείριση κυκλοφορίας</p>	<p>Βελτίωση οδικών υποδομών και οδικής ασφάλειας Η βελτίωση των οδικών υποδομών έγκειται τόσο στην κατασκευή έργων και υποδομών για τη βελτίωση της κυκλοφορίας όσο και στη συντήρηση και επισκευή οδικών τμημάτων λόγω φθοράς και της σήμανσης. Το μέτρο <u>συντήρησης</u> οδών επικεντρώνεται κυρίως στη συντήρηση και αποκατάσταση του οδοστρώματος στις περιοχές που υπάρχει ήδη η υφιστάμενη υποδομή και όχι τόσο στη δημιουργία εκ του μηδενός νέας (οδοποιία, διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, διεύρυνση ή αναδιάρθρωση μιας οδού). Τέλος, το μέτρο αφορά και στις εργασίες αποκατάστασης πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων και αστικού εξοπλισμού (όπως οδοφωτισμός, σήμανση, φυτεύσεις) καθώς και γενικά υποδομών που σχετίζονται με την κινητικότητα. Τα μέτρα ασφαλείας τα οποία είναι πιο πλήρη και συνδέονται στενότερα με τις φιλοσοφίες του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού είναι η μείωση της ταχύτητας και ο μετριασμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και η παροχή ενός ολοκληρωμένου και συνεχούς δικτύου για πεζούς και για ποδήλατα. Αυτά τα δύο μέτρα είναι συμπληρωματικά και μπορούν να υλοποιηθούν από κοινού. Τα μέτρα <u>πρόληψης ατυχημάτων</u> εστιάζουν κυρίως σε άμεσα μέτρα που μπορούν να ταξινομηθούν στις εξής τρεις κατηγορίες: <i>Τον περιορισμό ταχύτητας, την επιβολή ορίων ταχύτητας και την οδική σήμανση.</i> Ο μετριασμός της κυκλοφορίας περιλαμβάνει φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα επί της οδού, οι οποίες οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων διατάξεων είναι η εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού.</p> <p>Κυκλοφοριακή οργάνωση Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την αναβάθμιση των οδών, τον περιορισμό της ταχύτητας και ειδικότερα στην είσοδο των οικισμών και τη μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στο Ιστορικό Κέντρο. Ο μετριασμός της κυκλοφορίας περιλαμβάνει φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα επί της οδού, οι οποίες οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων διατάξεων είναι η εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού. Οι διαμορφώσεις οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας αφορούν στην εφαρμογή μέτρων και διατάξεων με στόχο την ασφάλεια των πεζών, την προώθηση των ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, τον περιορισμό της ταχύτητας, την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη γενικότερη ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες της οδού. Οι δρόμοι ήπιας Κυκλοφορίας (woonerfs), έχουν αρκετά πρότυπα εφαρμογής, που προσαρμόζονται στην εκάστοτε φυσιογνωμία και την ιδιαιτερότητα του χώρου. Σαν ένα ενδεικτικό παράδειγμα, αναφέρεται οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας με διαχωρισμό κυκλοφορίας και ο διαμοιρασμένος χώρος. Στην περίπτωση του διαχωρισμού της κυκλοφορίας υπάρχουν σαφείς ζώνες κυκλοφορίας για πεζούς και οχήματα. Αυτό επιτυγχάνεται με την εμφανή διαφοροποίηση των δύο χώρων, με διαφορετική σήμανση των υλικών επίστρωσης. Οι διαβάσεις των πεζών σηματοδοτούνται ιδιαίτερα και η ταχύτητα των οχημάτων είναι αναγκαστικά χαμηλή. Στην περίπτωση του διαμοιρασμένου χώρου, δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των χώρων κυκλοφορίας για πεζούς και οχήματα. Αυτό εξασφαλίζεται μόνο με τη διαφοροποίηση των υλικών επίστρωσης. Οι διαβάσεις των πεζών σηματοδοτούνται ιδιαίτερα και η ταχύτητα των οχημάτων είναι χαμηλή, ενώ την προτεραιότητα την έχουν οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Οι βασικές σχεδιαστικές αρχές που χαρακτηρίζουν τον σχεδιασμό των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας ενδεικτικά είναι :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, • η οφιοειδής χάραξη στη διαδρομή στο οδόστρωμα και • η μείωση του πλάτους του <p>Οι αρχές αυτές έχουν τα παρακάτω αποτελέσματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διατήρηση του χαρακτήρα της περιοχής • Ενίσχυση των βιώσιμων συνθηκών της μετακίνησης 	<p>B2) Μείωση Τροχαίων Ατυχημάτων με την αναγνώριση 'επικίνδυνων' σημείων B3) Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης B5) Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης Δ1) Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη Δ2) Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες Δ4) Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες</p>	<p>*Σε συνδυασμό με τα προτεινόμενα μέτρα για τη βελτίωση των διαβάσεων, τη συντήρηση του οδικού δικτύου και την ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, υπάρχει η ευκαιρία για ριζική αναδιαμόρφωση τοπικών οδών με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητάς τους *Οι γειτονιές γίνονται πιο ελκυστικές και ασφαλείς με άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και στην εικόνα της πόλης στους επισκέπτες *Ασφάλεια επιβατών οχημάτων *Βελτίωση κυκλοφοριακής ροής *Μείωση πιθανότητας ατυχημάτων</p>	<p>Μέτρα πρόληψης ατυχημάτων Σύντομος/ Μέτριο</p> <p>Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p> <p>Συντήρηση οδών Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p>	<p>Θετικά</p> <ul style="list-style-type: none"> *Μείωση ατυχημάτων *Οργάνωση της λειτουργίας της οδού *Αισθητική αναβάθμιση γειτονιών *Βελτίωση οδικής ασφάλειας *Ενίσχυση προσπελασιμότητας των πεζών *Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών *Ασφάλεια επιβατών οχημάτων *Ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου όπως των πεζών και των ποδηλατιστών *Βελτίωση προσβασιμότητας *Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ηχορύπανσης, και κατανάλωσης καυσίμου <p>Αρνητικά</p> <ul style="list-style-type: none"> *Κίνδυνος υψηλών ταχυτήτων κυκλοφορίας *Ενθάρρυνση χρήσης Ι.Χ. *Μείωση θέσεων στάθμευσης *Ανάγκη εκτροπής κυκλοφορίας
--------------------------------------	--	--	---	--	--

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πακέτο Μέτρων	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
	<ul style="list-style-type: none"> • Τόνωση του αισθήματος της γειτονιάς • Τόνωση του αισθήματος ασφάλειας • Κοινωνικοποίηση των κατοίκων • Διευκόλυνση της κίνησης των ευπαθέστερων ομάδων • Ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου • Μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης των οχημάτων • Μείωση της διερχόμενης κυκλοφορίας • Μείωση του θορύβου των οχημάτων • Μείωση των ρυπογόνων εκπομπών • Αύξηση του χρηστικού πλάτους του πεζοδρομίου • Διατήρηση αλλά και αύξηση του αστικού πρασίνου • Μείωση της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος • Μείωση του φαινομένου των θερμών αστικών νησίδων • Αισθητική αναβάθμιση • Χρήση υλικών με μικρό ενεργειακό αποτύπωμα • Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού • Ενίσχυση του φωτισμού • Εξοικονόμηση ενέργειας (φωτιστικά led) • Διευθέτηση όμβριων υδάτων • Διευθέτηση των θέσεων συλλογής απορριμμάτων 				

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πακέτο Μέτρων	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση	<p>Πρωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινουμένων Η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών πρέπει να αφορά όλες τις κατηγορίες κινητικότητας με στόχο την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος. Οι σχετικές εκστρατείες και δράσεις <u>δεν πρέπει</u> να έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, αλλά να επαναλαμβάνονται σε τακτική βάση και να διατηρούν προοδευτικό χαρακτήρα στην ανάπτυξη δεξιοτήτων και συμπεριφορών κινητικότητας από τις νεότερες έως τις μεγαλύτερες ηλικίες. Το πλάνο ευαισθητοποίησης των πολιτών, ενθαρρύνεται να περιλαμβάνει επιπλέον δράσεις/ εκδηλώσεις ενημέρωσης-πληροφόρησης- εκπαίδευσης, όπως σεμινάρια, ομιλίες, παρουσιάσεις, ημερίδες κ.ά. σε σχολεία, συλλόγους, κ.ά. καθώς και συμμετοχικές δράσεις και δράσεις προώθησης και προβολής, όπως ποδηλατοδρομίες και άλλες δράσεις που θα προωθούν τα ήπια μέσα μεταφοράς.</p>	<p>Γ1) Συστηματική και στοχευμένη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων με έμφαση στους μαθητές Γ2) Αλλαγή νοοτροπίας μετακινούμενων και αλληλοσεβασμού των χρηστών της οδού Γ4) Ενθάρρυνση χρήσης ποδηλάτου μέσα από εκστρατείες και καμπάνιες ενημέρωσης για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας (περιβάλλον, σωματική ευεξία)</p>	<p>*Οι διαδικασίες διαβούλευσης ανέδειξαν την κυκλοφοριακή παιδεία σαν σημαντικό πεδίο παρέμβασης του ΣΒΑΚ *Ο μακροπρόθεσμος χαρακτήρας του σχεδίου επιδιώκει την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινουμένων *Απευθύνεται άμεσα στους μελλοντικούς πολίτες της πόλης και της ευρύτερης περιοχής</p>	<p>Σύντομος– Επαναλαμβανόμενος (Χρόνος) / Χαμηλό – Επαναλαμβανόμενος (Κόστος)</p>	<p>Θετικά</p> <p>*Αλλαγή συνθηκών μετακίνησης *Διαρκής ενημέρωση και εκπαίδευση των χρηστών της οδού *Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος *Μακροπρόθεσμα: Μείωση συμφόρησης, οχλήσεων και ατυχημάτων στο σύστημα αστικής κινητικότητας</p>
Διαχείριση στάθμευσης	<p>Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης Με τη διατήρηση των ήδη θεσμοθετημένων θέσεων στάθμευσης εντός του κέντρου της Ερμούπολης, δηλαδή των θέσεων στάθμευσης που προορίζονται για ΑμεΑ, για θέσεις φορτοεκφόρτωσης, για μόνιμους κατοίκους και των ρυθμίσεων σε τμήματα οδού, π.χ. εκ περιτροπής στάθμευση περιορίζεται η πρόσβαση των οχημάτων εντός του κέντρου της πόλης και μειώνονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης. Η επαναλειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και ο αυστηρός έλεγχος και η αστυνόμευση συμβάλλουν στην εξάλειψη των φαινομένων της παράνομης στάθμευσης και στην εξασφάλιση απρόσκοπτης πρόσβασης και στάθμευσης τόσο στους μόνιμους κατοίκους όσο και στο σύστημα φορτοεκφόρτωσης και διανομής των καταστημάτων.</p> <p>Κατασκευή/Λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού Το μέτρο αυτό συμβάλλει στη βέλτιστη διαχείριση των οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, π.χ. στην επιβολή αντιτίμου όπου και αν απαιτείται, στην αναβάθμισή τους και ακόμα ενισχύει και αναβαθμίζει τους ήδη υφιστάμενους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.</p> <p>Εξασφάλιση προσβασιμότητας στη στάθμευση Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην εξασφάλιση προσβασιμότητας από τους ευάλωτους χρήστες της οδού, π.χ. ΑμεΑ στους χώρους στάθμευσης είτε είναι παρά την οδό είτε εκτός οδού. Στόχος του μέτρου αυτού είναι η αναβάθμιση των χώρων στάθμευσης ώστε να περιλαμβάνουν και θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, η θεσμοθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ όπου κρίνεται απαραίτητο, η σύνδεση των θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ με ράμπα κατάλληλων προδιαγραφών για σύνδεση με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο, ειδική σήμανση για την πληροφόρηση για των ειδικών θέσεων στάθμευσης, κ.ά.</p>	<p>B3) Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης B4) Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης B6) Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας</p>	<p>*Το μέτρο μπορεί να συμβάλει μακροπρόθεσμα στην εξυπηρέτηση της στάθμευσης *Μεταβιβάζεται τμήμα της ευθύνης για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ανά χρήση γης στον πολίτη (κάτοικο / επιχειρηματία / επενδυτή) *Λειτουργεί συμπληρωματικά με τα υπόλοιπα συσχετιζόμενα μέτρα *Οι διαδικασίες διαβούλευσης ανέδειξαν τη στάθμευση σαν σημαντικό πεδίο παρέμβασης του ΣΒΑΚ *Η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και η αστυνόμευση περιορίζουν τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης καθώς και την πρόσβαση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας εντός του κέντρου της πόλης * Με την προσφορά οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού μειώνονται οι περιπορείες εντός του κέντρου για την εύρεση θέσης στάθμευσης</p>	<p>Πρότυπα για θέσεις στάθμευσης Σύντομος (Χρόνος)/ Χαμηλό (Κόστος)</p> <p>Σύστημα διαχείρισης στάθμευσης – Τιμολόγηση και καθοδήγηση χρηστών Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p>	<p>Θετικά</p> <p>*Οργάνωση της στάθμευσης *Έλεγχος και περιορισμός της παράνομης στάθμευσης *Μείωση της συμφόρησης *Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος *Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. *Απόδοση των εσόδων σε εναλλακτικά μέσα *Προσβασιμότητα των χώρων στάθμευσης και στους ΑμεΑ</p> <p>Αρνητικά</p> <p>*Ανάγκη συντονισμού με το ΓΠΣ και άλλα κείμενα στρατηγικής</p>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

<p>Βελτίωση Δημοσίων Συγκοινωνιών</p>	<p>Αναβάθμιση και επέκταση Δημόσιας Συγκοινωνίας Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην πύκνωση των διαδρομών των λεωφορειακών γραμμών, όπου κρίνεται απαραίτητο, στην επέκταση του ωραρίου τη θερινή περίοδο λόγω μεγάλης τουριστικής κίνησης και στην τήρηση του χρονοδιαγράμματος των διαδρομών ώστε να καταστεί η δημόσια συγκοινωνία ελκυστική και ανταγωνιστική της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ιδίως εντός του αστικού κέντρου.</p> <p>Αναβάθμιση στάσεων (προσβασιμότητα, ενημέρωση) Για την προώθηση των ΜΜΜ ως μέσα που θα αντικαταστήσουν τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία πρέπει να δοθεί έμφαση σε δύο παράγοντες, ο ένας είναι η προσβασιμότητα των στάσεων ιδιαίτερα σε ΑμεΑ και ο άλλος είναι η ορθή και έγκαιρη ενημέρωση των επιβατών τόσο στο εξωτερικό περιβάλλον (στάσεις) όσο και εντός των οχημάτων. Όσον αφορά στο εξωτερικό περιβάλλον το μέτρο αυτό στοχεύει σε δράσεις οι οποίες θα καταστήσουν τις στάσεις (όπου είναι εφικτό) προσβάσιμες σε ΑμεΑ και σε ευάλωτους χρήστες γενικότερα διαμορφώνοντας κατάλληλα το χώρο ώστε να μπορούν όλοι οι μετακινούμενοι να μεταβαίνουν στις στάσεις και να αναμένουν την επιβίβασή τους εντός κάποιου οχήματος με τρόπο ασφαλή και ανεμπόδιο από τη λοιπή κυκλοφορία. Μερικές διαμορφώσεις με τις οποίες μία στάση καθίσταται προσβάσιμη σε ΑμεΑ είναι η κατασκευή ραμπών κατάλληλων προδιαγραφών για τη σύνδεσή τους με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο, το απτικό οδόστρωμα, οι προεξοχές, κ.ά. Όσον αφορά στο χρόνο αναμονής των μετακινούμενων στις στάσεις των δημοσίων συγκοινωνιών και στην ορθή ενημέρωσή τους σχετικά με τα δρομολόγια προτείνεται η κατασκευή και εγκατάσταση των «έξυπνων» στάσεων. Η «Έξυπνη Στάση» των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) αντιπροσωπεύει την, πλέον, καινοτόμα τάση στον τομέα των έξυπνων μεταφορών σε αστικό περιβάλλον. Με τον συγκεκριμένο τρόπο, η τυπική στάση εκσυγχρονίζεται υιοθετώντας τις νέες τεχνολογίες. Επίσης, προσφέρει την απαραίτητη προστασία στους χρήστες των αστικών συγκοινωνιών από τις καιρικές συνθήκες κατά τον χρόνο αναμονής τους και εξασφαλίζει ορατότητα προς όλες τις κατευθύνσεις. Οι στάσεις δύνανται να διαθέτουν φωτοβολταϊκό, παγκάκι, νυκτερινό φωτισμό, θυρίδες USB για φόρτιση ηλεκτρονικών συσκευών, κλπ. Ιδιαίτερα επισημαίνεται ότι οι σύγχρονες αυτές στάσεις διαθέτουν και τον απαιτούμενο εξοπλισμό για τηλεματική ενημέρωση. Τα στέγαστρα υποστηρίζουν την ανάρτηση οποιασδήποτε έντυπης πληροφόρησης, για τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών, προς ενημέρωση των επιβατών, ενώ παράλληλα η εγκατάσταση της πληροφόρησης προστατεύεται απόλυτα από τις καιρικές συνθήκες. Το επιβατικό κοινό περιμένοντας το λεωφορείο μπορεί να φορτίσει τις φορητές ηλεκτρονικές συσκευές του ενσύρματα (μέσω θύρας USB) ή ασύρματα. Η εγκατάσταση έχει πλήρη (100%) ενεργειακή αυτονομία με τη χρήση φωτοβολταϊκών πάνελ, εγκατεστημένα στην οροφή της στάσης. Επιπλέον, η ισχυρή παραγωγή ενέργειας δίνει τη δυνατότητα αυτόνομου νυκτερινού φωτισμού με λαμπτήρες led, εφαρμογή που εκτός από την εξοικονόμηση ενέργειας προσφέρει και μια αίσθηση ασφάλειας σε σημεία, που υπό άλλες συνθήκες δεν θα ήταν φωτισμένα ή ο φωτισμός δεν θα ήταν επαρκής.</p> <p>Η αναβάθμιση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που μπορεί να μεταβάλει τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει τη χρήση των αυτοκινήτων Ι.Χ., χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες ή να περιορίζει συγκεκριμένες ομάδες από την χρήση του (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης κ.α.).</p> <p>Επένδυση σε στόλο ηλεκτρικών/υβριδικών και προσβάσιμων λεωφορείων Ο τομέας των μεταφορών είναι υπεύθυνος για περίπου το 25% των εκπομπών ΑτΘ στην ΕΕ. Επομένως, όλοι οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να συμβάλλουν στην απανθρακοποίηση του συστήματος κινητικότητας. Για να πραγματοποιηθεί το παραπάνω απαιτείται μια συστημική προσέγγιση. Πρώτο στοιχείο της προσέγγισης αποτελούν τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών με εναλλακτικά συστήματα κίνησης για όλους τους τρόπους μεταφορών</p>	<p>A1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις εντός της Ερμούπολης και από & προς τους γειτονικούς οικισμούς</p> <p>A2) Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του επιβατικού κοινού με ειδική μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού</p> <p>A3) Εκσυγχρονισμός του στόλου των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών</p> <p>B3) Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης</p>	<p>*Από τις διαδικασίες διαβούλευσης αναδείχθηκε η ανάγκη αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας ώστε να είναι προσβάσιμη και στους ευάλωτους χρήστες της οδού</p> <p>*Η πρωτογενής έρευνά έδειξε ελλείματα στην υποδομή των στάσεων</p> <p>*Εξασφαλίζονται οι ίσες ευκαιρίες στη μετακίνηση</p> <p>*Οι διεθνείς και ευρωπαϊκές τάσεις αναδεικνύουν μελλοντική αύξηση στις τιμές των συμβατικών καυσίμων</p> <p>*Το εξωτερικό κόστος των ρύπων και των αερίων του θερμοκηπίου αναμένεται να αυξηθεί από την περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε.</p> <p>*Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ</p>	<p>Μέτριος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p>	<p>Θετικά</p> <p>*Προώθηση βιώσιμης μορφής κινητικότητας</p> <p>*Βελτιώνεται η εξυπηρέτηση των ευάλωτων χρηστών της οδού</p> <p>*Βελτίωση λειτουργίας του δικτύου</p> <p>*Μειώνονται οι περιβαλλοντικές οχλήσεις λόγω των μεταφορών στην πόλη – Ηχορύπανση, Αέρια ρύπανση, Αέρια του Θερμοκηπίου</p> <p>*Βελτίωση αποδοτικότητας μεταφορών</p> <p>*Ανάπτυξη υψηλής τεχνολογίας</p> <p>*Βελτίωση αξιοπιστίας και ασφάλειας των μεταφορών</p> <p>*Μείωση χρόνου επιβίβασης/αποβίβασης</p> <p>*Παροχή υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στη ζήτηση</p>
--	---	--	---	--	--

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πακέτο Μέτρων	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
	<p>συμπεριλαμβανομένων και των ΜΜΜ. Ο εξηλεκτρισμός των ΜΜΜ θα επιτευχθεί με την αντικατάσταση των παλαιών και ρυπογόνων λεωφορείων με οχήματα καθαρής τεχνολογίας, π.χ. ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα. Ο στόχος που θέτει η Ε.Ε. για την προστασία του περιβάλλοντος είναι η κλιματική ουδετερότητα έως το έτος 2050. Για να γίνουν οι δημόσιες μεταφορές ελκυστικότερες και να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, θα πρέπει να ανανεωθεί ο στόλος των οχημάτων με οχήματα καθαρότερων καυσίμων και νέων τεχνολογιών που θα επιφέρουν μείωση της ρύπανσης, αλλά και της ηχορύπανσης, πιθανότατα με έναν συνδυασμό αμιγώς ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων καθώς οι ρύποι που εκπέμπουν και τα υβριδικά οχήματα είναι πολύ χαμηλοί. Η δημιουργία υποδομών για εύκολη και προσβάσιμη φόρτιση των λεωφορείων είναι μία από τις προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν προκειμένου οι δημόσιες μεταφορές να περάσουν σε μία νέα εποχή.</p> <p>Επιπλέον, όσον αφορά στην αναβάθμιση των λεωφορείων ώστε αυτά να καταστούν προσβάσιμα προτείνεται η αναβάθμιση του στόλου ή η αντικατάσταση των οχημάτων με οχήματα που είναι προσβάσιμα σε ΑμεΑ ή σε άτομα που μεταφέρουν ελαφρά οχήματα, π.χ. πατίνια, ποδήλατα. Μία σειρά απαιτούμενων ενεργειών ώστε να καταστούν τα λεωφορεία προσβάσιμα στους ευάλωτους χρήστες της οδού μπορεί να είναι ηχητική πληροφόρηση των στάσεων, ειδική θέση για αναπηρικό αμαξίδιο, κ.ά. Η εισαγωγή των Ευφυών Συστημάτων στις δημόσιες συγκοινωνίες με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών στοχεύουν στην αύξηση της ελκυστικότητας και αποδοτικότητας των ΜΜΜ, καθώς και της ασφάλειας των επιβατών. Μερικές από τις εφαρμογές των Ευφυών Συστημάτων είναι η πληροφόρηση και ενημέρωση των ταξιδιωτών σε πραγματικό χρόνο, τα συστήματα εντοπισμού της θέσης του οχήματος, τα συστήματα ειδοποίησης άφιξης και αναχώρησης του λεωφορείου και τα συστήματα προτεραιότητας των λεωφορείων.</p>				
Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών	<p>Ανάπτυξη Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) Τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών ή αλλιώς <i>Intelligent Transportation Systems (ITS)</i> είναι ένα σύνολο τεχνολογιών οι οποίες στοχεύουν στην ασφαλέστερη και αποδοτικότερη κυκλοφορία, στην εξυπηρέτηση και διευκόλυνση των πολιτών αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Τα Ευφυή Συστήματα, όσον αφορά στον τομέα των μεταφορών και δη του οδικού δικτύου, στοχεύουν είτε στη διαχείριση της κυκλοφορίας είτε στην ενημέρωση και πληροφόρηση των οδηγών σχετικά με τα επίπεδα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν, τη διάρκεια του ταξιδιού, τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης εκτός οδού και το αν υπάρχει κάποιο αντίτιμο. Επιπλέον, οι εφαρμογές μπορεί να παρέχουν στους πεζούς πληροφορίες που αφορούν σε τουριστικά αξιοθέατα, σημεία αναψυχής, κ.ά. Σκοπός των ITS είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ✓ Έλεγχος της στάθμευσης ✓ Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και άλλων συμβάντων ✓ Αύξηση της οδικής ασφάλειας στο μέγιστο ✓ Διευκόλυνση και καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών ✓ Προστασία του περιβάλλοντος ✓ Αύξηση της χρήσης άλλων τρόπων μεταφοράς (π.χ. ΜΜΜ, ποδήλατο) εκτός από το ΙΧ αυτοκίνητο 	<p>B1) Αποτελεσματική Διαχείριση και Αστυνόμευσης της Στάθμευσης με «Έξυπνα Συστήματα» B2) Μείωση Τροχαίων ατυχημάτων με την αναγνώριση 'επικίνδυνων' σημείων B4) Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης Δ1) Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος της Πόλης</p>	<p>*Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών στα συστήματα μεταφορών *Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης *Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων</p>	<p>Μέτριος Χρόνος) / Μέτριο (Κόστος)</p>	<p>Θετικά</p> <ul style="list-style-type: none"> *Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών *Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο *Μείωση περιπορειών για την αναζήτηση διαθέσιμης θέσης στάθμευσης ή του πλησιέστερου χώρου στάθμευσης *Πληροφόρηση για το κόστος και τη διάρκεια ταξιδιού *Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης *Αύξηση οδικής ασφάλειας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πακέτο Μέτρων	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Σύστημα διαχείρισης αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	<p>Βελτίωση αστικών εμπορευματικών μεταφορών</p> <p>Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο των Μεταφορών, οι χώρες της Ε.Ε. οφείλουν να επιδιώξουν το μηδενισμό, μέχρι το έτος 2030, των εκπομπών Co2 που παράγουν από τη διανομή αγαθών στις πόλεις. Το εξεταζόμενο μέτρο περιλαμβάνει την ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων μέσω της κατάλληλης τιμολόγησης και της υποδομής. Έχει ως στόχο να ενθαρρύνει τις εταιρείες να χρησιμοποιούν οχήματα χαμηλών εκπομπών (Low Emission Vehicles) μέσω παροχής οικονομικών κινήτρων και προσφοράς καλύτερων υποδομών. Με τον τρόπο αυτό, τα εμπόδια στη χρήση των οχημάτων χαμηλών ρύπων μπορούν να περιοριστούν και να γίνουν πιο ελκυστικά. Και οι δύο στρατηγικές - η τιμολόγηση και η υποδομή - μπορούν να εφαρμοστούν για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές σε συνδυασμό πάντα με την τήρηση του ωραρίου φορτοεκφορτώσεων και τη διατήρηση υφιστάμενων ή θεσμοθέτηση νέων ειδικών θέσεων στάθμευσης όπου κρίνεται αυτό αναγκαίο.</p> <p>Τα συστήματα διαχείρισης της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελούνται κυρίως από συστήματα τηλεματικής που αξιοποιούν εγκατεστημένες συσκευές gps στα οχήματα φορτοεκφορτώσεων για την παρακολούθηση των εμπορευματικών μεταφορών. Η αποτελεσματική χρήση αυτών των συστημάτων μπορεί να οδηγήσει σε βελτιώσεις της παραγωγικότητας του στόλου μέσω μειώσεων των διανυομένων αποστάσεων, του λειτουργικού κόστους και της κατανάλωσης καυσίμων. Οι πιθανές λειτουργίες συστημάτων διαχείρισης στόλου είναι οι εξής:</p> <p>α) Δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις τόσο των οδηγών όσο και των οχημάτων β) Συστήματα παρακολούθησης οχημάτων γ) Επικοινωνία με μηνύματα κειμένου δ) Παρακολούθηση ρυμουλκούμενων ε) Μη έντυπη απόδειξη παράδοσης στ) Πληροφορίες κυκλοφορίας η) Συστήματα πλοήγησης επί του οχήματος</p>	<p>B4) Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης B5) Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης B6) Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας</p>	<p>*Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης *Οι διεθνείς και ευρωπαϊκές τάσεις αναδεικνύουν μελλοντική αύξηση στις τιμές των συμβατικών καυσίμων *Το εξωτερικό κόστος των ρύπων και των αερίων του θερμοκηπίου αναμένεται να αυξηθεί από την περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε. *Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ *Οργάνωση φορτοεκφορτώσεων και ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων</p>	Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)	<p>Θετικά</p> <p>*Μειώνονται οι περιβαλλοντικές οχλήσεις λόγω των μεταφορών στην πόλη – Ηχορύπανση, Αέρια ρύπανση, Αέρια του Θερμοκηπίου *Δημιουργία ευκαιριών για πράσινη επιχειρηματικότητα *Ανάγκη πλαισίωσης από μέτρα προώθησης και ευαισθητοποίησης *Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης βαρέων οχημάτων *Ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων</p>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ, ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΩΦΕΛΕΙΩΝ

Τα προτεινόμενα μέτρα / παρεμβάσεις που αναλύονται παρακάτω ουσιαστικά αποτελούν επακόλουθο και συνέχεια του τελικού σεναρίου διαμόρφωσης της κινητικότητας. Τα μέτρα που προτείνονται βασίστηκαν στα αποτελέσματα από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης σε συνάφεια με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και άλλες παρεμβάσεις που προγραμματίζει ο Δήμος και άλλοι φορείς σχεδιασμού.

Η ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ συνίσταται στην οριστικοποίηση της δέσμης στρατηγικών στόχων-μέτρων-δεικτών παρακολούθησης που θα εφαρμοστεί ώστε να εξυπηρετηθεί ο οραματικός στόχος που έχουν διατυπώσει οι Αρχές και η τοπική κοινωνία αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη του συστήματος αστικών μετακινήσεων της Σύρου. Οι δραστηριότητες του Σταδίου Γ' αφορούν στην ανάλυση των μέτρων του ΣΒΑΚ, στον καθορισμό δεικτών παρακολούθησης, στη δημιουργία χρονοδιαγράμματος του σχεδίου και στη σύνδεση των μέτρων με χρηματοδοτικά εργαλεία.

Ο χρονικός προσδιορισμός των μέτρων/παρεμβάσεων πραγματοποιήθηκε με γνώμονα την κρισιμότητα των επεμβάσεων ως προς την εφαρμογή τους και την υλοποίηση τους (μελετητική ωριμότητα, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς).

Για την εκπλήρωση του σκοπού του ΣΒΑΚ που είναι «η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών», τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων ενσωματώθηκαν στις εξής ενότητες/πεδία αστικής κινητικότητας:

- ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς
- προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)
- εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών
- βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού
- μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
- προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών
- καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής
- οργάνωση της στάθμευσης
- αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

Οι στρατηγικοί στόχοι των ΣΒΑΚ βρίσκονται σε συνάρτηση με τους άξονες προτεραιότητας που προκύπτουν από την ανάλυση των αποτελεσμάτων της υφιστάμενης κατάστασης. Οι προτεραιότητες που σχετίζονται με τους στόχους του ΣΒΑΚ και τέθηκαν για τη βελτίωση της κατάστασης κινητικότητας του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης είναι οι κάτωθι:

- αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
- ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
- βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- βελτίωση διαχείριση της στάθμευσης
- οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
- βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών

Τα μέτρα εντάχθηκαν και οργανώθηκαν σε επτά (7) πακέτα μέτρων τα οποία παρουσιάζονται ακολούθως.

Πίνακας 8: Πακέτα Μέτρων του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης

Πακέτα Μέτρων ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης

1. Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας
 - Αναβάθμιση και επέκταση Δημόσιας Συγκοινωνίας
 - Αναβάθμιση στάσεων (προσβασιμότητα, ενημέρωση)
 - Επένδυση σε στόλο ηλεκτρικών/υβριδικών και προσβάσιμων λεωφορείων
2. Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης
 - Προώθηση πεζής μετακίνησης
 - Προώθηση ποδηλάτου
3. Διαχείριση στάθμευσης
 - Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
 - Κατασκευή/λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού
 - Εξασφάλιση προσβασιμότητας στη στάθμευση
4. Βελτίωση αστικών εμπορευματικών μεταφορών
 - Ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών
5. Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση
 - Προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινουμένων
6. Διαχείριση κυκλοφορίας
 - Βελτίωση οδικών υποδομών και οδικής ασφάλειας
 - Κυκλοφοριακή οργάνωση
7. Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών
 - Αξιοποίηση «ευφύων» συστημάτων μεταφορών

5.1 Ανάλυση μέτρων ΣΒΑΚ

Τα Πακέτα Μέτρων ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης αναλύονται και εξειδικεύονται εκτενέστερα σε «Πίνακες ανάλυσης μέτρων». Στους υπόψη πίνακες που ακολουθούν περιλαμβάνονται χαρακτηριστικά του μέτρου (Ταυτότητα μέτρου) καθώς και στοιχεία και εκτιμήσεις που αφορούν στην εφαρμογή του (Υλοποίηση μέτρου).

Οι παρεμβάσεις/δράσεις που προτείνονται στο πλαίσιο υλοποίησης του εκάστοτε μέτρου διαμορφώνονται σε ορίζοντα υλοποίησης πέντε και δέκα ετών. Επιπλέον, για την πληρέστερη ανάπτυξη των μέτρων και των συνακόλουθων δράσεων γίνεται η σύνδεση των μέτρων με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στρατηγικούς στόχους που θέτει ο Δήμος για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 1.1 Αναβάθμιση και επέκταση Δημόσιας Συγκοινωνίας	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Ενίσχυση δημοσίων μέσων μεταφοράς • Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις εντός της Ερμούπολης και από & προς τους γειτονικούς οικισμούς • Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης • Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<ol style="list-style-type: none"> 1. ΕΠ " Υποδομές- Μεταφορές- Περιβάλλον" 2. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας 3. ΠΠΧΣΑ ΠΝΑ 4. ΠΕΠ ΠΝΑ (2014-2020) 5. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σύρου – Ερμούπολης 6. Τροποποίηση Μελέτης «Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Ερμούπολης» και «Προσωρινές Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις θερινής περιόδου» 2015 7. Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Ιστορικού Κέντρου Ερμούπολης 2015 8. Τροποποίηση Μελέτης: «Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Ερμούπολης» 2009 9. Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Ερμούπολης 2006 	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	X	
		Υπηρεσία / Διαδικασία	X	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	6	Περιεχόμενο	<p>Το επίπεδο εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας καθορίζεται μεταξύ άλλων από παραμέτρους όπως η συχνότητα των υπηρεσιών ήτοι τα τακτικά χρονοδιαγράμματα, οι ώρες λειτουργίας και τα σημεία προέλευσης/προορισμού που εξυπηρετούνται. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με τη χρήση MMM έναντι ΙΧ οχημάτων. Άλλοι στόχοι που σχετίζονται με την ποιότητα εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η παροχή υπηρεσιών που ανταποκρίνεται στις ανάγκες των ατόμων που αυτή την στιγμή δεν χρησιμοποιούν τα MMM προκειμένου: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Να αυξηθούν οι επιβάτες ώστε να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα των υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνιών ◦ Να μειωθεί η συμφόρηση με τη στροφή από τα ΙΧ οχήματα στα MMM ◦ Να ενισχυθεί η απασχόληση με την αύξηση της σύνδεσης των κατοικιών με τις περιοχές απασχόλησης • Η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών των χρηστών των MMM προκειμένου να διατηρηθεί και να αυξηθεί η υφιστάμενη επιβατική κίνηση • Η αποδοτικότητα με οικονομικούς όρους • Η κοινωνική ενσωμάτωση με την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε όλους <p>Η επανεξέταση της κάλυψης των γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας προκειμένου να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων κρίνεται αναγκαία. Η πύκνωση του δικτύου θα επιτευχθεί μέσω της διατήρησης των υφιστάμενων και την ανάπτυξη νέων γραμμών εξυπηρέτησης λεωφορείων. Επιπλέον για την καλύτερη εξυπηρέτηση και την εξασφάλιση μεγαλύτερης αξιοπιστίας του μέσου, η πύκνωση των γραμμών θα πρέπει να συμπληρώνεται παράλληλα από την εξασφάλιση τακτικών χρονοδιαγραμμάτων και ενός ικανοποιητικού ωραρίου εξυπηρέτησης.</p> <p>Για την αναδιάρθρωση της συγκοινωνίας του Δήμου θα πρέπει να εξεταστούν οι υφιστάμενες συνθήκες εξυπηρέτησης και να αναθεωρηθεί αντίστοιχα ο σχεδιασμός του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών. Η αξιολόγηση της υφιστάμενης εξυπηρέτησης θα περιλαμβάνει τον υπολογισμό δεικτών αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας του συστήματος, τη διενέργεια ερευνών ικανοποίησης επιβατών καθώς και ερευνών περιβάλλοντος επιβατών (οχήματα, υποδομές, στάσεις κ.λπ.). Η αναδιάρθρωση της δημόσιας συγκοινωνίας θα πρέπει να εξασφαλίσει:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τη βελτίωση της κάλυψης των υπεραστικών συγκοινωνιών (π.χ. με περισσότερες διαδρομές από/προς περισσότερους προορισμούς) • Την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων (π.χ. με εισαγωγή περισσότερων οχημάτων) • Χρονική επέκταση του ωραρίου κατά τη θερινή περίοδο λόγω τουριστικής κίνησης • Τη μείωση της διάρκειας των δρομολογίων (π.χ. με μείωση του μήκους διαδρομής ή την επιλογή αμεσότερων (direct) πορειών <p>Οι διαδικασίες που θα συμβάλουν στο πλάνο αναδιάρθρωσης της δημόσιας συγκοινωνίας είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διερεύνηση σκοπιμότητας διατήρησης/ επέκτασης αστικών γραμμών λεωφορείων για:
--	---	-------------	--

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"> ✓ την πύκνωση δρομολογίων αστικής συγκοινωνίας για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των οδών Μανδηλαρά και της παραλιακής οδού και ✓ τη δημιουργία δρομολογίου από και προς τον Κρατικό Αερολιμένα Σύρου «Δημήτριος Βικέλας» • Διερεύνηση σκοπιμότητας για την επέκταση των υπεραστικών γραμμών για την κάλυψη περισσότερων οικισμών του Δήμου • Ανάλυση εναλλακτικών σεναρίων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων • Εξασφάλιση τακτικών χρονοδιαγραμμάτων και ικανοποιητικού ωραρίου εξυπηρέτησης: <ul style="list-style-type: none"> ✓ εξέταση σκοπιμότητας για την επέκταση του ωραρίου εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης των αστικών γραμμών έως τις 04:00 π.μ. κατά τη <u>θερινή περίοδο</u> • Αξιολόγηση βάσει κόστους – οφέλους - ποιότητας εξυπηρέτησης των σεναρίων και επιλογή προσφορότερης λύσης • Ανάπτυξη πλάνου αναδιάρθρωσης και υλοποίηση απαραίτητων διεργασιών και συνεργειών • Εφαρμογή του πλάνου αναδιάρθρωσης
--	--	--	--

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Τα ΜΜΜ αποτελούν ένα από τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς που προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Η αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ συμβάλλει στη μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ, στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, στη μείωση της εκπομπής αέριων ρύπων και στην αύξηση του δημόσιου χώρου για τους πεζούς και ποδηλάτες.</p> <p>Η αύξηση του μεριδίου χρήσης των ΜΜΜ μπορεί να επιτευχθεί με τη <u>βελτίωση του επιπέδου και ποιότητας εξυπηρέτησής τους</u> ώστε να γίνουν πιο ελκυστικά με σκοπό τη μεταστροφή των χρηστών των ΙΧ οχημάτων προς τα πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς.</p> <p>Η μετακίνηση με ΜΜΜ στη Σύρο επιτυγχάνεται τόσο μέσω της Δημοτικής Συγκοινωνίας (mini bus) όσο και μέσω του ΚΤΕΛ Σύρου. Σε ό,τι αφορά στην αστική συγκοινωνία παρατηρείται επαρκής κάλυψη της Ερμούπολης και της Άνω Σύρου. Ωστόσο, παρατηρείται απουσία σύνδεσης του Κρατικού Αερολιμένα Σύρου με το κέντρο της Ερμούπολης, με αποτέλεσμα οι μετακινήσεις από και προς το αεροδρόμιο να πραγματοποιούνται με ΙΧ οχήματα και Ταξί. Η σύνδεση του αεροδρομίου με ΜΜΜ θα αποτελούσε ένα μέτρο προστασίας του περιβάλλοντος και ένα εναλλακτικό μέσο μετακίνησης το οποίο θα εξυπηρετούσε μεγαλύτερο μέρος της επιβατική κίνησης. Παράλληλα, η χρονική επέκταση των δρομολογίων των αστικών συγκοινωνιών και ιδίως κατά τους θερινούς μήνες είναι ένα μέτρο περιορισμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης καθώς οι αστικές συγκοινωνίες θα εξυπηρετούν την επιβατική κίνηση και κατά τις πρώτες πρωινές ώρες.</p>	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Μέτρο για όλες τις αστικές συνδέσεις από/προς Ερμούπολη	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΩ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
			Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
			Διαδικασία Δημοπράτησης	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Άλλη δράση Ωριμότητας	
			Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Αναλυτική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης (δείκτες επιδόσεων, έρευνες πεδίου, κ.λπ.)	2 έως 3 μήνες
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Τροποποίηση απόφασης δρομολογίων και εφαρμογή	6 έως 12 μήνες	
		Σχεδιασμού:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ ΚΤΕΛ Σύρου 	
		Υλοποίησης:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ ΚΤΕΛ Σύρου 	
		Εποπτείας:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ ΚΤΕΛ Σύρου 	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας • Βελτίωση λειτουργίας της υπεραστικής συγκοινωνίας • Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινούμενων • Ανάδειξη δημόσιας συγκοινωνίας ως μέσο ανταγωνιστικό προς το Ι.Χ. • Βελτίωση εξυπηρέτησης για μετακινούμενους χωρίς αυτοκίνητο ή/και με χαμηλό εισόδημα • Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων και ηχορύπανσης
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωσης συχνότητας ΜΜΜ • Ποσοστό μετακινήσεων ΜΜΜ
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω

Το παρόν μέτρο αφορά στην αναβάθμιση και επέκταση της Δημόσιας Συγκοινωνίας μέσα από δράσεις που αφορούν στην πύκνωση των ήδη υφιστάμενων δρομολογίων και στην ανάπτυξη νέων γραμμών, όπου απαιτείται και στη χρονική επέκταση του ωραρίου εξυπηρέτησης ειδικά

κατά τους θερινούς μήνες και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 1-Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας. Το μέτρο εντάσσεται στην ενότητα που αφορά στην ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς και στη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις εντός της Ερμούπολης και από & προς τους γειτονικούς οικισμούς», «Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης» και «Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη» και σχετίζεται με τον **Άξονα Στρατηγικής** «Α. Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης της πόλης από τα ΜΜΜ» και τον **Άξονα Προτεραιότητας** «Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Α:**

- Αύξηση της καλυπτόμενης περιοχής από το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών
- Αύξηση του μεριδίου των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο των εισερχομένων μετακινήσεων
- Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων


Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το **όραμα** ως προς τις παραμέτρους της συνδεσιμότητας των διαφόρων μέσων μεταφοράς και της ήπιας κινητικότητας.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 1.2 Αναβάθμιση στάσεων (προσβασιμότητα, ενημέρωση)	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> Ενίσχυση των δημοσίων μέσων μεταφοράς Εξασφάλιση προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις εντός της Ερμούπολης και από & προς τους γειτονικούς οικισμούς Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του επιβατικού κοινού με ειδική μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	1. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ" 2. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας 3. Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση		
		Υπηρεσία / Διαδικασία		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	6	Περιεχόμενο	<p>Οι στάσεις της δημοτικής/δημόσιας συγκοινωνίας αποτελούν κρίσιμη παράμετρο του επιπέδου εξυπηρέτησης, καθώς η διαμόρφωσή τους προσδιορίζει τη διαθεσιμότητα, προσβασιμότητα και άνεση του συστήματος.</p> <p>Το συγκεκριμένο μέτρο περιλαμβάνει:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Την αξιολόγηση των υφιστάμενων θέσεων των στάσεων, καθώς και όσων νέων στάσεων προκύψουν μετά από πιθανή αναδιάρθρωση της δημοτικής/δημόσιας συγκοινωνίας. Η χωροθέτηση των στάσεων πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια των μετακινούμενων, την προσπελασιμότητα και εξυπηρέτηση του πληθυσμού και την καλύτερη δυνατή κάλυψη του δικτύου. • Την εκπόνηση των τεχνικών προδιαγραφών των στάσεων. Οι στάσεις αποτελούν στοιχεία αστικού εξοπλισμού, συνεπώς η κατάλληλη διαμόρφωση και αρχιτεκτονική τους μπορεί να δώσει νέο χαρακτήρα και πνοή στην πόλη. • Επιπλέον χαρακτηριστικά που μπορούν να διαθέτουν οι στάσεις, ιδίως αυτές με μεγάλη επιβατική κίνηση, είναι: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Το προστατευτικό σκέπαστρο προκειμένου να είναι εφικτή η αναμονή των μετακινούμενων υπό δύσκολες καιρικές συνθήκες ➢ Αναρτημένο το πρόγραμμα των δρομολογίων ή/και η εκτιμώμενη άφιξη του οχήματος στην κάθε στάση ➢ Μικρό πλήθος θέσεων για καθήμενους ➢ Την προμήθεια εξοπλισμού ➢ Την τελική διαμόρφωση των σημείων των στάσεων <p>Για τη διασφάλιση της προστασίας της πρόσβασης στις στάσεις ιδίως για τους ευάλωτους χρήστες της οδού θεωρείται σκόπιμο να διαμορφωθεί ο <u>περιβάλλον χώρος των στάσεων</u>. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο αυτό είναι η διαμόρφωση κρασπέδων και προεξοχών για την ασφαλή και εύκολη πρόσβαση και η κατασκευή απτικού οδοστρώματος και ανιχνεύσιμων προειδοποιητικών πλακών για την ευκολότερη πρόσβαση των ευάλωτων χρηστών της οδού.</p>  <p>Πηγή: https://catpowerdesign.rs/4-neverovatna-trenda-koji-oblikuju-pametne-gradove/</p> <p>Για τη γενικότερη βελτίωση της παραμονής στις στάσεις κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών αλλά και την ορθή ενημέρωση και πληροφόρηση του επιβατικού κοινού προτείνεται η εγκατάσταση νέων «έξυπνων» στάσεων αλλά και η επιδιόρθωση/αναβάθμιση των υφιστάμενων, όπου απαιτείται. Ειδικότερα, προτείνεται η αναβάθμιση του εξοπλισμού ήτοι των υπόστεγων και του φωτισμού, η εγκατάσταση πινακίδων οπτικής και ηχητικής πληροφόρησης -οι οποίες θα διαθέτουν ενεργοποίηση κειμένου και κατάλληλη σήμανση και σε άλλες γλώσσες για την εξυπηρέτηση τόσο των τουριστών όσο και των ατόμων με προβλήματα όρασης και ακοής-, καθώς και η τοποθέτηση ειδικής και προσβάσιμης σήμανσης η οποία θα πληροφορεί για το πλήθος των γραμμών που διέρχονται από τη συγκεκριμένη στάση με τρόπο κατανοητό και εύκολα αναγνώσιμο. Τέλος, προτείνεται η ανάπτυξη συστήματος τηλεματικής για</p>
--	---	-------------	--

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>την αύξηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών ιδίως στους τερματικούς σταθμούς και στις στάσεις με υψηλό φόρτο επιβατών. Μέσω του συστήματος τηλεματικής θα υπάρχει συνεχής ενημέρωση του επιβατικού κοινού σχετικά με το πρόγραμμα δρομολογίων των γραμμών και τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης στις στάσεις.</p>
--	--	--	---

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Μία στάση δημοτικής/δημόσιας συγκοινωνίας κρίνεται προσβάσιμη όταν ικανοποιεί τα εξής χαρακτηριστικά:</p> <ul style="list-style-type: none"> • εύκολος εντοπισμός και αναγνώρισή τους (π.χ. κατάλληλη σήμανση, επιγραφή) • κατάλληλη διαμόρφωση του πεζοδρομίου (π.χ. προεξοχή) για την εύκολη επιβίβαση/αποβίβαση των μετακινουμένων • εξασφάλιση άνετης αναμονής μεγάλης διάρκειας (π.χ. σκέπαστρο, θέσεις για καθήμενους) • εύκολη/άνετη πρόσβαση στη στάση από ευάλωτους χρήστες <p>Από την πρωτογενή έρευνα διαπιστώθηκε πως οι στάσεις της δημόσιας (αστικής και υπεραστικής) συγκοινωνίας σημαίνονται ποικιλοτρόπως, άλλοτε με κατάλληλες πινακίδες και άλλοτε διαθέτουν σκέπαστρα και θέσεις καθήμενων. Ωστόσο, παρατηρήθηκε πως τα στέγαστρα δε βρίσκονται όλα σε καλή κατάσταση (φθορά λόγω παλαιότητας). Επίσης, παρατηρήθηκε πως σε ορισμένες περιπτώσεις απουσιάζουν οι πίνακες ενημέρωσης για την άφιξη των λεωφορείων (τηλεματική), ενώ σε άλλες περιπτώσεις υπάρχει αναρτημένο σε έντυπη μορφή το πρόγραμμα των δρομολογίων των λεωφορείων.</p> <p>Με την αναβάθμιση των στάσεων σε «έξυπνες» στάσεις και την κατάλληλη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου εξασφαλίζεται η ασφαλής και άνετη πρόσβαση και παραμονή των επιβατών, ιδιαίτερα των ευάλωτων χρηστών της οδού. Ως αποτέλεσμα αυξάνεται το αίσθημα ασφάλειας των επιβατών και η επιβατική κίνηση στα ΜΜΜ, τα οποία καθίστανται πιο ελκυστικά</p>	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Μέτρο για όλες τις αστικές/υπεραστικές συνδέσεις από/προς Ερμούπολη	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
			Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	3	Βήματα Υλοποίησης	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
			Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Αναλυτική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης (δείκτες επιδόσεων, έρευνες πεδίου, κλπ.)	1 έως 3 μήνες
Αναβάθμιση εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός)			6 έως 9 μήνες	
Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης (αριθμός γραμμής, δρομολόγιο, ώρα άφιξης στη στάση, όνομα στάσης)			6 έως 9 μήνες	
Ανάπτυξη συστήματος τηλεματικής (διαδικτυακή εφαρμογή, πινακίδες πληροφόρησης)			6 έως 9 μήνες	
Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου	6 έως 9 μήνες			

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • ΚΤΕΛ Σύρου • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία • Λιμενικό Ταμείο • Υπουργείο Πολιτισμού
		Υλοποίησης:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • ΚΤΕΛ Σύρου
		Εποπτείας:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • ΚΤΕΛ Σύρου • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία • Λιμενικό Ταμείο • Υπουργείο Πολιτισμού
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας • Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων • Ανάδειξη δημόσιας συγκοινωνίας ως μέσο ανταγωνιστικό προς το Ι.Χ. • Αύξηση επιπέδου προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες της οδού • Βελτίωση αξιοπιστίας και χρόνου ταξιδιού με αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας • Μείωση ατυχημάτων 	
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας προσβάσιμων από ευάλωτους χρήστες/Σύνολο στάσεων • Ποσοστό στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές (στέγαστρα, πίνακας τηλεματικής) • Ποσοστό μετακινήσεων ΜΜΜ 	
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	

Το παρόν μέτρο αφορά στη βελτίωση των στάσεων δημοσίων συγκοινωνιών και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 1- Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας. Προτείνονται δράσεις που θα βελτιώσουν και θα αυξήσουν την προσβασιμότητα των στάσεων για όλους τους χρήστες ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των χρηστών των ΜΜΜ. Το μέτρο εντάσσεται στην ενότητα που αφορά στην ενίσχυση των δημοσίων μέσων μεταφοράς και στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών. Εξυπηρετεί την επίτευξη του **Στρατηγικού Στόχου** «Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

επιβατικού κοινού με ειδική μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού» και σχετίζεται με τον Άξονα Στρατηγικής «Α. Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης της πόλης από τα ΜΜΜ» και τον Άξονα Προτεραιότητας «Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Α:**

- Αύξηση του μεριδίου των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο των εισερχόμενων μετακινήσεων
- Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του επιβατικού κοινού με μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα ως προς τις παραμέτρους της προσβασιμότητας, της προώθησης της ήπιας κινητικότητας, της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών και της ελκυστικότητας του περιβάλλοντος χώρου μέσα από την αναβάθμιση της αισθητικής των στάσεων και του περιβάλλοντος χώρου.

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 1.3 Επένδυση σε στόλο ηλεκτρικών/ υβριδικών & προσβάσιμων λεωφορείων		
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς • Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων • Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών 		
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις εντός της Ερμούπολης και από & προς τους γειτονικούς οικισμούς • Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του επιβατικού κοινού με ειδική μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού • Εκσυγχρονισμός του στόλου των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών • Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης 		
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας 2. ΠΕΠ Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (ΠΝΑ) 2014-2020 3. ΠΠΧΣΑΑ ΠΝΑ 4. Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΠΝΑ 2021-2025 5. ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 6. ΕΠ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 2019-2023 7. Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία 8. Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων 		
	5	Χαρακτήρας	Έργο	X	
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση		
Υπηρεσία / Διαδικασία					
6	Περιεχόμενο	Οι μεταφορές ευθύνονται για ένα σημαντικό ποσοστό των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα. Αναγνωρίζοντας τες ως βασική πηγή περιβαλλοντικών πιέσεων η Ευρωπαϊκή Ένωση			

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>έχει θέσει φιλόδοξους στόχους ειδικά για τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα που προέρχονται από τα οχήματα. Προς την επίτευξη αυτής της μείωσης αναγκαία κρίνεται η αύξηση του μεριδίου των ηλεκτρικών οχημάτων στο σύνολο των οχημάτων για τα έτη στόχους. για την προσαρμογή τους στις νέες συνθήκες και απαιτήσεις και την αποτελεσματική τους μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση οι βιομηχανίες αυτοκινήτων υφίστανται και οφείλουν να προβούν σε δομικές αλλαγές.</p> <p>Στο πλαίσιο αυτό η Ελληνική Κυβέρνηση έχει ψηφίσει Νόμο σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροκίνησης σύμφωνα με το Άρθρο 17, ΦΕΚ 142/Α/23-7-2020, Ν4710/2020. Σύμφωνα με αυτό, καθίσταται απαραίτητη η θέσπιση σημείων φόρτισης Η/Ο και οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο σε υφιστάμενους ή καινούριους υπαίθριους ή κλειστούς χώρους στάθμευσης, σε επιλεγμένα σημεία των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών, σε τερματικούς σταθμούς, σε καθορισμένα σημεία πιάτσας TAXI και σε χώρους στάθμευσης ΑμεΑ έως και την 31 Μαρτίου 2021. Η νέα αυτή τεχνολογία συνοδεύεται από την αυτοματοποίηση του κιβωτίου ταχυτήτων κάνοντας την οδήγηση ευκολότερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη. Τα θετικά αυτά χαρακτηριστικά, ωστόσο, δεν είναι ακόμα επαρκώς γνωστά στο ευρύ κοινό.</p> <p>Οι τοπικοί φορείς και ο Δήμος, διαμορφώνοντας τον οραματικό στόχο για την αστική κινητικότητα της Σύρου, ανέδειξαν την ανάγκη εισαγωγής καινοτομιών για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών και της λειτουργικότητας της πόλης. Ακόμη, η Ερμούπολη λόγω του ανάγλυφου της δεν ευνοεί τόσο την ανάπτυξη του ποδηλάτου το οποίο όμως μπορεί να υποβοηθηθεί με την ηλεκτροκίνηση. Τα παραπάνω στοιχεία συνθέτουν ένα ευνοϊκό περιβάλλον για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην πόλη.</p> <p>Ο δημοτικός στόλος και ο στόλος της δημόσιας συγκοινωνίας μπορούν να αποτελούν τα πρώτα πεδία εφαρμογής της ηλεκτροκίνησης στην πόλη. Προκειμένου να υλοποιηθεί το συγκεκριμένο μέτρο, απαιτείται:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μελέτη σκοπιμότητας που θα εξετάζει τα οχήματα του Δημοτικού στόλου και της δημόσιας συγκοινωνίας (πλήθος, χαρακτηριστικά) που μπορούν να αντικατασταθούν με ηλεκτροκίνητα, σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις για σταθμούς φόρτισης. • Έρευνα αγοράς και προμήθεια των οχημάτων και του σχετικού εξοπλισμού φόρτισης τους που θα επιλεγούν στο προηγούμενο στάδιο. • Διαμόρφωση χώρων για τη δημιουργία σταθμών φόρτισης. • Χρήση και σωστή συντήρηση των οχημάτων και των σταθμών φόρτισης. • Το μέτρο θα μπορούσε να συνδυαστεί κατά την εφαρμογή του μέτρου «Προώθηση δημόσιας συγκοινωνίας». <p>Παράλληλα, σε συνέργεια με το μέτρο «αναβάθμιση στάσεων», κρίνεται απαραίτητη η προσαρμογή τόσο του υφιστάμενου, όσο και του μελλοντικού στόλου λεωφορείων ώστε να γίνουν προσβάσιμα σε ΑμεΑ. Συγκεκριμένα, για κάθε λεωφορείο προτείνεται η εγκατάσταση των κάτωθι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οπτικοακουστικά μέσα • Ενδείξεις πληροφοριών LED
--	--	--	--

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"> Χειρολισθήρες Κουμπιά στάσης σε κώδικα μπράιγ Αναδιπλούμενες ράμπες και χώροι για αμαξίδια 	
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Η πρόσβαση των ΑμεΑ στις συγκοινωνίες είναι ένα πολύ βασικό ζήτημα για το σχέδιο. Επιπλέον, είναι βασικό να μειωθούν οι εκπομπές ρύπων από τα οχήματα, αρχής γενομένης από τα λεωφορεία, με την προμήθεια νέων υβριδικών / ηλεκτρικών οχημάτων.	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Όλη η έκταση του Δήμου Σύρου	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Μέτρια	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Διαδικασία δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Μελέτες Σκοπιμότητας	1 έως 3 μήνες
			Προμήθεια οχημάτων	6 έως 12 μήνες
	4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης
			Υλοποίησης	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου
			Εποπτείας	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου
	5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων Μείωση ηχορύπανσης Εισαγωγή και χρήση νέων και «καθαρών» τεχνολογιών Αύξηση της χρήσης MMM – προσέλκυση ΑμεΑ – προώθηση της προσβασιμότητας ΑμεΑ στα MMM 	
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> Οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονους κινητήρες αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (> Euro V) /Σύνολο οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας Προσβάσιμα λεωφορεία/πλήθος λεωφορείων 		
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω		
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		

Το παρόν μέτρο αφορά στην επένδυση σε στόλο ηλεκτρικών / υβριδικών και προσβάσιμων λεωφορείων και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 1 – Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας. Το μέτρο εντάσσεται στις κατηγορίες – θεματικές ενότητες που αφορούν στην ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων, στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών. Εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Αύξηση του μεριδίου χρήσης MMM για μετακινήσεις εντός της Ερμούπολης και από & προς τους γειτονικούς οικισμούς», «Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του επιβατικού κοινού με ειδική μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού», «Εκσυγχρονισμός του στόλου των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών», «Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης» και συσχετίζεται με τους **Άξονες**

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Στρατηγικής «Α. Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης της πόλης από τα ΜΜΜ» και «Β. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και τον **Άξονα Προτεραιότητας** «Βελτίωση δημόσιων συγκοινωνιών».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Α:**

- Αναβάθμιση του στόλου της αστικής συγκοινωνίας
- Αύξηση του μεριδίου των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο των εισερχομένων μετακινήσεων
- Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του επιβατικού κοινού με μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς τις παραμέτρους της προσβασιμότητας, της προώθησης νέων τεχνολογιών και τους ήπιους τρόπους μεταφοράς.

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 2.1 Προώθηση πεζής μετακίνησης		
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης • Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών 		
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη • Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες • Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης • Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες 		
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<ol style="list-style-type: none"> 1. Νόμος 4067/2012 : Νέος Οικοδομικός Κανονισμός 2. Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (2021-2025) 3. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ" 4. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σύρου-Ερμούπολης (2019-2023) 5. Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία 		
	5	Χαρακτήρας	Έργο	X	
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση		
Υπηρεσία / Διαδικασία					
6	Περιεχόμενο	<p>Η παροχή υποδομών για πεζούς είναι σημαντική δεδομένου ότι το περπάτημα χρησιμοποιείται πάντα ως μέρος οποιουδήποτε είδους μετακίνησης. Ειδικότερα, η δημιουργία κατάλληλων – περπατήσιμων περιοχών προϋποθέτει τη γνώση των χαρακτηριστικών πεζοπορίας και των αναγκών, ικανοτήτων και επιθυμιών των πεζών. Σε κάθε περίπτωση στο σχεδιασμό περιλαμβάνεται η διασφάλιση πρόσβασης σε ευάλωτα άτομα: ΑμεΑ, ηλικιωμένους και παιδιά, καταργώντας τα εμπόδια πρόσβασης τους και εξασφαλίζοντας ευχάριστες, βολικές διαδρομές που είναι προσβάσιμες για όλους. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πεζοδρόμηση στα κέντρα των πόλεων και η βελτιωμένη προσβασιμότητα συμβάλλουν στην αύξηση της ελκυστικότητας της τοποθεσίας.</p>			

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>Η ασφάλεια των οδών για τους πεζούς και ποδηλάτες είναι βασική. Η ενσωμάτωση της διάστασης της ασφάλειας και άλλων σημαντικών κοινωνικών παραμέτρων (προστασία περιβάλλοντος, προαγωγή υγείας) θα πρέπει να οδηγήσει σε αυξημένη μέριμνα για μέτρα οδικής ασφάλειας. Μια σημαντική παράμετρος που επηρεάζει την ασφάλεια για τους πεζούς είναι η σύνδεση μεταξύ Ο.Τ. μέσω διαβάσεων.</p> <p>Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους», το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Υ.Α. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 (ΦΕΚ 6213/Β' 7-12-2022) που αντικατέστησε την 52907/28-12-2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών».</p> <p>Η εφαρμογή της απόφασης είναι υποχρεωτική για νέες διαμορφώσεις – αναπλάσεις και ανακατασκευές κοινόχρηστων χώρων πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Η υποχρέωση της εφαρμογής ισχύει και για μεμονωμένες παρεμβάσεις διαφόρων φορέων, που δεν εντάσσονται σε συνολικό έργο διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, όπως τοποθέτηση ιστών φωτισμού, πινακίδων οδικής σήμανσης, πληροφοριακών πινακίδων, pillars τηλεφωνικών θαλάμων, κάδων απορριμμάτων, διαφημιστικών πλαισίων, κλπ.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι κοινόχρηστοι χώροι που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, όπως πλατείες, άλση, πεζοδρόμοι, πεζοδρόμια, στάσεις και αποβάθρες μέσω μαζικής μεταφοράς, διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με αναπηρία • Επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιση κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50μ. (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση όπως σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου από 1,50μ. η ζώνη αυτή καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο. • Εφόσον από την μελέτη διαμόρφωσης-ανάπλασης μικρού εύρους οδών που δεν μπορούν να πεζοδρομηθούν, προκύπτει ότι δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση δύο πεζοδρομίων με ζώνη όδευσης πεζών πλάτους 1.50 μ. ελεύθερη από εμπόδια, θα καταβάλλεται προσπάθεια ώστε το ένα τουλάχιστον πεζοδρόμιο να είναι πλήρως προσβάσιμο. • Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30μ έως 0,60μ εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και στις ειδικές θέσεις που αναφέρονται κατωτέρω, συνίσταται δε από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής. • Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων καθορίζεται σε 3,50μ. Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης
--	--	--	---

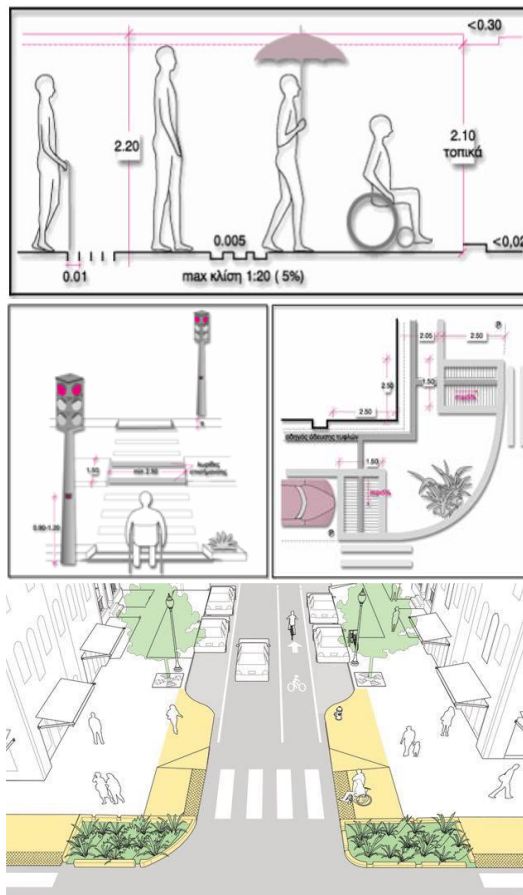
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50μΧ6,60μ. Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο. Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί σύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.

- Αυστηρή αστυνόμευση με σκοπό την αποτροπή παράνομης στάθμευσης επί ραμπών σε διασταυρώσεις.
- Σε περίπτωση λειτουργίας αστικής ή δημοτικής συγκοινωνίας στην πόλη στο μέλλον, να περιλαμβάνει πρόβλεψη μετακίνησης ΑμεΑ. Αυτό σημαίνει πως το λεωφορείο θα πρέπει να έχει ενσωματωμένη ράμπα προέκτασης για το πεζοδρόμιο και ειδική θέση για αναπηρικό αμαξίδιο.
- Λειτουργία ειδικού οχήματος 10 θέσεων για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων ΑμεΑ εντός και εκτός πόλης κατόπιν ραντεβού με τους ενδιαφερόμενους.
- Εφαρμογή ραμπών σε όλες τις διασταυρώσεις της πόλης

Συνεπώς, τα σημεία διασταύρωσης της μηχανοκίνητης με τη μη μηχανοκίνητη κυκλοφορία χρίζουν ιδιαίτερης διαχείρισης. Η επαρκής διαμόρφωση συνοψίζεται στην κατασκευή ραμπών προς όλες τις διαθέσιμες κατευθύνσεις της διασταύρωσης και την κατάλληλη τοποθέτηση των διαβάσεων πεζών σε συνάρτηση με την θέση της κάθετης σήμανσης.



Εξοχές του πεζοδρομίου, ράμπες ΑΜΕΑ, με πλάτος όσο η ζώνη στάθμευσης (Πηγή: «Σχεδιάζοντας για όλους»)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ			<p>Ταυτόχρονα, στα πλαίσια της προσβασιμότητας των σημείων ενδιαφέροντος προς τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, με βάση τον Νέο Οικοδομικό Κανονισμό του 2012, προτείνεται η βελτίωση των χαρακτηριστικών των δημοσίων κτιρίων και χώρων κοινής ωφέλειας ώστε να καθιστούν προσβάσιμα για όλους τους ευάλωτους χρήστες. Ειδικότερα, η δράση αυτή περιλαμβάνει παρεμβάσεις όπως:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Τοποθέτηση ράμπας κύλισης στην είσοδο των κτιρίων 2. Επαρκές πλάτος όδευσης πεζών 3. Όδευση τυφλών 4. Προσβάσιμη θύρα (πόρτα που να ανοίγει επάλληλα αυτόματα ή μη). 	
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Στόχος είναι η διασφάλιση ελεύθερης ζώνης όδευσης των πεζών και η αποτροπή δημιουργίας εμποδίων, που δυσχεραίνουν τη μετέπειτα διαμόρφωση του χώρου. Το ίδιο ισχύει και σε περιπτώσεις τοποθέτησης τραπεζοκαθισμάτων, εμπορευμάτων, ψυγείων αναπηρικών περιπτέρων κ.λπ. σε κοινοχρήστους χώρους, για τις οποίες οι ρυθμίσεις της απόφασης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο κατά τη χορήγηση της άδειας παραχώρησης της χρήσης του χώρου, όσο και κατά τον έλεγχο της επιτόπιας εφαρμογής.</p> <p>Θα πρέπει να τονισθεί ότι οι περισσότερες από τις παρεμβάσεις δεν αφορούν μόνο τα ΑμεΑ αλλά συνολικότερα τους ευάλωτους χρήστες όπως παιδιά, ηλικιωμένους, γονείς με καρτσάκια, άτομα με προσωρινές κινητικές δυσκολίες (π.χ. τραυματίες) έτσι ο συνολικός αριθμός των ατόμων που επηρεάζονται και βελτιώνονται οι συνθήκες ζωής τους μπορεί να προσεγγίσει και το 50% του πληθυσμού.</p>	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Όλη η έκταση του Δήμου Σύρου	
	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων			X	
Διαδικασία δημοπράτησης			X	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:			
3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
		Μελέτη εφαρμογής	6 έως 12 μήνες	
		Υλοποίηση παρεμβάσεων	12 έως 24 μήνες	
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία • Λιμενικό Ταμείο • Υπουργείο Πολιτισμού 	
		Υλοποίησης	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ 	
		Εποπτείας	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία 	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"> • Λιμενικό Ταμείο • Υπουργείο Πολιτισμού
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση του επιπέδου προσβασιμότητας των χρηστών στα πεζοδρόμια, τους κοινόχρηστους χώρους και δημόσια κτίρια • Βελτίωση οδικής ασφάλειας • Βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών • Μείωση χρήσης ιδιωτικού οχήματος • Στροφή στα ήπιας μορφής μέσα μετακίνησης 	
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> • Μήκος πεζοδρόμων στην Ερμούπολη • Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου της Ερμούπολης που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους • Ποσοστό πεζοδρομίων που προβλέπουν όδευση τυφλών • Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ στην Ερμούπολη • Ποσοστό δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας όπου εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα για ΑμεΑ • Ποσοστό μετακινήσεων-Πεζή 	
7	Προεκτίμηση δαπάνης		Βλ. Πίνακα παρακάτω
8	Χρηματοδότηση		Βλ. Πίνακα παρακάτω
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης		Βλ. Πίνακα παρακάτω

Το παρόν μέτρο αφορά στην βελτίωση της πεζής μετακίνησης στο Δήμο Σύρου – Ερμούπολης και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 2 – Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης. Το μέτρο εντάσσεται στις κατηγορίες – θεματικές ενότητες που αφορούν στην προώθηση ηπιών τρόπων μετακίνησης και την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών. Παράλληλα, εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη», «Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες» και «Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες», ενώ σχετίζεται με τον **Άξονα Στρατηγικής** «Δ. Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης» και τον **Άξονα Προτεραιότητας** «Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Δ:**

- Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας
- Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς τις παραμέτρους της προσβασιμότητας και της προώθησης της ήπιας κινητικότητας.

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Τίτλος	Μέτρο 2.2 Προώθηση ποδηλάτου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης, • Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων • Προώθηση της ηλεκτροκίνησης • Οργάνωση της στάθμευσης • Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών 					
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης • Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης • Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη • Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες • Αύξηση του μεριδίου των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί, ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης • Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονιές και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες 					
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<ol style="list-style-type: none"> 1. ΕΠ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 2019-2023 2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ" 3. Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακή Μελέτης Ερμούπολης και προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θερινής περιόδου, 2015 4. Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Ερμούπολης, 2009 5. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας 6. Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου 2021-2025 7. ΠΕΠ ΠΝΑ 2014-2020 8. Υπό έγκριση Master Plan Λιμένα Ερμούπολης 					
	5	Χαρακτήρας	<table border="1"> <tr> <td>Έργο</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Υπηρεσία / Διαδικασία</td> <td></td> </tr> </table>	Έργο	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	X	Υπηρεσία / Διαδικασία
Έργο	X							
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	X							
Υπηρεσία / Διαδικασία								

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	6	Περιεχόμενο	
--	---	-------------	--

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Σύμφωνα με συζητήσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς του Δήμου, κατά την Α' Διαβούλευση, το ποδήλατο χρησιμοποιείται κυρίως για αναψυχή και όχι για την εξυπηρέτηση καθημερινών αναγκών και ως βασικό μέσο μετακίνησης. Ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν όσοι χρησιμοποιούν τον ποδηλατόδρομο είναι ότι τους καλοκαιρινούς μήνες ο ποδηλατόδρομος καταλαμβάνεται από επιβάτες που αναμένουν να επιβιβαστούν στα πλοία με αποτέλεσμα τη μη απρόσκοπτη και ανεμπτόδιση κίνηση επί αυτού.</p> <p>Η δημιουργία και αναβάθμιση των υποδομών ποδηλάτου αναμένεται να βελτιώσει το επίπεδο ασφάλειας των μετακινήσεων με ποδήλατο και να προωθήσει το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης για την εξυπηρέτηση καθημερινών αναγκών και δραστηριοτήτων.</p> <p>Η προώθηση του ποδηλάτου και η αύξηση του μεριδίου χρήσης του ως βασικό μέσο μεταφοράς προοδευτικά θα οδηγήσει στην αλλαγή κουλτούρας και νοοτροπίας και στον περιορισμό της χρήσης του ΙΧ και σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλεί το ΙΧ.</p>	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Ερμούπολη	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
			Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Διαδικασία Δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Προκαταρκτική μελέτη έργου/αξιολόγηση εναλλακτικών χαράξεων	3 έως 6 μήνες
			Οριστική μελέτη/μελέτη εφαρμογής	3 έως 6 μήνες
			Κατασκευή δικτύου	6 έως 12 μήνες
			Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης σε συνάρτηση με την ανάπτυξη του ποδηλατοδρόμου	1 έως 3 μήνες
Προμήθεια εξοπλισμού και εγκατάσταση θέσεων στάθμευσης			3 έως 6 μήνες	
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Επιστημονικοί φορείς • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία • Λιμενικό Ταμείο • Σύλλογοι/φορείς τοπικής κοινωνίας 	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		Υλοποίησης:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ
		Εποπτείας:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Περιφέρεια ΝΑ • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία • Λιμενικό Ταμείο
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάδειξη του ποδηλάτου ως κύριο και ασφαλές μέσο μετακίνησης • Βελτίωση της οδικής ασφάλειας για τους ποδηλάτες και πεζούς • Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης λόγω της αυξημένης χρήσης του ποδηλάτου • Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω άθλησης • Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος • Μείωση διάρκειας μετακινήσεων για μικρές αποστάσεις • Βελτίωση προσβασιμότητας μετακινουμένων 	
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> • Μήκος ποδηλατοδρόμου στην Ερμούπολη • Πλήθος θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων • Ποσοστό μετακινήσεων-Ποδήλατο 	
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Χάρτης 1: Προτεινόμενη χάραξη ποδηλατοδρόμου (Πηγή: Google Satellite, ίδια επεξεργασία)



Το παρόν μέτρο αφορά στην προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης μέσω της ενίσχυσης του ποδηλάτου. Οι δράσεις του μέτρου εντάσσονται στο Πακέτο Μέτρων 2- Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης και καλύπτουν τις ενότητες βιώσιμης κινητικότητας που αφορούν στην προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης, στην εξασφάλιση προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών και στη μείωση κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Εξυπηρετεί την επίτευξη **των Στρατηγικών Στόχων** «Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης», «Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης», «Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη», «Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες» και «Αύξηση του μεριδίου των ήπιων μορφών μετακίνησης για μετακινήσεις εντός της πόλης» και σχετίζεται με τους **Αξονες Στρατηγικής** «Β. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και «Δ. Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης» και τον **Αξονα Προτεραιότητας** «Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτου».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Αξονα Δ:**

- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που να συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος και αν είναι εφικτό και οικισμούς μεταξύ τους

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα που διαμορφώθηκε για το Δήμο όσον αφορά στην επίτευξη της προσβασιμότητας, της συνδεσιμότητας των διαφόρων μέσων μεταφοράς, της

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ενίσχυσης των ήπιων μορφών μετακίνησης ενώ παράλληλα αναβαθμίζει αισθητικά τον περιβάλλοντα χώρο.

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 3.1 Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Οργάνωση της στάθμευσης • Καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής • Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Αποτελεσματική διαχείριση και αστυνόμευση της στάθμευσης με «Έξυπνα Συστήματα» • Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης • Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης • Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας • Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<ol style="list-style-type: none"> 1. επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Ιστορικού Κέντρου Ερμούπολης-προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θερινής περιόδου, 2018 2. Έγκριση ή μη Σχεδίου Κανονισμού: α) ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας και στάθμευσης, β) εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και γ) πεζοδρόμων 3. επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Ερμούπολης, 2009 4. επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Ερμούπολης και προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θερινής περιόδου, 2015 5. επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Ερμούπολης, 2006 6. επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Ιστορικού Κέντρου Ερμούπολης, 2015 	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	X
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	X
Υπηρεσία / Διαδικασία				
6	Περιεχόμενο	<p>Η στάθμευση αποτελεί παγίως ένα πεδίο με έντονες αντιπαραθέσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των κυριότερων ομάδων ενδιαφέροντος. Ο τρόπος ζωής τις τελευταίες δεκαετίες χτίστηκε γύρω από την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει να προβλέψει και να διευθετήσει τα ζητήματα που ανέκυψαν. Οι δήμοι επωμίστηκαν με την ευθύνη της διαχείρισης της καθημερινότητας που στις ελληνικές πόλεις, με το έντονο στοιχείο μικτών χρήσεων αποδείχτηκε δύσκολη υπόθεση. Αντικρουόμενες ανάγκες όπως στάθμευση από κατοίκους, εργαζόμενους, επισκέπτες σε συνθήκες περιορισμένου χώρου απαιτούν ευέλικτες και αποτελεσματικές λύσεις.</p>		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>Για την περίπτωση της Ερμούπολης, αρχικά προτείνεται η διατήρηση των θεσμοθετημένων ειδικών θέσεων στάθμευσης (για ΑμεΑ, μόνιμους κατοίκους, φορτοεκφόρτωση) στο κέντρο της Ερμούπολης και ο αυστηρός έλεγχος των παραβατών. Ως εκ τούτου η δράση αυτή απαιτεί την επαναλειτουργία της δημοτικής αστυνομίας. Στο κέντρο της Ερμούπολης, που αποτελεί και τον αστικό και εμπορικό πυρήνα προτείνεται η κατάργηση των παρόδιων θέσεων στάθμευσης πλην όσων έχουν θεσμοθετηθεί για μόνιμους κατοίκους (με την επίδειξη της αντίστοιχης «κάρτας μόνιμου κατοίκου»), για ΑμεΑ, για φορτοεκφόρτωση και για ΤΑΞΙ. Για την ορθή λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης και της εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης προτείνεται η επαναλειτουργία της δημοτικής αστυνομίας.</p> <p>Η ανάπτυξη ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να συμβάλει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή οδών σε επίπεδο γειτονιάς από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Η επαναλειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και ο αυστηρός έλεγχος και η αστυνόμευση συμβάλλουν στην εξάλειψη των φαινομένων της παράνομης στάθμευσης και στην εξασφάλιση απρόσκοπτης πρόσβασης και στάθμευσης τόσο στους μόνιμους κατοίκους όσο και στο σύστημα φορτοεκφόρτωσης και διανομής των καταστημάτων. Έτσι, προτείνεται η επανέκδοση καρτών στάθμευσης μόνιμου κατοίκου και ο αυστηρός έλεγχος/αστυνόμευση του συστήματος. Με την εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης θα μειωθεί η ζήτηση για στάθμευση γεγονός που θα οδηγήσει προοδευτικά στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας.</p> <p>Όσον αφορά στη βέλτιστη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας προτείνεται η χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης, όπου αυτό καθίσταται αναγκαίο και η αυστηρή τήρηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης. Οι συγκεκριμένες θέσεις θα προορίζονται αποκλειστικά για τέτοιου είδους οχήματα μόνο κατά τη διάρκεια του ωραρίου, ενώ τις άλλες ώρες θα μπορούν να σταθμεύουν ΙΧ οχήματα. Με τη διαμόρφωση ενός ωραρίου φορτοεκφόρτωσης θεσπίζεται συγκεκριμένο ωράριο αστικών διανομών με αποτέλεσμα τη μείωση των εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής στο κέντρο των αστικών περιοχών.</p>
7		Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Στην Ερμούπολη έχει καθορισθεί με την υπ. αριθμ.173/2018 Απόφαση του ΔΣ σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης καθώς και η περιοχή εφαρμογής του. Στην περιοχή εφαρμογής της ελεγχόμενης στάθμευσης, που αποτελεί και κεντρική περιοχή της Ερμούπολης, μπορούν να σταθμεύουν αποκλειστικά ΙΧ οχήματα των μόνιμων κατοίκων της περιοχής και μόνο σε θέσεις που έχουν σημειωθεί για το σκοπό αυτό. Οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής εφοδιάζονται με ειδική κάρτα, την «κάρτα μόνιμου κατοίκου».</p> <p>Από την πρωτογενή έρευνα διαπιστώθηκε η απουσία δημοτικής αστυνομίας για τον έλεγχο του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης αλλά και των παραβάσεων στάθμευσης.</p> <p>Με την επαναλειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και την επαναλειτουργία δημοτικής αστυνομίας θα μειωθούν τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης, θα περιοριστεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση και ο χρόνος ταξιδιού λόγω της μείωσης των περιπορειών προς αναζήτηση ελεύθερης θέσης στάθμευσης και κατά</p>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>συνέπεια θα αυξηθούν τα επίπεδα οδικής ασφάλειας και η ελκυστικότητα των γειτονιών.</p> <p>Με τη θέσπιση και την τήρηση αυστηρού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης προβλέπεται ορθολογικότερη ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων, η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης, καθώς και ο περιορισμός της παράνομης στάθμευσης.</p>	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Αστικός και εμπορικός πυρήνας Ερμούπολης	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
			Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
			Διαδικασία Δημοπράτησης	
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Επαναλειτουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και ανάπτυξη «έξυπνης» εφαρμογής πληροφόρησης/ελέγχου της στάθμευσης	1 έως 3 μήνες
			Συντήρηση σήμανσης σε ήδη θεσμοθετημένες ειδικές θέσεις στάθμευσης	3 έως 6 μήνες
			Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης στον εμπορικό πυρήνα	3 έως 6 μήνες
	4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία • Λιμενικό Ταμείο • Υπουργείο Πολιτισμού
Υλοποίησης:			<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης 	
Εποπτείας:			<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου-Ερμούπολης 	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> Αποτελεσματικότερη χρήση της υφιστάμενης υποδομής Περιορισμός παράνομης στάθμευσης Περιορισμός κυκλοφοριακής συμφόρησης Περιορισμός ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης Πηγή εσόδων για το Δήμο Περιορισμός της χρήσης του Ι.Χ. Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης Ορθολογικότερη ρύθμιση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω

Το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 3- Διαχείριση στάθμευσης. Οι δράσεις που προτείνει αφορούν στη διατήρηση των ήδη χωροθετημένων/υφιστάμενων θέσεων και ρυθμίσεων στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης, στην αυστηρή αστυνόμευση και έλεγχο της στάθμευσης, στη θέσπιση και τήρηση συγκεκριμένου ωραρίου φορτοεκφόρτωσης με στόχο τη βέλτιστη διαχείριση της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι παρεμβάσεις του εν λόγω μέτρου καλύπτουν τις ενότητες της βιώσιμης κινητικότητας που αφορούν στην καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής και στην οργάνωση της στάθμευσης. Εξυπηρετεί την επίτευξη **των Στρατηγικών Στόχων** «Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης», «Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης», «Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας», «Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου» και σχετίζεται με **τον Άξονα Στρατηγικής** «Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και **τους Άξονες Προτεραιότητας** «Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης» και «Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Β:**

- Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων από παρακείμενες χρήσεις γης
- Μείωση φαινομένων στάσης και στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης

Το μέτρο εκπληρώνει τους στόχους του οράματος ως προς την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και την εξασφάλιση προσβασιμότητας στις θέσεις στάθμευσης.

A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
-----	------------	-----------

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 3.2 Κατασκευή/ λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών • Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων • Οργάνωση της στάθμευσης 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση Τροχαίων ατυχημάτων με την αναγνώριση 'επικίνδυνων' σημείων • Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης • Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης • Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης • Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας 2. ΠΕΠ Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (ΠΝΑ) 2014-2020 3. Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΠΝΑ 2021-2025 4. ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 5. ΕΠ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 2019-2023 6. Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Ερμούπολης 	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	X
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	X
Υπηρεσία / Διαδικασία				
6	Περιεχόμενο	<p>Στα κέντρα των πόλεων η ζήτηση για στάθμευση είναι υψηλή λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης δραστηριοτήτων. Η στάθμευση παρά την οδό σε πολλές περιπτώσεις, ιδίως όταν δεν είναι οργανωμένη, λειτουργεί κατασταλτικά για τη διαμόρφωση ελκυστικών αστικών δημόσιων χώρων. Η στάθμευση εκτός οδού μπορεί να συνδράμει στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και στην εξασφάλιση στάθμευσης πλησίον των αστικών κέντρων. Στόχο αποτελεί εν γένει, η διατήρηση του υπάρχοντος ισοζυγίου στάθμευσης με έμφαση στην ανάκτηση χώρου για τους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης και την παροχή νόμιμων, επαρκών και ικανοποιητικών εναλλακτικών για την στάθμευση οχημάτων. Η δυνατότητα εύρεσης εναλλακτικών χώρων στάθμευσης όμως σε πολλές περιπτώσεις είναι περιορισμένη και οι τιμές των ακινήτων ιδιαίτερα υψηλές. Η στάθμευση εκτός οδού μπορεί να πραγματοποιηθεί σε ειδική εγκατάσταση-κτίριο (υπέργεια, υπόγεια) ή σε ελεύθερο χώρο/ επιφάνεια.</p> <p>Στην Ερμούπολη υπάρχουν αρκετοί χώροι στάθμευσης οχημάτων για την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου και τον περιορισμό της παράνομης και ανεξέλεγκτης στάθμευσης. Συγκεκριμένα λειτουργούν τα P1-Μαρινόπουλος, P2-Αθλητικό Κέντρο, P3-Καρνάγιο I, P4-Καρνάγιο II, P5-Μπαμπαγιώτσειο, P6-ΙΚΑ, P7-Λαλακιά, P8-Νησάκι και P9-Δόξα. Επίσης, έχει διαμορφωθεί ανοιχτός χώρος στάθμευσης και πριν τη Μαρίνα στην Ερμούπολη. Ωστόσο το πρόβλημα στάθμευσης είναι ιδιαίτερα έντονο, ιδίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και ο όγκος των σταθμευμένων οχημάτων αυξάνονται σημαντικά. Στο πλαίσιο της ορθής οργάνωσης της στάθμευσης και της σταδιακής απομάκρυνσης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το αστικό κέντρο, έναντι της προώθησης της μη μηχανοκίνητης, προτείνεται η διατήρηση των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης με την πιθανή</p>		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

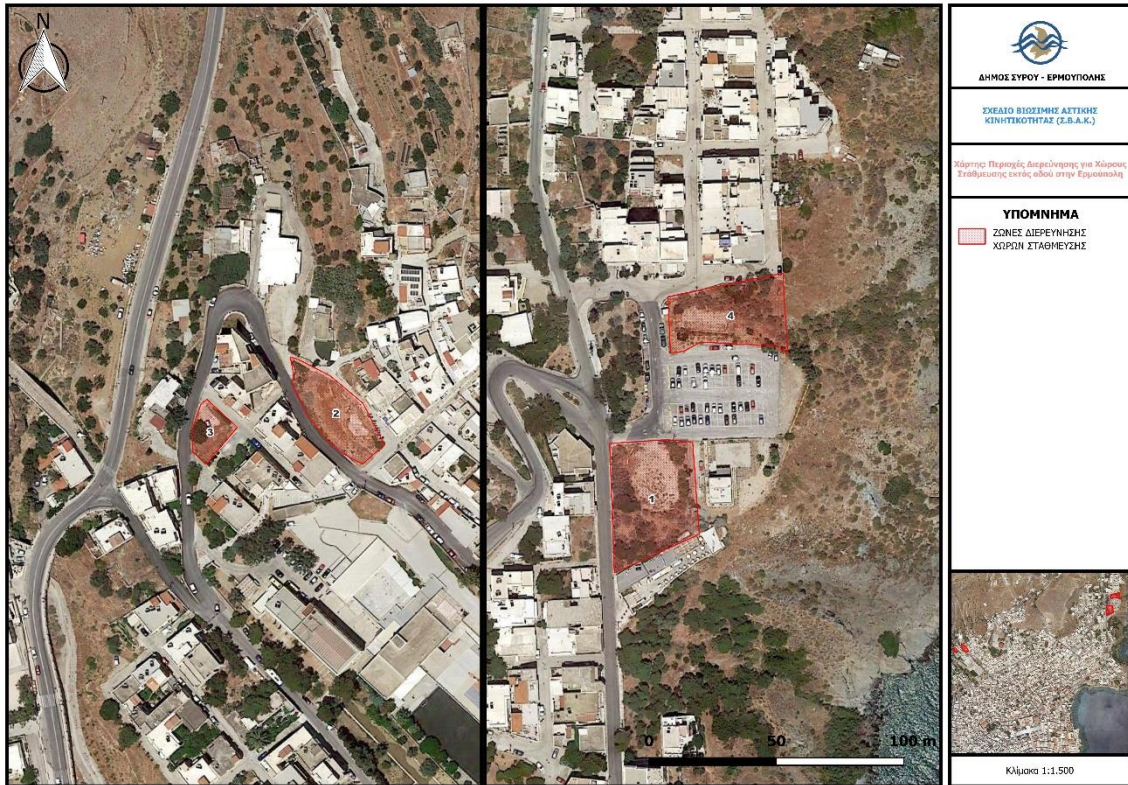
			<p>αναθεώρηση/ ενημέρωση του καθεστώτος λειτουργίας τους (χρηματοδοτική μίσθωση ή εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής).</p> <p>Επιπλέον προτείνεται η εξεύρεση νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού όπως ενδεικτικά πλησίον των οδών Αθανασίου Διάκου και Δεινοκράτους καθώς και στους οικισμούς που απαρτίζουν τις Περιοχές Παρέμβασης Γ (Πάγος, Παρακοπή, Άνω Μάννα, Μάννα, Τάλαντα, Ποσειδωνία και Γαλησσάς) προκειμένου να ικανοποιηθούν οι αυξημένες ανάγκες στάθμευσης ιδίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, να περιοριστεί η παράνομη στάθμευση και να αυξηθεί το επίπεδο ασφάλειας των χρηστών της οδού. Σε κάθε περίπτωση κρίνεται αναγκαία η προμελέτη εφικτότητας κατασκευής τους σε σχέση με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των ακινήτων καθώς και η βιωσιμότητα της. Το μέτρο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά με τα μέτρα του Πακέτου 3 – Διαχείριση Στάθμευσης και του Πακέτου 7 – Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος Διαχείρισης Στάθμευσης.</p> <p>Επομένως το παρόν μέτρο περιλαμβάνει τις εξής παρεμβάσεις/ δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αξιοποίηση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού με ενημέρωση του καθεστώτος λειτουργίας τους • Εξεύρεση νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού 	
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Η αναζήτηση θέσης στάθμευσης ιδίως κατά τη θερινή περίοδο αποτελεί πρόκληση στην Σύρο. Η απουσία ικανοποιητικού αριθμού οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού αυξάνει τον μέσο χρόνο αναζήτησης νόμιμης θέσης στάθμευσης, εντείνοντας τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης παρά την οδό. Με αυτόν τον τρόπο προκαλείται υψηλή κυκλοφοριακή συμφόρηση στις κύριες οδούς του οδικού δικτύου των αστικών περιοχών γεγονός που περιορίζει την ασφάλεια και βιωσιμότητα τους αλλά και την πρόσβαση σε βασικές χρήσεις/ δραστηριότητες (καταστήματα, εξυπηρετήσεις). Τα φαινόμενα αυτά παρατηρούνται κυρίως στην Ερμούπολη καθώς και στις περιοχές Παρέμβασης Γ.</p>	
	8	Πεδίο εφαρμογής	<p>Στην Ερμούπολη καθώς και στις Περιοχές Παρέμβασης Γ (Πάγος, Παρακοπή, Άνω Μάννα, Μάννα, Τάλαντα, Ποσειδωνία και Γαλησσάς)</p>	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση ωριμότητας		
3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

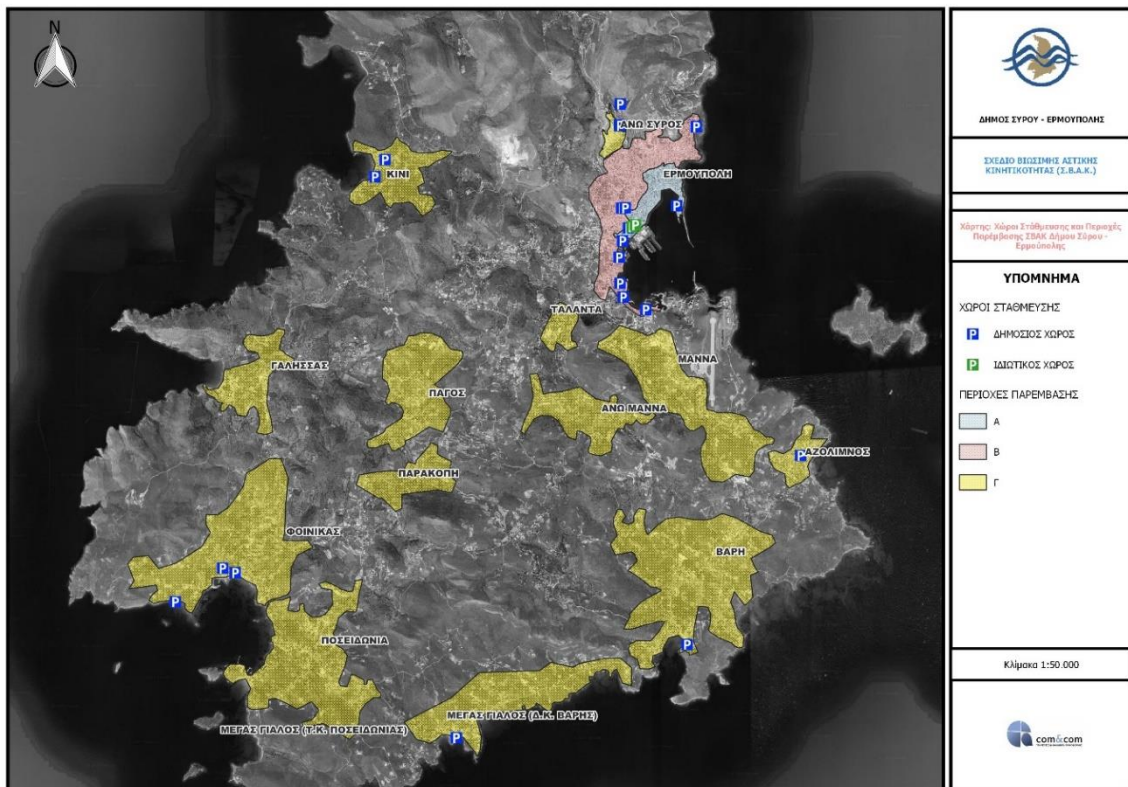
		Καθορισμός κομίστρου - κανονιστική απόφαση για το καθεστώς λειτουργίας των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	3 έως 6 μήνες
		Μελέτη εφικτότητας - βιωσιμότητας για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού	3 έως 6 μήνες
		Κατασκευή χώρων στάθμευσης	12 έως 24 μήνες
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού: <ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ Υλοποίησης: <ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ Ιδιωτικές εταιρείες Εποπτείας: <ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ 	
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> Μείωση χρόνου αναζήτησης θέσης στάθμευσης Περιορισμός περιβαλλοντικής υποβάθμισης Αύξηση ελκυστικότητας και προσβασιμότητας αστικών κέντρων Βελτίωση αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών Οργάνωση στάθμευσης Πρώθηση συνδυασμένων μεταφορών με προώθηση ήπιων μέσων μετακίνησης (park & ride) 	
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> Αριθμός ανοιχτών χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην Ερμούπολη 	
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Χάρτης 2: Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού (Πηγή: Google Satellite, ίδια επεξεργασία)



Χάρτης 3: Χώροι Στάθμευσης και Περιοχές Παρέμβασης ΣΒΑΚ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης (Πηγή: Google Satellite, ίδια επεξεργασία)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Το παρόν μέτρο αφορά στην Κατασκευή/ λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 3 – Διαχείριση Στάθμευσης. Το μέτρο εντάσσεται στις κατηγορίες – θεματικές ενότητες που αφορούν στην προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών, στη διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων και στην οργάνωση της στάθμευσης. Εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Μείωση Τροχαίων ατυχημάτων με την αναγνώριση ‘επικίνδυνων’ σημείων», «Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης», «Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης», «Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης» και «Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου» και συσχετίζεται με τον **Άξονα Στρατηγικής** «Β. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και τους **Άξονες Προτεραιότητας** «Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης», «Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και «Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Β:**

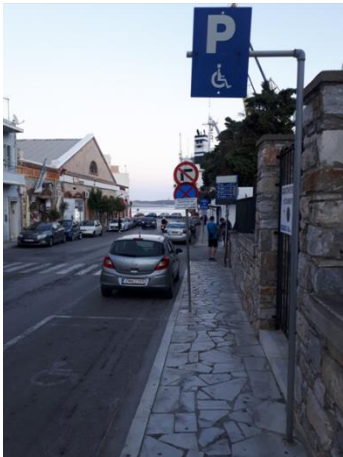
- Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων από παρακείμενες χρήσεις γης
- Μείωση φαινομένων παράνομης στάσης και στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς τις παραμέτρους της προσβασιμότητας, της παροχής αυξημένων επιπέδων οδικής ασφάλειας και δημόσιων χώρων υψηλής αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας.

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 3.3 Εξασφάλιση προσβασιμότητας στη στάθμευση	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών • Οδική ασφάλεια των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού • Οργάνωση της στάθμευσης 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης • Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης • Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου (λόγω αυξημένης τουριστικής επισκεψιμότητας) • Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη • Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	1. ΠΕΠ ΠΝΑ 2014-2020 2. Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΠΝΑ 2021-2025 3. Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	X	
		Υπηρεσία / Διαδικασία		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ σε κάθε δημόσιο κτίριο και κατηγορία χρήσεων γης μέσω των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών αποτελεί βασική συνιστώσα ενός ΣΒΑΚ. Η εξασφάλιση της πρόσβασης στη στάθμευση παρά την οδό και εκτός οδού από το σύνολο του πληθυσμού με σκοπό την άρση των κοινωνικών ανισοτήτων αποτελεί κύρια στόχευση του παρόντος μέτρου.</p>  <p><i>Σήμανση στάθμευσης ΑΜΕΑ επί της οδού Αλ. Παναγούλη (Πηγή: Αρχείο Αυτοψίας)</i></p> <p>Στην περίπτωση της Σύρου προβλέπεται η αξιολόγηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ με την ενημέρωση και προσθήκη τους όπου κρίνεται απαραίτητο ώστε να αποτελούν το 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων. Επιπλέον, προβλέπεται η αξιολόγηση της κατάστασής τους προκειμένου οι θέσεις στάθμευσης να χαρακτηριστούν ως πλήρως προσβάσιμες. Ειδικότερα θα πρέπει:</p> <ul style="list-style-type: none"> • να ικανοποιούν τις κατευθύνσεις των διατάξεων της υπ'αρ. 52907/31-12-2009 υπουργικής απόφασης Υπουργείου ΠΕΚΑ • να προβλέπουν κατάλληλη σύνδεση με ράμπα κατάλληλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο • να προβλέπεται σήμανση των ειδικών θέσεων επί εδάφους και επί στύλου με το διεθνές σύμβολο πρόσβασης <p>Σημειώνεται ότι για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ στους χώρους στάθμευσης λαμβάνεται επίσης υπόψιν το επίπεδο προσβασιμότητας και στις εισόδους των σχετικών κτιρίων τους (όπου υφίσταται).</p> <p>Επομένως το παρόν μέτρο περιλαμβάνει τις εξής παρεμβάσεις/δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αξιολόγηση/ ενημέρωση δημόσιων θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ • Εξασφάλιση προσβάσιμων χώρων στάθμευσης και της σχετικής προσβασιμότητας των εισόδων των κτιρίων τους
6	Περιεχόμενο		<p>7</p> <p>Ζήτημα προς αντιμετώπιση</p> <p>Η αναζήτηση θέσης στάθμευσης αποτελεί πρόκληση ιδίως για τα ΑμεΑ. Η απουσία ικανοποιητικού αριθμού θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ αυξάνει τον μέσο χρόνο αναζήτησης νόμιμης θέσης στάθμευσης, εντείνοντας τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης παρά την οδό και μη προσβασιμότητας. Με αυτόν τον τρόπο</p>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			προκαλείται υψηλή κυκλοφοριακή συμφόρηση στις κύριες οδούς του οδικού δικτύου των αστικών περιοχών γεγονός που περιορίζει την ασφάλεια και βιωσιμότητα τους αλλά και την πρόσβαση των ΑμεΑ σε βασικές χρήσεις/ δραστηριότητες (καταστήματα, εξυπηρετήσεις). Σε άλλη περίπτωση λειτουργεί κατασταλτικά στην επιλογή μετακίνησης. Ωστόσο στην Σύρο υφίστανται ορισμένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ το οποίο είναι άκρως ενθαρρυντικό για την ασφάλεια και προσβασιμότητα των ευάλωτων χρηστών της οδού, ωστόσο πρέπει να ενισχυθούν.	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Στο αστικό κέντρο της Ερμούπολης καθώς και σε όλους τους υφιστάμενους ή προγραμματιζόμενους χώρους στάθμευσης εκτός οδού των οικισμών του νησιού	
ω	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Διαδικασία δημοπράτησης	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	
			Κανονιστική απόφαση για την ενημέρωση δημόσιων θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ και τοποθέτηση σήμανσης	3 έως 6 μήνες
			Μελέτη εφαρμογής παρεμβάσεων για την εξασφάλιση προσβάσιμων χώρων στάθμευσης & της σχετικής προσβασιμότητας των εισόδων των κτιρίων	3 έως 6 μήνες
			Υλοποίηση παρεμβάσεων	6 έως 9 μήνες
	4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ
			Υλοποίησης:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ Ιδιωτικές εταιρείες
			Εποπτείας:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> Μείωση χρόνου αναζήτησης θέσης στάθμευσης Περιορισμός περιβαλλοντικής υποβάθμισης Αύξηση ελκυστικότητας και προσβασιμότητας αστικών κέντρων Βελτίωση αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών Οργάνωση στάθμευσης Αύξηση προσβασιμότητας/ παροχών ΑμεΑ 		
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ Ποσοστό θέσεων στάθμευσης εκτός οδού που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ 		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"> Ποσοστό δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας όπου εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα για ΑμεΑ
	7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω
	8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω
	9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω

Το παρόν μέτρο αφορά στην Εξασφάλιση προσβασιμότητας στη στάθμευση και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 3 – Διαχείριση Στάθμευσης. Το μέτρο εντάσσεται στις κατηγορίες – θεματικές ενότητες που αφορούν στην προσβασιμότητα, ασφάλειας και προστασία στο δίκτυο μεταφορών, στην οδική ασφάλεια των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού και στην οργάνωση της στάθμευσης. Εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης», «Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης», «Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου (λόγω αυξημένης τουριστικής επισκεψιμότητας)», «Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη» και «Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες» και σχετίζεται με τους **Άξονες Στρατηγικής** «Β. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας», «Γ. Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών» και «Δ. Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης» και τους **Άξονες Προτεραιότητας** «Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας», «Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης» και «Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τον κάτωθι Έξυπνο Στόχο του Άξονα Β:**

- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων

Επίσης, **συνδέεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Δ:**


- Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς τις παραμέτρους της προσβασιμότητας και της παροχής δημόσιων χώρων υψηλής αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας.

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Τίτλος	Μέτρο 4.1 Ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> Χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου (λόγω αυξημένης τουριστικής επισκεψιμότητας) 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<ol style="list-style-type: none"> Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας ΠΕΠ Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (ΠΝΑ) 2014-2020 ΠΠΧΣΑΑ ΠΝΑ Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΠΝΑ 2021-2025 ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη ΕΠ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 2019-2023 Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων 	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση			Χ	
Υπηρεσία / Διαδικασία			Χ	
	6	Περιεχόμενο	<p>Οι ολοένα και μεταβαλλόμενες συνήθειες των ανθρώπων σχετικά με τις ηλεκτρονικές αγορές, συνδέονται με αύξηση των όγκων δεμάτων, δημιουργώντας σημαντικές προκλήσεις στη διαχείριση των Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της κοινωνικής και περιβαλλοντικής πολιτικής που εφαρμόζουν οι εταιρείες παράδοσης για την επίτευξη βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών προωθείται -μεταξύ άλλων ως καλή πρακτική- η χρήση οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών. Ως οχήματα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών νοούνται τα υβριδικά οχήματα, τα ηλεκτρικά οχήματα, τα οχήματα που χρησιμοποιούν βιοκαύσιμα, φυσικό αέριο/ υγραέριο ή υδρογόνο για να κινηθούν. Η διείσδυση των σχετικών οχημάτων στην αγορά εντείνεται με τη παροχή οικονομικών κινήτρων και ένα ολοκληρωμένο σύστημα υποδομών φόρτισης. Τα οικονομικά κίνητρα μπορούν να αφορούν σε φορολογικές ελαφρύνσεις, επιχορηγήσεις καταναλωτών, μειωμένα τέλη. Ενώ ως επιπλέον κίνητρο μπορεί να λειτουργήσει και η δυνατότητα πρόσβασης των σχετικών οχημάτων σε καθορισμένες περιοχές όπου εφαρμόζονται περιορισμοί για τα συμβατικά οχήματα.</p>  <p>Πηγή: https://www.autogreeknews.gr/oikologika-autokinita/2122-zbee-to-ilektriko-trikuklo-tou-21ou-aiwna</p> <p>Όσον αφορά στις υποδομές φόρτισης, ο Δήμος Σύρου-Ερμούπολης έχει εκπονήσει Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) όπου προβλέπεται η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων μέσης και υψηλής ισχύος τόσο για μεγάλα οχήματα (φορτηγά, λεωφορεία) όσο και για Ι.Χ., ποδήλατα κ.α. σε στρατηγικά</p>	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>σημεία του Δήμου. Το συγκεκριμένο σχέδιο προβλέπει τη χωροθέτηση θέσεων φόρτισης και για οχήματα τροφοδοσίας εξυπηρετώντας τις ανάγκες των συγκεκριμένων χρηστών.</p> <p>Στο πλαίσιο αυτό και για τη διασφάλιση των «πράσινων» παραδόσεων προτείνεται η προσθήκη οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών στον στόλο των εταιρειών. Σε αυτά μπορούν να περιλαμβάνονται ποδήλατα για μικρά φορτία και μικρές διαδρομές (cargo bikes) ή οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα. Με αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες μπορούν να συμβάλλουν αποτελεσματικά στον περιορισμό της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και πιο συγκεκριμένα στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.</p> <p>Ειδικότερα, η παροχή κινήτρων ή επιδοτήσεων θα επιτρέψει την διευκόλυνση της απόκτησης εταιρικών οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων ή ποδηλάτων για μικρά φορτία. Όσον αφορά στην προώθηση διατάξεων ελεγχόμενης πρόσβασης των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών στο αστικό κέντρο, αυτή συνδέεται με τη δυνατότητα χρήσης τμημάτων οδού όπως πεζοδρομών και οδών ήπιας κυκλοφορίας όπου η πρόσβαση των συμβατικών οχημάτων περιορίζεται. Η δυνατότητα αυτή προωθείται στο πλαίσιο της αύξησης της βιωσιμότητας των αστικών κέντρων δεδομένου ότι δε δημιουργεί αρνητικές εξωτερικότητες.</p> <p>Επομένως το παρόν μέτρο περιλαμβάνει τις εξής παρεμβάσεις/ δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις/εταιρείες για απόκτηση εταιρικών οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών • Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής στο αστικό κέντρο 	
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Οι μεταφορές ευθύνονται για ένα σημαντικό ποσοστό των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα. Οι δραστηριότητες των εμπορευματικών μεταφορών αντιπροσωπεύουν ένα αξιοσημείωτο μέρος αυτών. Επιπλέον, συνδεόμενα ζητήματα που προκύπτουν είναι η ηχορύπανση καθώς και η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος επηρεάζοντας εν γένει τη βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών.	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Μέτρια	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης	
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
			Διαδικασία δημοπράτησης	
Άλλη δράση ωριμότητας				
3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			Εξεύρεση – εφαρμογή οικονομικών κινήτρων για την απόκτηση εταιρικών οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων	3 έως 6 μήνες
			Θέσπιση κινήτρων ή άλλων περιορισμών όπως διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής στο κέντρο της πόλης	3 έως 6 μήνες
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ 	
		Υλοποίησης:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ Σχετικοί φορείς 	
		Εποπτείας:	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ 	
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός περιβαλλοντικής υποβάθμισης –μείωση αέριων εκπομπών και καλύτερη ποιότητα αέρα (μείωση CO₂, NO_x και PM₁₀), μείωση ηχορύπανσης Περιορισμός εξάρτησης από ορυκτά καύσιμα Ενεργειακή αποτελεσματικότητα - Εισαγωγή και χρήση νέων και «καθαρών» τεχνολογιών 		
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> Αριθμός οχημάτων φορτοεκφόρτωσης χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών 		
7	Προεκτίμηση δαπάνης		Βλ. Πίνακα παρακάτω	
8	Χρηματοδότηση		Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης		Βλ. Πίνακα παρακάτω	

Το παρόν μέτρο αφορά στην Ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 4 - Βελτίωση Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Το μέτρο εντάσσεται στη κατηγορία – θεματική ενότητα που αφορά στη χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών. Εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης», «Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης», «Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας» και «Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου (λόγω αυξημένης τουριστικής επισκεψιμότητας)» και σχετίζεται με τον **Άξονα Στρατηγικής** «Δ. Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης» και τους **Άξονες Προτεραιότητας** «Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και «Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τον κάτωθι Έξυπνο Στόχο του Άξονα Δ:**

- Αναβάθμιση δικτύου ποδηλατοδρόμων που να συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος και αν είναι εφικτό και οικισμούς μεταξύ τους


Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς την παράμετρο των νέων τεχνολογιών και των δημόσιων χώρων υψηλών αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας.

A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
-----	------------	-----------

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 5.1 Προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινούμενων	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Δημόσια μέσα μεταφοράς • Ήπιοι τρόποι μετακίνησης • Προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών • Χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Συστηματική και στοχευμένη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων με έμφαση στους μαθητές • Αλλαγή νοοτροπίας μετακινούμενων και αλληλοσεβασμού των χρηστών της οδού • Συστηματική και στοχευμένη ενσωμάτωση Συμμετοχικού Σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων • Ενθάρρυνση χρήσης ποδηλάτου μέσα από εκστρατείες και καμπάνιες ενημέρωσης για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας (περιβάλλον, σωματική ευεξία) 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	1. ΕΠ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 2019-2023	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	
Υπηρεσία / Διαδικασία			X	
6	Περιεχόμενο	<p>Τις τελευταίες δεκαετίες η Ε.Ε. ενθαρρύνει την ένταξη των πολιτών στις διαδικασίες χάραξης στρατηγικής για την επιθυμητή πρόοδο των τοπικών κοινωνιών τους. Η κατανόηση των θεμάτων που αποτελούν σύγχρονες προκλήσεις στο αστικό περιβάλλον, η συμμετοχή των πολιτών σε συλλογικές διαδικασίες για την από κοινού ανάπτυξη στόχων καθώς και η αποδοχή/υποστήριξη της στρατηγικής αποτελούν ζητήματα στα οποία οι πολίτες χρειάζεται να έχουν ενεργό ρόλο. Για να συμβεί αυτό, οι πολίτες θα πρέπει να έχουν πλήρη και κατανοητή ενημέρωση των αντικειμένων, να διαθέτουν βασικές γνώσεις (εκπαίδευση) και να αποκτήσουν την απαιτούμενη εξοικείωση για τη συμμετοχή, την αποδοχή και την τήρηση συλλογικών δράσεων σχεδιασμού και υποστήριξης των παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον. Οι εν λόγω "Smart Citizens", δηλαδή «έξυπνοι πολίτες», αποτελούν τον απώτερο στόχο για κάθε σύγχρονη κοινωνία, ωστόσο η διαμόρφωσή τους είναι αποτέλεσμα μακροχρόνιου σχεδιασμού, ο οποίος βασίζεται στην κατάλληλη παιδεία των πολιτών.</p> <p>Τα ΣΒΑΚ αποτελούν παραδείγματα σχεδίων που ενσωματώνουν την έννοια του συμμετοχικού σχεδιασμού, με προτροπή της Ε.Ε, ενώ παράλληλα είναι στρατηγικά σχέδια με μεσο-μακροπρόθεσμο χαρακτήρα. Η τήρηση και διεξαγωγή εκστρατειών και πρακτικών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα έχει στόχο να μεταβάλλει τις συνήθειες μετακίνησης των πολιτών και ταυτόχρονα να εξασφαλίσει τη μεγαλύτερη και ενεργότερη (μελλοντική) συμμετοχή τους στο στρατηγικό σχεδιασμό και στην παρακολούθηση υλοποίησης των μέτρων του ΣΒΑΚ.</p> <p>Η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών θα αφορά σε όλες τις κατηγορίες κινητικότητας με στόχο την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος. Οι σχετικές εκστρατείες και δράσεις δεν πρέπει να έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, αλλά να</p>		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		<p>επαναλαμβάνονται τακτικά. Για να συμβεί κάτι τέτοιο, θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα πλάνο δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην Σύρο. Η εν λόγω στρατηγική ευαισθητοποίησης που θα αναπτυχθεί, ενθαρρύνεται να διακρίνει τους πολίτες σε τρεις (3) βασικές κατηγορίες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Άτομα ηλικίας 8 έως 25 ετών: Αποτελούν νεαρά άτομα που βρίσκονται στο στάδιο εκπαίδευσης. Η ευαισθητοποίηση της συγκεκριμένης ομάδας πρέπει να βασίζεται στα περιβαλλοντικά και λειτουργικά πλεονεκτήματα της βιώσιμης κινητικότητας. Στόχος είναι η ανάπτυξη "έξυπνων" συνθηγιών μετακίνησης στις συγκεκριμένες ηλικίες που είναι ευκολότερο να κεφαλοποιηθούν στο μέλλον. • Άτομα ηλικίας 26 έως 50 ετών: Αποτελούν άτομα σε παραγωγική ηλικία. Η ευαισθητοποίηση της συγκεκριμένης ομάδας πρέπει να βασίζεται κυρίως στα οικονομικά πλεονεκτήματα της βιώσιμης κινητικότητας τα οποία ενδεχομένως να αγνοούν καθώς και στις ευκαιρίες εξοικονόμησης χρόνου για μετακινήσεις. • Άτομα ηλικίας άνω των 50 ετών: Αποτελούν άτομα μεγαλύτερης ηλικίας. Η ευαισθητοποίηση της συγκεκριμένης ομάδας πρέπει να εστιάζει κυρίως στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας που επιτυγχάνεται από την προαγωγή μετακινήσεων με ανθρώπινη ενέργεια (πεζή, ποδήλατο). <p>Το πλάνο ευαισθητοποίησης των πολιτών, ενθαρρύνεται να περιλαμβάνει επιπλέον δράσεις/ εκδηλώσεις ενημέρωσης-πληροφόρησης- εκπαίδευσης, όπως σεμινάρια, ομιλίες, παρουσιάσεις κ.ά. καθώς και συμμετοχικές δράσεις και δράσεις προώθησης και προβολής, όπως ποδηλατοδρομίες, προώθηση πεζοπορίας κ.ά</p> <div data-bbox="762 1189 1286 1429" style="text-align: center;">  </div> <p>Πηγή: https://www.adnkronos.com/al-via-la-settimana-europea-della-mobilita-sostenibile-lo-slogan-e-our-streets-our-choice_5F4TZsPfQDCEhOdtrRgCHO</p> <p>Το συγκεκριμένο μέτρο συνδέεται με αρκετά από τα υπόλοιπα μέτρα του ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης. Η αλληλεξάρτηση των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποδοχή τους από τους πολίτες και τη βιώσιμη λειτουργία τους. Συνεπώς μέτρα όπως: Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας, Προώθηση Ήπιων Τρόπων Μετακίνησης, Διαχείριση Στάθμευσης κ.ο.κ. θα πρέπει να συνοδεύονται από αντίστοιχα μέτρα ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης. Ενδεικτικές προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινουμένων που μπορούν να πραγματοποιηθούν είναι :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα • Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας • Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση
--	--	---

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		<ul style="list-style-type: none"> • Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας • Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης του συνεπιβατισμού • Εκστρατείες προώθησης των ΜΜΜ • Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, ορειβασία, κ.ά) • Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας • Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών • Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας - Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο <p>Για την υλοποίηση του συγκεκριμένου μέτρου αρωγός δύναται να αποτελέσει το Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής – εν συντομία αναφέρεται ως Π.Κ.Α. Το πάρκο βρίσκεται στην ιδιοκτησία και διαχείριση του Δήμου Σύρου – Ερμούπολης και αποτελεί σημαντικό εκπαιδευτικό εργαλείο από το 2008 έως και σήμερα. Το πάρκο αποτελεί ένα χώρο συστηματικής εκπαίδευσης και αλλαγής της νοοτροπίας των πολιτών μέσα από τη μεθοδική εκπαίδευση των νέων γενιών. Ωστόσο, το περισσότερο διάστημα καθ' όλη την διάρκεια του έτους είναι ανενεργό.</p> <p>Για την αξιοποίηση του συγκεκριμένου πάρκου προτείνεται:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τη συστηματική εκπαιδευτική λειτουργία του Π.Κ.Α., βασισμένη στον προβλεπόμενο κανονισμό του και το αντίστοιχο εκπαιδευτικό υλικό (για ηλικιακές ομάδες Νηπιαγωγείου, Δημοτικού, Γυμνασίου και Λυκείου). Η εκπαίδευση προτείνεται να γίνει από εκπαιδευμένη ομάδα εθελοντών. • Η εύρεση και συστηματική αξιοποίηση κλειστού χώρου εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής για να είναι συνεχής και αποτελεσματική η εκπαίδευση Κυκλοφοριακής Αγωγής καθ' όλη τη διάρκεια της σχολικής χρονιάς. • Ο επαρκής ψηφιακός εξοπλισμός του χώρου, ώστε να υλοποιούνται επιμορφωτικά σεμινάρια και δράσεις με την βοήθεια της τεχνολογίας. <p>Για τις δράσεις και τα επιμορφωτικά σεμινάρια που προτάθηκαν παραπάνω κρίνεται αναγκαίο να καλυφθούν οι ανάγκες εύρεση στεγασμένου χώρου ώστε να λαμβάνουν χώρα οι όποιες δράσεις και επιμορφωτικά σεμινάρια. Πιθανές λύσεις αποτελούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η τοποθέτηση ISOBOX με τον απαραίτητο ψηφιακό εξοπλισμό στον χώρο του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής, στο Μάννα. • Η παραχώρηση χώρου – για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ημερησίως- στα Κ.Α.Π.Η., περιοχή Μάννα, για την εκπαίδευση Κυκλοφοριακής Αγωγής. • Η μερική ή/και ολική παραχώρηση κάποιου άλλου ενδεδειγμένου χώρου αποκλειστικά για την Κυκλοφοριακή Αγωγή.
7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Η διαμόρφωση μιας θετικής και υπεύθυνης στάσης των πολιτών προς την τήρηση των κανόνων μετακίνησης και την υποστήριξη των μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας αναγνωρίζεται ως σημαντική προτεραιότητα. Η καλλιέργεια μίας ολοκληρωμένης συνείδησης αστικής κινητικότητας οδηγεί στην ευκολότερη αποδοχή των μέτρων από τους πολίτες, τη διατήρησή τους και τη διαρκή βελτίωση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος σε βάθος χρόνου.</p>
8	Πεδίο εφαρμογής	<p>Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης</p>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή		
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας		
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου		
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης		
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής		
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		
			Διαδικασία δημοπράτησης		Χ (για συμμετοχικές δράσεις, εκδηλώσεις κ.λπ.)
			Άλλη δράση ωριμότητας		Πλάνο Διαχρονικών Δράσεων
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Προγραμματισμός και υλοποίηση δράσεων		1 έως 6 μήνες
	4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Σύλλογοι – Ενώσεις 	
			Υλοποίησης:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Σύλλογοι – Ενώσεις 	
			Εποπτείας:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Σύλλογοι – Ενώσεις 	
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση βιώσιμων μεταφορών • Βελτίωση βιωσιμότητας οδών • Περιορισμός περιβαλλοντικής υποβάθμισης • Αύξηση προσβασιμότητας • Αύξηση ασφάλειας μεταφορών • Αλλαγή νοοτροπίας – διαμόρφωση συνείδησης 			
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> • Δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος 			
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω			
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω			
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω			

Το παρόν μέτρο αφορά στις Προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινούμενων και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 5 – Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση. Το μέτρο εντάσσεται στις κατηγορίες – θεματικές ενότητες που αφορούν στα δημόσια μέσα μεταφοράς, στους ήπιους τρόπους μετακίνησης, στην προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών και στη χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών. Εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Συστηματική και στοχευμένη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων με έμφαση στους μαθητές», «Αλλαγή νοοτροπίας μετακινούμενων και

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

αλληλοσεβασμού των χρηστών της οδού», «Συστηματική και στοχευμένη ενσωμάτωση Συμμετοχικού Σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων» και «Ενθάρρυνση χρήσης ποδηλάτου μέσα από εκστρατείες και καμπάνιες ενημέρωσης για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας (περιβάλλον, σωματική ευεξία)» και σχετίζεται με τον **Άξονα Στρατηγικής** «Γ. Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών» και τους **Άξονες Προτεραιότητας** «Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης», «Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων», «Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας», «Βελτίωση Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας», «Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης», «Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών» και «Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Γ:**

- Ενημερωτικές δράσεις σε σχολεία και κοινόχρηστους χώρους
- Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού
- Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού
- Αύξηση μέσης πλήρωσης οχημάτων για υπεραστικές μετακινήσεις

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς τις παραμέτρους της συνδεσιμότητας των διαφόρων μέσων μεταφοράς, των νέων τεχνολογιών, της ήπιας κινητικότητας, της παροχής αυξημένων επιπέδων οδικής ασφάλειας και δημόσιων χώρων υψηλής αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας.

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 6.1 Βελτίωση οδικών υποδομών και οδικής ασφάλειας		
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Προαγωγή της οδικής ασφάλειας • Διαχείριση πρόσβασης των οχημάτων διανομής 		
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση Τροχαίων ατυχημάτων με την αναγνώριση 'επικίνδυνων' σημείων • Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης • Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου (λόγω αυξημένης τουριστικής επισκεψιμότητας) 		
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	1. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ" 2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σύρου – Ερμούπολης 3. Κυκλοφοριακή Μελέτη Ιστορικού Κέντρου Ερμούπολης 2015		
	5	Χαρακτήρας	Έργο	X	
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση		
Υπηρεσία / Διαδικασία					
6	Περιεχόμενο	Η οδική υποδομή αποτελεί πρωτεύον στοιχείο για κάθε σύστημα κινητικότητας, καθώς εξυπηρετεί κάθε μορφή κυκλοφορίας (αυτοκίνητα, ποδήλατα, διάσχιση από πεζούς). Η ανεπαρκής συντήρηση της οδικής υποδομής, η ύπαρξη προβληματικών δασταυρώσεων, η απουσία ή η ανεπάρκεια οριζόντιας και			

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		<p>κατακόρυφης σήμανσης καθώς και η ύπαρξη οδικών τμημάτων με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες υποβάθμισης της οδικής υποδομής. Οι παράγοντες αυτοί ευθύνονται, εν πολλοίς, για: (α) τη μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, (β) τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών, (γ) τη δυσκολία οδήγησης/ διάσχισης της υποδομής από τους μετακινούμενους και (δ) την πρόκληση καθυστερήσεων και επικίνδυνων συνθηκών (ελιγμοί, εμπλοκές) στις περιόδους αιχμής. Το συγκεκριμένο μέτρο αφορά στην αναγνώριση προβλημάτων και τη βελτίωση της υφιστάμενης οδικής υποδομής και κυκλοφορίας.</p> <p>Στα πλαίσια της βέλτιστης διαχείρισης του κύριου οδικού δικτύου της Ερμούπολης και με γνώμονα την μεγιστοποίηση της οδικής ασφάλειας, κρίνεται απαραίτητη η κατασκευή κυκλικών κόμβων σε καίρια σημεία της περιοχής που εμφανίζουν αυξημένο κίνδυνο τροχαίων ατυχημάτων. Ειδικότερα, προτείνεται η κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Ακτής Παπάγου & Αλέκου Παναγούλη.</p> <p>Με τη δράση αυτή αναμένεται να επιτευχθούν χαμηλότερες ταχύτητες των οχημάτων κατά την είσοδο / έξοδο από το Ιστορικό Κέντρο της Ερμούπολης, ενώ ταυτόχρονα αποφεύγονται τυχόν περιστατικά κυκλοφοριακής συμφόρησης της οδού, ιδίως κατά τους θερινούς μήνες. Ταυτόχρονα, στο προτεινόμενο σημείο έχει παρατηρηθεί η έλλειψη ορατότητας κατά τη διέλευση των οχημάτων, συνεπώς προκρίνεται σημαντική η κατασκευή του κόμβου. Ως εκ τούτου οχήματα πάσης φύσεως (ΙΧ, λεωφορεία, οχήματα τροφοδοσίας, κ.λπ.) θα διευκολύνονται κατά την πρόσβαση / αποχώρησή τους στο κέντρο της Ερμούπολης.</p> <p>Παράλληλα, με βάση την επιτόπια έρευνα που πραγματοποιήθηκε, προτείνεται η βελτίωση της οριζόντιας (π.χ. επιγραφή STOP επί του οδοστρώματος) και κάθετης σήμανσης. Περιλαμβάνει τον εντοπισμό ελλείψεων στην οδική σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη) και την συμπλήρωσή της σύμφωνα με τις ισχύουσες εθνικές προδιαγραφές. Η διόρθωση / συμπλήρωση της σήμανσης προτείνεται να γίνει αρχικά σε σημεία του δικτύου, όπου εξυπηρετούνται σημαντικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι, είτε σημεία με μεγάλη συγκέντρωση παραβάσεων και ατυχημάτων.</p> <p>Τέλος, προτείνεται η συντήρηση των οδικών τμημάτων όπου κρίνεται απαραίτητο στο σύνολο του Δήμου Σύρου – Ερμούπολης. Η δράση αυτή καλύπτει το σύνολο του Δήμου, ενώ περιλαμβάνει την επιλογή των οδικών τμημάτων που χρίζουν βελτίωσης, με την ανακατασκευή τους να γίνεται τμηματικά, ανάλογα με τη σημασία τους στο συνολικό οδικό δίκτυο.</p>
7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην αποσυμφόρηση του κύριου οδικού δικτύου της Σύρου και ιδίως της Ερμούπολης. Το προτεινόμενο σημείο για κατασκευή κυκλικού κόμβου αποτελεί ένα σημείο που παρουσιάζει υψηλούς φόρτους ιδίως τους θερινούς μήνες, ενώ η μορφολογία του σημείου είναι επικίνδυνη για τα επίπεδα οδικής ασφάλειας και αυξάνει την πιθανότητα τροχαίων ατυχημάτων λόγω της μειωμένης ορατότητας.</p> <p>Στο ίδιο μοτίβο, η συντήρηση και βελτίωση της οριζόντιας και κάθετης σήμανσης, όπως και η βελτίωση των οδικών τμημάτων αναμένεται να συμβάλει στην επίλυση των παραπάνω προβλημάτων.</p>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			Παράλληλα, η κατασκευή κυκλικού κόμβου, η βελτίωση των οδικών αξόνων και η συντήρηση της σήμανσης βελτιώνουν από αισθητικής άποψης την εικόνα της περιοχής.	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Όλη η έκταση του Δήμου Σύρου	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Διαδικασία δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Μελέτη κόμβου – Προμήθεια υλικών - Υλοποίηση	12 έως 18 μήνες
			Αυτοψία – Τοποθέτηση/ συντήρηση οριζόντιας / κάθετης σήμανσης	4 έως 6 μήνες
			Αυτοψία – Τεχνική Μελέτη – Συντήρηση οδικών τμημάτων	6 έως 12 μήνες
	4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία • Λιμενικό Ταμείο • Υπουργείο Πολιτισμού • Επιστημονικοί Φορείς (Παράρτημα ΤΕΕ, Σύλλογος Διπλ. Μηχανικών)
			Υλοποίησης	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ
Εποπτείας			<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Τμήμα Τροχαίας Σύρου • Λιμενική Αστυνομία • Λιμενικό Ταμείο • Υπουργείο Πολιτισμού 	
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση οδικής ασφάλειας επικίνδυνων σημείων • Αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης • Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου • Περιορισμός παραβατικής οδικής συμπεριφοράς 		
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> • Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους 		
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω		
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		

Το παρόν μέτρο αφορά στην βελτίωση των οδικών υποδομών και την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 6 – Διαχείριση Κυκλοφορίας. Το μέτρο εντάσσεται στις κατηγορίες – θεματικές ενότητες που αφορούν στην προαγωγή της οδικής ασφάλειας, καθώς και τη διαχείριση πρόσβασης των οχημάτων διανομής. Εξυπηρετεί την επίτευξη των

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Στρατηγικών Στόχων «Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με την αναγνώριση 'επικίνδυνων' σημείων», «Διαχείριση/περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης» και «Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου (λόγω αυξημένης τουριστικής επισκεψιμότητας)» και συσχετίζεται με τον **Άξονα Στρατηγικής** «Β. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και τους **Άξονες Προτεραιότητας** «Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας» και «Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Β:**

- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων
- Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε 'επικίνδυνα' σημεία και σε σημεία υψηλών φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ιδίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω της προσέλευσης τουριστών

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς τις παραμέτρους της προσβασιμότητας, της παροχής αυξημένων επιπέδων οδικής ασφάλειας και δημόσιων χώρων υψηλής αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 6.2 Κυκλοφοριακή οργάνωση	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης • Προαγωγή της οδικής ασφάλειας • Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων • Οργάνωση της στάθμευσης 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του επιβατικού κοινού με ειδική μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού • Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης • Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης • Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου (λόγω αυξημένης τουριστικής επισκεψιμότητας) • Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη • Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες • Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης • Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	1. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ" 2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σύρου – Ερμούπολης	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	X
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	X
Υπηρεσία / Διαδικασία				
6	Περιεχόμενο	<p>Στο πλαίσιο της «απομάκρυνσης» του ιδιωτικού οχήματος από το κέντρο, προτείνεται η αναβάθμιση των οδών Σμύρνης, Καποδιστρίου, Ανδρέα Κάργα, Αθανασίου Διάκου, Δεινοκράτους, Σωκράτους και Αλκιβιάδου, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα των οδών και να λειτουργήσουν ως περιφερειακές οδοί για την διέλευση οχημάτων από την βορειοδυτική πλευρά προς τη νοτιοανατολική παρακάμπτοντας το κέντρο. Η φορά διέλευσης των οχημάτων θα παραμείνει η ίδια. Συγκεκριμένα, προτείνεται η βελτίωση των γεωμετρικών και ποιοτικών χαρακτηριστικών των παραπάνω οδικών τμημάτων, όπου είναι δυνατόν, διευκολύνοντας τη διέλευση των οχημάτων.</p> <p>Παράλληλα, προτείνεται η απαγόρευση της στάθμευσης κατά μήκος των παραπάνω οδικών τμημάτων με την βελτίωση χώρων εκτός οδού (συμβολή Αθ. Διάκου και Δεινοκράτους, χώρος υδραγωγείου) αλλά και την εξεύρεση επιπλέον χώρων για τη μετατροπή τους σε χώρους στάθμευσης.</p> <p>Ως συνέχεια της παραπάνω δράσης και με γνώμονα τη σημαντικότητα του Ιστορικού Κέντρου της Ερμούπολης, προτείνεται η θεσμοθέτηση των οδών που εντάσσονται σε αυτό ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Ειδικότερα, πρόκειται για τις οδούς:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αγίου Νικολάου 		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"> • Ανδρέα Δρακάκη • Απόλλωνος • Γεωργίου Γεννηματά • Γεωργίου Πατέρα • Γεωργίου Σουρή • Δανιήλ Κοντούδη • Δημητρίου Βαφιαδάκη • Ελευθερίου Βενιζέλου • Εμμανουήλ Λαδόπουλου • Εμμανουήλ Ροΐδη • Ι. Κοσμά • Ίου • Καλομενοπούλου • Καραμανλή Κωνσταντίνου • Καραολή και Δημητρίου • Κέας • Λεωτσάκου • Μελίνας Μερκούρη • Μηνά Δρακάκη • Μητροπολίτη Αντώνη Πολίτη • Μυκηνών • Νικ. Παπαδαμ. • Νόρδεστρομ Μάρτεν • Ολυμπίου Διός • Πλατεία Σταύρου Βαφιά Δημάρχου Ερμούπολης • Πλατεία Τσιροπίνια • Σοφοκλέους • Σταματίου Πρωίου • Υψηλάντου • Φιλικής Εταιρείας • Χίου • Ψαρών <p>Βασικά χαρακτηριστικά των οδών ήπιας κυκλοφορίας που αναμένεται να εφαρμοστούν όπου είναι δυνατό και στις παραπάνω οδούς είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διάστρωση της οδού με κυβόλιθο • Διαπλάτωση πεζοδρομίων, πλάτος 2 μ. (όπου είναι εφικτό) • Κατάργηση στάθμευσης ή οριοθετημένη στάθμευση, όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει δημιουργία εσοχών στάθμευσης πλάτους 2 μ. • Διαχωρισμός πεζοδρομίου με την οδό μέσω κολωνακίων • Όριο ταχύτητας 30km/h <p>Παράλληλα, εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση του υπεραστικού οδικού δικτύου, ιδίως στα τμήματα που διαπερνούν το σύνολο των οικισμών της Σύρου, κρίνεται σκόπιμη η μείωση της ταχύτητας στις εισόδους / εξόδους από τους οικισμούς, κυρίως σε δευτερεύουσες οδούς με βάση την υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Στα τμήματα που διασχίζουν τους οικισμούς της Σύρου προτείνεται ο αποχαρακτηρισμός τους και η μετατροπή τους σε τοπικές οδούς. Η μείωση της ταχύτητας θα επιτευχθεί με την τοποθέτηση σήμανσης που θα προειδοποιεί για το ανώτατο όριο ταχύτητας εισόδου στα 30 χλμ./ ώρα, βελτιώνοντας την οδική</p>
--	--	--	---

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΩ			ασφάλεια και περιορίζοντας τον κίνδυνο για τροχαία ατυχήματα εντός των οικισμών.		
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Ένα σημαντικό θέμα που εντοπίζεται τόσο στην Ερμούπολη όσο και στους υπόλοιπους οικισμούς της Σύρου είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η γενικότερη όχληση του αστικού πυρήνα των οικισμών από τα ιδιωτικά οχήματα. Συνεπώς επιδεινώνεται το επίπεδο προσβασιμότητας για πεζούς και μειώνει το ποσοστό χρήσης ποδηλάτου, υπό τον φόβο δυνητικών τροχαίων ατυχημάτων.		
	8	Πεδίο εφαρμογής	Όλη η έκταση του Δήμου Σύρου		
	1	Προτεραιότητα	Υψηλή		
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας	X	
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X	
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης	X	
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X	
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X	
			Διαδικασία δημοπράτησης	X	
		Άλλη δράση Ωριμότητας:			
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
			Μελέτες Σκοπιμότητας -Κυκλοφοριακές Μελέτες	3 έως 6 μήνες	
			Μελέτες εφαρμογής	3 έως 6 μήνες	
Υλοποίηση παρεμβάσεων			12 έως 18 μήνες / Περίπτωση		
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ Τμήμα Τροχαίας Σύρου Λιμενική Αστυνομία Λιμενικό Ταμείο Υπουργείο Πολιτισμού Επιστημονικοί Φορείς (Παράρτημα ΤΕΕ, Σύλλογος Διπλ. Μηχανικών) 		
		Υλοποίησης	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ 		
		Εποπτείας	<ul style="list-style-type: none"> Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια ΝΑ Τμήμα Τροχαίας Σύρου Λιμενική Αστυνομία Λιμενικό Ταμείο Υπουργείο Πολιτισμού 		
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> Απομάκρυνση του ΙΧ από τον αστικό πυρήνα Αύξηση των πεζών και της χρήσης ποδηλάτου Βελτίωση οδικής ασφάλειας Μείωση ταχυτήτων στις εισόδους των οικισμών Αισθητική αναβάθμιση του αστικού τοπίου πέριξ του Ιστορικού Κέντρου 			
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου της Ερμούπολης που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στην Ερμούπολη Μήκος Ποδηλατοδρόμου στην Ερμούπολη 			

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης

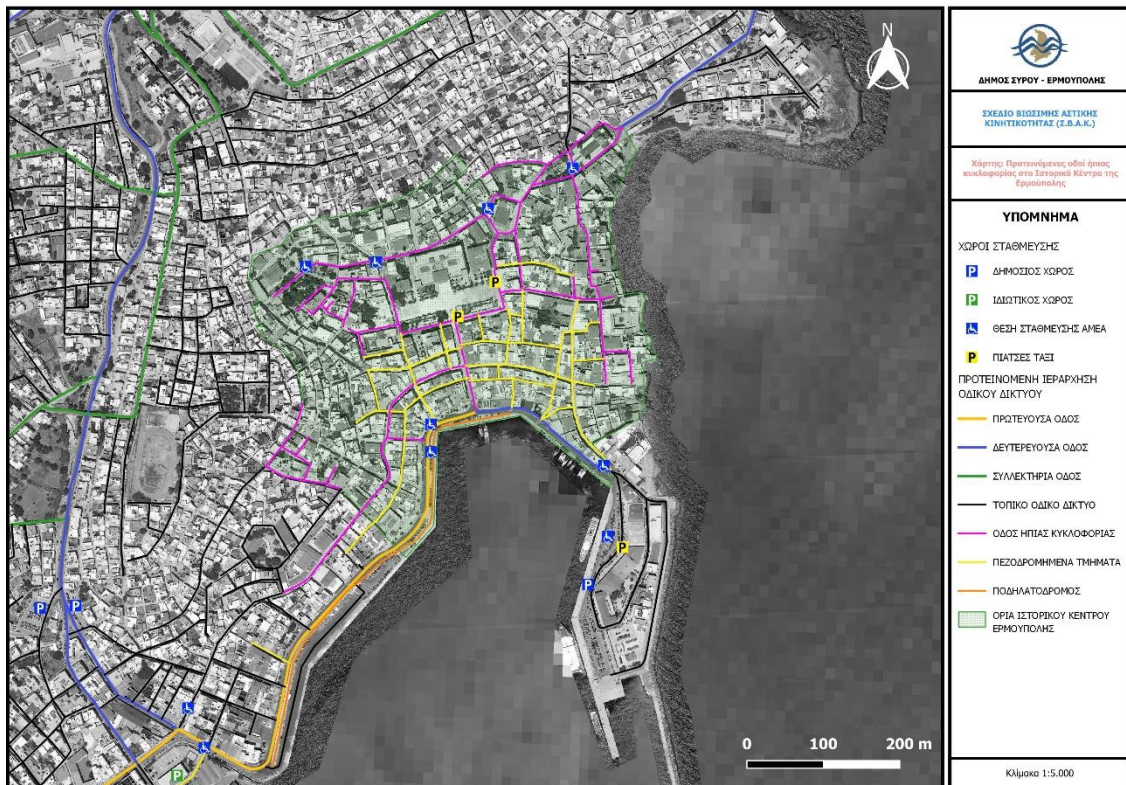
Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"> Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματικών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους Ποσοστό μετακινήσεων-ΙΧ
7	Προεκτίμηση δαπάνης		Βλ. Πίνακα παρακάτω
8	Χρηματοδότηση		Βλ. Πίνακα παρακάτω
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης		Βλ. Πίνακα παρακάτω

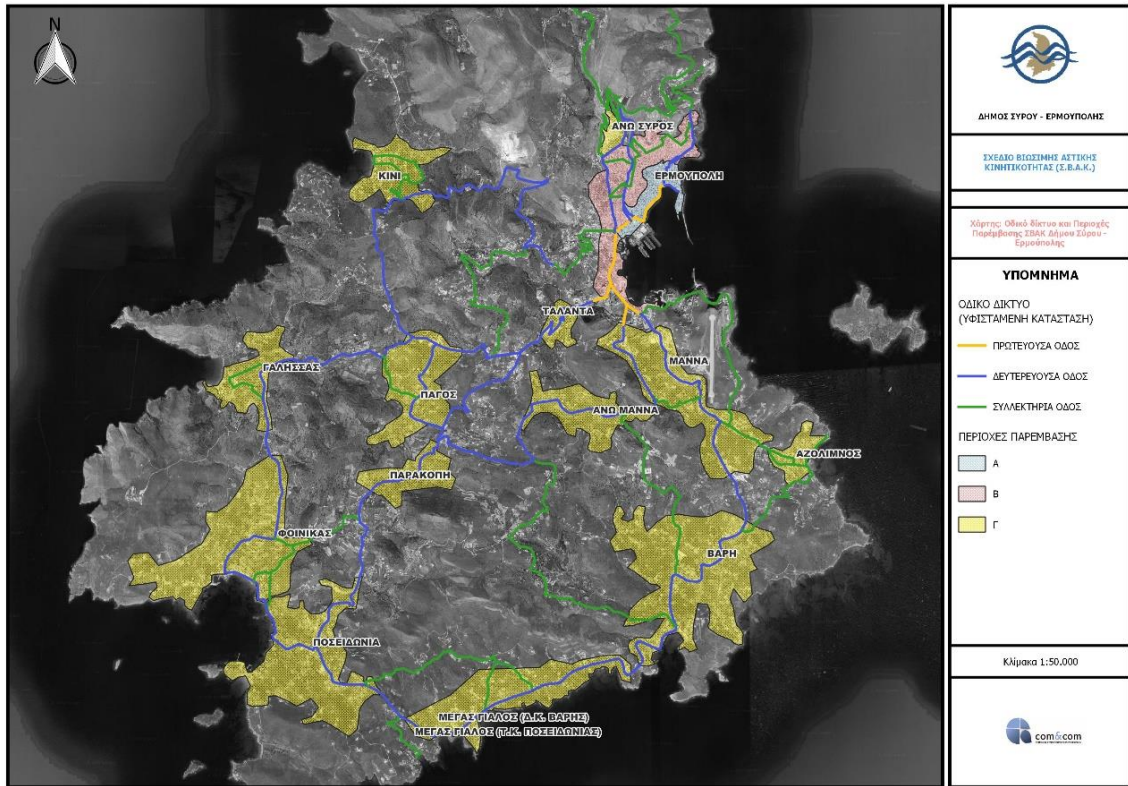
Παρακάτω παρατίθενται χάρτες με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις συνολικά και για τα δύο μέτρα του παρόντος Πακέτου Μέτρων.

Χάρτης 4: Προτεινόμενες Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας στην Ερμούπολη (Πηγή: Google Satellite, ίδια επεξεργασία)

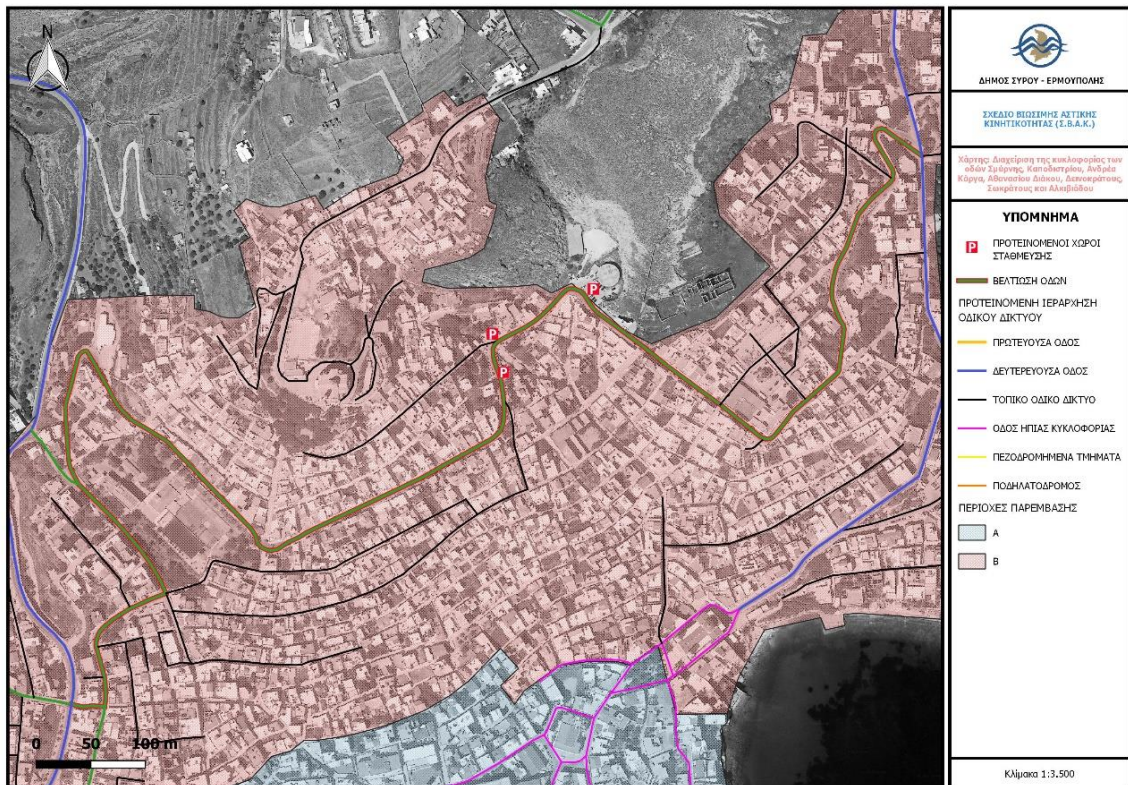


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Χάρτης 5: Κύριο Οδικό Δίκτυο και Περιοχές Παρέμβασης ΣΒΑΚ Δήμου Σύρου – Ερμούπολης (Πηγή: Google Satellite, ίδια επεξεργασία)



Χάρτης 6: Διαχείριση κυκλοφορίας των οδών Σμύρνης, Καποδιστρίου, Ανδρέα Κάργα, Αθανάσιου Διάκου, Δεινοκράτους, Σωκράτους και Αλκιβιάδου (Πηγή: Google Satellite, ίδια επεξεργασία)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Χάρτης 7: Προτεινόμενη θέση κατασκευής κυκλικού κόμβου στην Ερμούπολη (Πηγή: Google Satellite, ίδια επεξεργασία)



Το παρόν μέτρο αφορά στη βέλτιστη κυκλοφοριακή οργάνωση του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 6 – Διαχείριση Κυκλοφορίας. Το μέτρο εντάσσεται στις κατηγορίες – θεματικές ενότητες που αφορούν στην προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης, προαγωγή της οδικής ασφάλειας και τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας του επιβατικού κοινού με ειδική μέριμνα για τους ευάλωτους χρήστες της οδού», «Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης», «Διαχείριση/περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης», «Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου (λόγω αυξημένης τουριστικής επισκεψιμότητας)», «Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη», «δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες», «Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης» και «διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες» και συσχετίζεται με τους **Άξονες Στρατηγικής** «Α. Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης της πόλης από τα ΜΜΜ», «Β. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και «Δ. Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης» και με τους **Άξονες Προτεραιότητας** «Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας», «Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και «Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Β:**

- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- Μείωση φαινομένων παράνομης στάσης και στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης
- Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε 'επικίνδυνα' σημεία και σε σημεία υψηλών φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ιδίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω της προσέλευσης τουριστών

Επιπλέον, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Δ:**


- Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς τις παραμέτρους της προσβασιμότητας, της προώθησης ήπιων τρόπων μεταφοράς και της παροχής αυξημένων επιπέδων οδικής ασφάλειας.

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Μέτρο 7.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών • Οδική ασφάλεια των χρηστών και ιδίως των ευάλωτων ομάδων • Οργάνωση στάθμευσης • Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών 	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<ul style="list-style-type: none"> • Αποτελεσματική διαχείριση και αστυνόμευση της στάθμευσης με έξυπνα συστήματα • Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με την αναγνώριση 'επικίνδυνων' σημείων • Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης • Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης • Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης • Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας • Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου • Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη 	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	1. ΠΠΧΣΑΑ ΠΝΑ 2. ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 3. ΕΠ Δήμου Σύρου-Ερμούπολης (2019-2023)	
	5	Χαρακτήρας	Έργο	
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση	
Υπηρεσία / Διαδικασία			Χ	
6	Περιεχόμενο	Τα ευφυή συστήματα μεταφορών καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα εφαρμογών τεχνολογιών, πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ) στις μεταφορές. Ανάλογα με τον τύπο της εφαρμογής σημαντικά οφέλη μπορούν να σημειωθούν στην προσφορά των μεταφορών και στην αποτελεσματικότητά τους και κατ' επέκταση στην προώθηση της ασφάλειας αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον αυτές δύναται να τονώσουν την τοπική οικονομία και να παρέχουν υποστήριξη στους περισσότερους τύπους χρηστών του συστήματος μεταφορών. Ωστόσο ορισμένες προκλήσεις αποτελούν		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>το υψηλό κόστος και η απαίτηση συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.</p> <p>Στην περίπτωση της Σύρου προτείνεται η ανάπτυξη μιας ενιαίας εφαρμογής διαχείρισης κυκλοφορίας, πληρωμών και ταξιδιών. Ως προς την παράμετρο της διαχείρισης της κυκλοφορίας και ειδικότερα της στάθμευσης προτείνεται η παροχή ενημέρωσης στους οδηγούς σχετικά με τη θέση και τη διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού και σε καθορισμένα σημεία παρά την οδό. Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία/ στάδια. Ένας εξοπλισμός παρακολούθησης στους επιλεγμένους χώρους καθορίζει τη ροή εντός και εκτός αυτών προκειμένου να υπολογίσει τον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων. Τα δεδομένα των σταθμευμένων οχημάτων μεταδίδονται σε ένα κεντρικό σύστημα και υποβάλλονται σε επεξεργασία πριν παρουσιαστούν/ διατεθούν στο κοινό. Οι πληροφορίες μπορούν να αναφέρονται σε χρόνους αναμονής και κόστος. Υπάρχουν διάφοροι τύποι συστημάτων «έξυπνης» στάθμευσης, όπως:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Parking Guidance and Information system (PGIS)</i>. Οι πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) στην οδό και εντός του χώρου στάθμευσης και τα κινητά τηλέφωνα εντάσσονται στη συγκεκριμένη κατηγορία. • <i>Transit Based Information system</i>: Τα συστήματα της εν λόγω κατηγορίας κατευθύνουν τον οδηγό σε χώρους park&ride και παρέχουν πληροφορίες που αφορούν στα MMM μέχρι να φθάσει ο μετακινούμενος στον προορισμό του. • <i>Smart payment system</i>: Πρόκειται για συστήματα όπου το τέλος καταβάλλεται μέσω καρτών ή κινητών τηλεφώνων. • <i>E-parking</i>: Με τα συστήματα αυτά προσφέρεται της χρήστες η δυνατότητα να κάνουν κράτηση της θέσης στάθμευσης στο χώρο που επιθυμούν. • <i>Automated parking</i>: πρόκειται για συστήματα αυτόματης στάθμευσης με την εφαρμογή ρομποτικών συστημάτων για την αυτόματη τοποθέτηση του οχήματος στη θέση στάθμευσης χωρίς εμπλοκή του οδηγού. <p>Στόχος των συστημάτων αυτών είναι η αποτελεσματικότερη διαχείριση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης στις αστικές περιοχές και θεωρείται ότι μπορεί να εφαρμοστεί και στην Σύρο ιδίως κατά τη θερινή περίοδο όπου η ροή κυκλοφορίας και ο χρόνος αναζήτησης θέσης στάθμευσης είναι μεγάλος. Έτσι προτείνεται η εφαρμογή του σε χώρους στάθμευσης και σε καθορισμένα σημεία παρά την οδό (αστικό κέντρο Ερμούπολης). Το συγκεκριμένο σύστημα προτείνεται να εμπλουτιστεί και με τις παραμέτρους της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των τροχαίων ατυχημάτων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης.</p> 
--	--	--	--

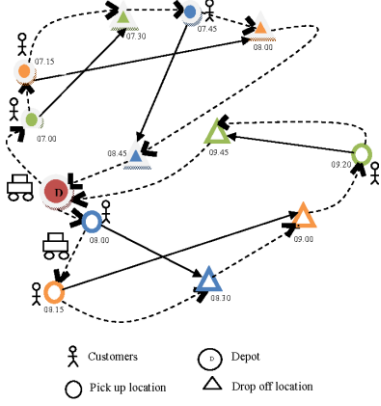
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p> <u>Πηγή: https://www.dreamstime.com/flat-d-vector-isometric-illustration-concept-picture-isometric-cars-car-parking-mobile-searching-looking-parking-flat-d-image131388369</u> </p> <p> Επιπλέον, οι εφαρμογές ΤΠΕ μπορούν να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων εργαλεία διαχείρισης της συλλογικής και της δημόσιας συγκοινωνίας, όπως εφαρμογές σχετικά με το car pooling/ car sharing και τις μεταφορές που ανταποκρίνονται στη ζήτηση. Στην περίπτωση της Σύρου προτείνεται η εφαρμογή της υπηρεσίας car pooling/ car sharing. Η κοινή χρήση οχήματος μπορεί να αφορά από μια ανεπίσημη μετακίνηση μεταξύ φίλων και οικογένειας σε μια επίσημα προγραμματισμένη μετακίνηση από/ προς τον χώρο εργασίας. Η κοινή χρήση οχήματος συχνά αναφέρεται και ως car pooling ή car sharing. Στην περίπτωση του car pooling, δύναται μια επιχείρηση να διαθέτει προς χρήση ένα ή περισσότερα οχήματα στους υπαλλήλους της όταν τα χρειάζονται. Ενώ στην περίπτωση του car sharing υπάρχει η προϋπόθεση διάθεσης οχήματος από τον οδηγό ο οποίος παρέχει τη σχετική υπηρεσία σε άτομα που δεν διαθέτουν όχημα και επιθυμούν να το νοικιάσουν με χρέωση για σύντομη περίοδο μεμονωμένα ή με άλλα άτομα. Το car sharing μπορεί να εφαρμοστεί για τη μετακίνηση από/προς τη δουλειά ή προς κοινούς προορισμούς. Η οργάνωση του ταξιδιού μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε μέσω προσωπικής επαφής είτε μέσω εφαρμογής παροχής της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Η υπηρεσία ενδεικτικά μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία για την οδό αφετηρίας και προορισμού, μια ένδειξη της προτεινόμενης διαδρομής, το σημείο συνάντησης και αποβίβασης κ.ο.κ. Η λειτουργία της προτείνεται να εφαρμοστεί πιλοτικά σε καθορισμένη περιοχή στο αστικό κέντρο της Ερμούπολης και στη συνέχεια να επεκταθεί. </p> <p> Επιπλέον προτείνεται η παροχή της υπηρεσίας των μεταφορών που ανταποκρίνονται στη ζήτηση (DRT). Βασικό χαρακτηριστικό της υπηρεσίας αυτής είναι ότι λειτουργεί ευέλικτα για να ανταποκρίνεται στη ζήτηση των χρηστών. Διαθέτει μεταβαλλόμενες διαδρομές, στάσεις και χρονοδιαγράμματα. Οι ναύλοι ποικίλουν και οι οδηγοί μπορούν να είναι είτε μισθωτοί είτε εθελοντές. Η υπηρεσία απευθύνεται σε όσους έχουν περιορισμένη ή καθόλου πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία και ειδικότερα σε άτομα με ιδιαίτερες ανάγκες ή που ζουν σε περιοχές χαμηλότερης οικιστικής πυκνότητας. Η προώθηση του συγκεκριμένου μέτρου αποσκοπεί στην επίτευξη των στόχων για ισότητα και προσβασιμότητα. Η υπηρεσία αυτή συμπληρώνει τις υπηρεσίες των λεωφορείων ικανοποιώντας τις εξειδικευμένες ανάγκες του επιβατικού κοινού. Η διαχείριση της συγκεκριμένης υπηρεσίας πραγματοποιείται από ένα κεντρικό σύστημα το οποίο λαμβάνει τις κρατήσεις, τις επεξεργάζεται και τις οργανώνει με γνώμονα τη βελτιστοποίηση της κατανομής των ατόμων στα μέσα. </p>
--	--	--	---

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			 <p>Πηγή: https://www.semanticscholar.org/paper/Demand-Responsive-Transport-Problem%3A-A-new-of-case-Ayadi-Chabchoub/c625642dab73c9416e04b9175a4138eea2bd6856</p> <p>Στο πλαίσιο του παρόντος μέτρου προτείνεται η αναβάθμιση των υφιστάμενων διαδικτυακών σελίδων για την ολοκληρωμένη πληροφόρηση και την εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών σχετικά με τα μεταφορικά μέσα και τις υπηρεσίες του Δήμου όπως για τα μέσα μεταφοράς, τις πιάτσες ΤΑΞΙ, τη διαθεσιμότητα και την τοποθεσία των κοινόχρηστων ποδηλάτων. Βασική προϋπόθεση της ορθής λειτουργίας της σε κάθε περίπτωση αποτελεί και η καλή συντήρησή της.</p> <p>Τέλος σε συνέργεια με το Πακέτο Μέτρων 1 – Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας («έξυπνες» στάσεις), προτείνεται η ανάπτυξη εφαρμογής τηλεματικής που θα παρέχει πληροφόρηση σχετικά με τα δρομολόγια και την τοποθεσία των αστικών λεωφορείων καθώς και τις θέσεις στάσεων και τους χρόνους άφιξης των λεωφορείων σε πραγματικό χρόνο.</p> <p>Επομένως το παρόν μέτρο περιλαμβάνει τις εξής παρεμβάσεις/δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη ενιαίας εφαρμογής διαχείρισης κυκλοφορίας, πληρωμών και ταξιδιών • Ανάπτυξη εφαρμογής διαχείρισης της συλλογικής και δημόσιας συγκοινωνίας • Αναβάθμιση των υφιστάμενων διαδικτυακών σελίδων πληροφόρησης και εξυπηρέτησης • Ανάπτυξη εφαρμογής τηλεματικής
7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση		<p>Η κυκλοφοριακή συμφόρηση που δημιουργείται σε βασικούς οδικούς άξονες των οικισμών περιορίζει την άνετη κυκλοφορία, την ασφάλεια και την προσβασιμότητα σε βασικές δραστηριότητες. Σε πολλές περιπτώσεις συνδέεται με τον αυξημένο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων και το επίπεδο περιβαλλοντικής υποβάθμισης λόγω των χρονικά εκτεταμένων περιπορειών.</p> <p>Επιπλέον, η περιορισμένη πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία που εντείνει τα φαινόμενα κοινωνικού και χωρικού αποκλεισμού ορισμένων κατοίκων του νησιού καθώς και οι εξειδικευμένες ανάγκες που μπορούν να έχουν αποτελεί βασική πρόκληση για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας του συστήματος μεταφορών.</p> <p>Τέλος, σύνθηες πρόβλημα αποτελεί η περιορισμένη παρεχόμενη πληροφόρηση και ενημέρωση των χρηστών της οδού σε σχέση με τα διαθέσιμα μέσα μετακίνησης γεγονός που επηρεάζει την πλήρη</p>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει το σύστημα μεταφορών.		
	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή		
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Μελέτη σκοπιμότητας		X
			Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου		X
			Οριστική μελέτη/ ολοκλήρωση χωροθέτηση της παρέμβασης		
			Εγκρίσεις προ εφαρμογής		
			Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		
			Διαδικασία δημοπράτησης		X
			Άλλη δράση ωριμότητας		
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Μελέτη βιωσιμότητας - Σχεδιασμός και ανάπτυξη εφαρμογής διαχείρισης κυκλοφορίας, πληρωμών και ταξιδιών		6 έως 9 μήνες
			Μελέτη βιωσιμότητας - Σχεδιασμός και ανάπτυξη εφαρμογής διαχείρισης της συλλογικής και δημόσιας συγκοινωνίας		6 έως 9 μήνες
			Σχεδιασμός και αναβάθμιση των υφιστάμενων διαδικτυακών σελίδων του Δήμου		3 έως 6 μήνες
			Σχεδιασμός και ανάπτυξη εφαρμογής τηλεματικής		6 έως 9 μήνες
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ 		
		Υλοποίησης:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης • Περιφέρεια ΝΑ • Ιδιωτικές εταιρείες 		
		Εποπτείας:	<ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Σύρου – Ερμούπολης 		
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση της αξιοπιστίας συστήματος μεταφορών • Βελτίωση των συνθηκών δημόσιας συγκοινωνίας • Μείωση τροχαίων ατυχημάτων • Μείωση χρόνου καθυστερήσεων • Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης με μείωση των ταξιδιών • Περιορισμός της περιβαλλοντικής υποβάθμισης • Αύξηση της προσβασιμότητας • Μείωση τροχαίων ατυχημάτων 			
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακίνησης με συλλογική συγκοινωνία (car sharing/ car pooling) • Αριθμός εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών 			
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω			
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω			

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω
--	---	--------------------------------	---------------------

Το παρόν μέτρο αφορά στην Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών και εμπίπτει στο Πακέτο Μέτρων 7 – Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών. Το μέτρο εντάσσεται στις κατηγορίες – θεματικές ενότητες που αφορούν στην προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών, στην οδική ασφάλεια των χρηστών και ιδίως των ευάλωτων ομάδων, στην οργάνωση στάθμευσης και στις νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών. Εξυπηρετεί την επίτευξη των **Στρατηγικών Στόχων** «Αποτελεσματική διαχείριση και αστυνόμευση της στάθμευσης με έξυπνα συστήματα», «Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με την αναγνώριση ‘επικίνδυνων’ σημείων», «Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης», «Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης», «Διαχείριση/Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο κέντρο της Ερμούπολης», «Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας», «Διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο κέντρο της Ερμούπολης κατά τους μήνες της θερινής περιόδου», «Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη» και σχετίζεται με τον **Άξονα Στρατηγικής** «Β. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας» και τους **Άξονες Προτεραιότητας** «Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας», «Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας», «Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης» και «Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών».

Ειδικότερα, **σχετίζεται με τους κάτωθι Έξυπνους Στόχους του Άξονα Β:**

- Μείωση φαινομένων παράνομης στάσης και στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης
- Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε ‘επικίνδυνα’ σημεία και σε σημεία υψηλών φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ιδίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω της προσέλευσης τουριστών

Το παρόν μέτρο εκπληρώνει το όραμα κυρίως ως προς τις παραμέτρους της συνδεσιμότητας των διαφόρων μέσων μεταφοράς, τις νέες τεχνολογίες, την οδική ασφάλεια και των δημόσιων χώρων υψηλών αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

5.1 Χρονοδιάγραμμα και εκτίμηση κόστους δράσεων ΣΒΑΚ

Τα μέτρα παρέμβασης που αναλύονται παραπάνω διαθέτουν συγκεκριμένους χρόνους υλοποίησης. Το χρονοδιάγραμμα αυτών παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 9: Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης δράσεων ΣΒΑΚ (σε ορίζοντα πενταετίας και δεκαετίας)

Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Παρεμβάσεις	5ετία	10ετία
Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας	Αναβάθμιση και επέκταση Δημόσιας Συγκοινωνίας	Πύκνωση με τη διατήρηση υφιστάμενων και την ανάπτυξη νέων γραμμών		
		Εξασφάλιση τακτικών χρονοδιαγραμμάτων και ικανοποιητικού ωραρίου εξυπηρέτησης		
	Αναβάθμιση στάσεων (προσβασιμότητα, ενημέρωση)	Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου		
		Εγκατάσταση νέων «έξυπνων» στάσεων και επιδιόρθωση υφιστάμενων		
Επένδυση σε στόλο ηλεκτρικών/ υβριδικών & προσβάσιμων λεωφορείων	Επένδυση σε στόλο ηλεκτρικών/ υβριδικών & προσβάσιμων λεωφορείων	Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών		
		Προσαρμογή στόλου δημόσιας συγκοινωνίας για να εξυπηρετεί ΑμεΑ		
Προώθηση Ήπιων Τρόπων Μετακίνησης	Προώθηση πεζής μετακίνησης	Διαμόρφωση προσβάσιμων πεζοδρομίων, διαβάσεων και νησίδων όπου απαιτείται		
		Διαμόρφωση διασταυρώσεων μηχανοκίνητης και μη μηχανοκίνητης κυκλοφορίας όπου απαιτείται		
		Εξασφάλιση πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας		
	Προώθηση ποδηλάτου και ελαφρών προσωπικών οχημάτων	Προώθηση ποδηλάτου και ελαφρών προσωπικών οχημάτων	Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης και αποθήκευσης ποδηλάτων	
Δημιουργία πράσινων διαδρομών				
Διαχείριση Στάθμευσης	Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Διατήρηση των ρυθμίσεων στάθμευσης ως προς την κατανομή των θέσεων εντός κέντρου		
		Κατάργηση της στάθμευσης εκτός των θέσεων για μόνιμους κατοίκους, ΑμεΑ, ΤΑΞΙ και οχημάτων φορτοεκφόρτωσης		
		Αστυνόμευση - αυστηρός έλεγχος για την εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης		
		Βελτίωση οργάνωσης τροφοδοσίας (χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης, θέσπιση και τήρηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης)		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	Κατασκευή/ λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αξιοποίηση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού με ενημέρωση του καθεστώτος λειτουργίας τους		
		Εξασφάλιση νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού		
	Εξασφάλιση προσβασιμότητας στη στάθμευση	Αξιολόγηση/ ενημέρωση δημόσιων θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ		
		Εξασφάλιση προσβάσιμων χώρων στάθμευσης και της σχετικής προσβασιμότητας των εισόδων των κτιρίων		
Βελτίωση Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών	Ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις/εταιρείες για απόκτηση εταιρικών οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών		
		Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής στο αστικό κέντρο		
Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση	Πρωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινούμενων	Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση Εκστρατείες και κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας, συνεπιβατισμού και προώθησης των ΜΜΜ Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού - Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας - Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο		
Διαχείριση Κυκλοφορίας	Βελτίωση οδικών υποδομών και οδικής ασφάλειας	Κατασκευή κόμβου σε Λιμάνι Ερμούπολης		
		Τοποθέτηση/ Συντήρηση κάθετης και οριζόντιας σήμανσης		
		Συντήρηση και αποκατάσταση οδικού δικτύου (βασικού και συνόλου)		
	Κυκλοφοριακή οργάνωση	Διαχείριση της κυκλοφορίας των οδών Σμύρνης, Καποδιστρίου, Ανδρέα Κάργα, Αθανασίου Διάκου, Δεινοκράτους, Σωκράτους και Αλκιβιάδου		
		Μείωση ορίου ταχύτητας των κύριων οδικών τμημάτων που διασχίζουν τους οικισμούς στα 30km/h		
		Μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας των οδών που οριοθετούν το Ιστορικό Κέντρο		
Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών	Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS)	Ανάπτυξη ενιαίας εφαρμογής διαχείρισης κυκλοφορίας, πληρωμών και ταξιδιών		
		Ανάπτυξη εφαρμογής διαχείρισης της συλλογικής και δημόσιας συγκοινωνίας (car pooling/ car sharing, DRT)		
		Αναβάθμιση των υφιστάμενων διαδικτυακών σελίδων πληροφόρησης και εξυπηρέτησης		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		Ανάπτυξη εφαρμογής τηλεματικής		
--	--	--------------------------------	--	--

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 10: Ενδεικτική κοστολόγηση δράσεων ΣΒΑΚ

Πακέτο Μέτρων	Μέτρα	Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορέας	Συνολική Δαπάνη (€)	Πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας	Αναβάθμιση και επέκταση Δημόσιας Συγκοινωνίας	Πύκνωση με τη διατήρηση υφιστάμενων και την ανάπτυξη νέων γραμμών	Τροποποίηση απόφασης δρομολογίων	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου	N/A	Ίδιοι πόροι Δήμου ή Ίδιοι πόροι ΚΤΕΛ Σύρου	Αρμοδιότητα παρόχου
		Εξασφάλιση τακτικών χρονοδιαγραμμάτων και ικανοποιητικού ωραρίου εξυπηρέτησης	Τροποποίηση απόφασης δρομολογίων	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου	N/A	Ίδιοι πόροι Δήμου ή Ίδιοι πόροι ΚΤΕΛ Σύρου	Αρμοδιότητα παρόχου
	Αναβάθμιση στάσεων (προσβασιμότητα, ενημέρωση)	Εγκατάσταση νέων «έξυπνων» στάσεων και επιδιόρθωση υφιστάμενων	Αυτοψία – Προμήθεια εξοπλισμού – Εγκατάσταση/ κατασκευή	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου	N/A	Ίδιοι πόροι Δήμου ή Ίδιοι πόροι ΚΤΕΛ Σύρου ή Εθνικοί πόροι (ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ)	Ανάλογα με τον αριθμό των στάσεων που απαιτούν παρεμβάσεις Δεν κοστολογείται συναρμοδιότητα ΚΤΕΛ Σύρου
		Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου	Αυτοψία – Προμήθεια εξοπλισμού/ υλικών - Κατασκευή	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	N/A	Ίδιοι πόροι Δήμου ή Περιφέρειας	Ανάλογα με τον αριθμό των στάσεων που απαιτούν παρεμβάσεις
	Επένδυση σε στόλο ηλεκτρικών/ υβριδικών & προσβάσιμων λεωφορείων	Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών	Προμήθεια οχημάτων	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου	1.000.000	Ίδιοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι (ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ)	Κόστος βάσει έρευνας αγοράς για τέσσερα λεωφορεία
		Προσαρμογή στόλου δημόσιας συγκοινωνίας για να εξυπηρετεί ΑμεΑ	Σχεδιασμός και υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου	N/A	Ίδιοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι	Δεν κοστολογείται συναρμοδιότητα ΚΤΕΛ Σύρου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Προώθηση Ήπιων Τρόπων Μετακίνησης	Προώθηση πεζής μετακίνησης	Διαμόρφωση προσβάσιμων πεζοδρομίων, διαβάσεων και νησίδων όπου απαιτείται	Μελέτη εφαρμογής	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	30.000-60.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Περιφέρειας		
			Υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	2.000.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Περιφέρειας	Ανάλογα με το είδος των επεμβάσεων	
		Διαμόρφωση διασταυρώσεων μηχανοκίνητης και μη μηχανοκίνητης κυκλοφορίας όπου απαιτείται	Μελέτη εφαρμογής	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	30.000-60.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Περιφέρειας		
			Υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	N/A	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Περιφέρειας	Ανάλογα με τις ανάγκες	
		Εξασφάλιση πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας	Μελέτη εφαρμογής	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	30.000-60.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι		
			Υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	N/A	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι	Ανάλογα με τις ανάγκες	
	Προώθηση ποδηλάτου	Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης & αποθήκευσης ποδηλάτων	Μελέτη χωροθέτησης	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	30.000	Ιδίοι πόροι Δήμου		
			Υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	10.000	Ιδίοι πόροι Δήμου		
	Διαχείριση Στάθμευσης	Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Διατήρηση των ρυθμίσεων στάθμευσης ως προς	Μελέτη εφαρμογής – Κανονιστική απόφαση – Τοποθέτηση/ αποκατάσταση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	50.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	την κατανομή των θέσεων εντός κέντρου	σήμανσης – Επαναλειτουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης				
	Κατάργηση της στάθμευσης εκτός των θέσεων για μόνιμους κατοίκους, ΑμεΑ, ΤΑΞΙ και οχημάτων φορτοεκφόρτωσης	Κανονιστική απόφαση – Τοποθέτηση σήμανσης	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	10.000	Ιδίοι πόροι Δήμου	
	Αστυνόμευση - αυστηρός έλεγχος τήρησης καρτών για την εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης	Προγραμματισμός αστυνόμευσης	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Δημοτική αστυνομία	-	Ιδίοι πόροι Δήμου	
	Βελτίωση οργάνωσης τροφοδοσίας (χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης, θέσπιση και τήρηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης)	Μελέτη εφαρμογής - Κανονιστική απόφαση – Τοποθέτηση σήμανσης	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	50.000	Ιδίοι πόροι Δήμου	
Κατασκευή/ λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αξιοποίηση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού και ενημέρωση του καθεστώτος λειτουργίας τους	Κανονιστική απόφαση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	-	Ιδίοι πόροι Δήμου	
	Εξεύρεση νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Μελέτη εφικτότητας - βιωσιμότητας	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	30.000-60.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Περιφέρειας	
		Κατασκευή	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	500.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Περιφέρειας	Ανάλογα με τις απαιτούμενες παρεμβάσεις
Εξασφάλιση προσβασιμότητας στη στάθμευση	Αξιολόγηση/ ενημέρωση δημόσιων	Κανονιστική απόφαση – τοποθέτηση σήμανσης	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	50.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ					
		Εξασφάλιση προσβάσιμων χώρων στάθμευσης και της σχετικής προσβασιμότητας των εισόδων των κτιρίων	Μελέτη εφαρμογής	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	30.000-60.000	Ιδίοι πόροι Δήμου	
			Υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	N/A	Ιδίοι πόροι Δήμου	Ανάλογα με τις απαιτούμενες παρεμβάσεις
Βελτίωση Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών	Ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις/εταιρείες για απόκτηση εταιρικών οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών	Εξεύρεση κινήτρων	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	N/A	Ιδίοι πόροι Δήμου	Ανάλογα με το είδος των κινήτρων
		Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης εταιρικών οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών	Σχεδιασμός και υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	N/A	Ιδίοι πόροι Δήμου	Ανάλογα με το είδος των κινήτρων
Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση	Πρωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινούμενων	Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση	Προγραμματισμός και υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Σύλλογοι – Ενώσεις	50.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι ή Ευρωπαϊκά Προγράμματα	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		Εκστρατείες και κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας, συνεπιβατισμού και προώθησης των ΜΜΜ Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού - Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας - Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο					
Διαχείριση Κυκλοφορίας	Βελτίωση οδικών υποδομών και οδικής ασφάλειας	Κατασκευή κόμβου σε Λιμάνι Ερμούπολης	Μελέτη κόμβου – Προμήθεια υλικών - Υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	500.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι	
		Τοποθέτηση/ Συντήρηση κάθετης και οριζόντιας σήμανσης	Αυτοψία – Τοποθέτηση/ συντήρηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	10.000	Ιδίοι πόροι Δήμου	
		Συντήρηση και αποκατάσταση οδικού δικτύου (βασικού και συνόλου)	Αυτοψία – Τεχνική Μελέτη - Υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	N/A	Ιδίοι πόροι Δήμου (για δημοτικό δίκτυο) και Περιφέρειας (για βασικό δίκτυο) ή Εθνικοί πόροι	Ανάλογα με τις ανάγκες
	Κυκλοφοριακή οργάνωση	Διαχείριση της κυκλοφορίας των οδών Σμύρνης, Καποδιστρίου, Ανδρέα Κάργα, Αθανασίου Διάκου, Δεινοκράτους, Σωκράτους και Αλκιβιάδου	Κυκλοφοριακή μελέτη – Κανονιστική απόφαση – Προμήθεια εξοπλισμού - Υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	50.000	Ιδίοι πόροι Δήμου	
	Μείωση ορίου ταχύτητας των κύριων	Κυκλοφοριακή μελέτη – Κανονιστική	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	30.000 – 50.000	Ιδίοι πόροι Δήμου (για δημοτικό δίκτυο) και		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		οδικών τμημάτων που διασχίζουν τους οικισμούς στα 30km/h	απόφαση – Προμήθεια εξοπλισμού - Υλοποίηση	Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου		Περιφέρειας (για βασικό δίκτυο)	
		Μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας των οδών που οριοθετούν το Ιστορικό Κέντρο	Μελέτη εφαρμογής	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	30.000-60.000	Ιδίοι πόροι Δήμου	
Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών	Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS)	Ανάπτυξη ενιαίας εφαρμογής διαχείρισης κυκλοφορίας, πληρωμών και ταξιδιών	Μελέτη βιωσιμότητας - Σχεδιασμός και υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	50.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι	Ανάλογα με την εφαρμοζόμενη τεχνολογία
		Ανάπτυξη εφαρμογής διαχείρισης της συλλογικής και δημόσιας συγκοινωνίας (car pooling/ car sharing, DRT)	Μελέτη βιωσιμότητας - Σχεδιασμός και υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	50.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι	Ανάλογα με την τιμολογιακή πολιτική της ιδιωτικής εταιρείας
		Αναβάθμιση των υφιστάμενων διαδικτυακών σελίδων πληροφόρησης και εξυπηρέτησης	Σχεδιασμός και υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	10.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι	Ανάλογα με την εφαρμοζόμενη τεχνολογία
		Ανάπτυξη εφαρμογής τηλεματικής	Σχεδιασμός και υλοποίηση	Δήμος Σύρου – Ερμούπολης	100.000	Ιδίοι πόροι Δήμου ή Εθνικοί πόροι ή Ευρωπαϊκά Προγράμματα	
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ					6.090.000-6.350.000		
					Ευρώ		

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

6. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των ΣΒΑΚ απαιτεί χρηματοδοτικούς πόρους για την επίτευξη και την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων. Παρατηρείται ωστόσο δυσκολία στην εξεύρεση πόρων λόγω της οικονομικής κρίσης που πλήττει την Ελλάδα και λόγω των περιορισμένων χρηματοδοτικών πόρων που είναι διαθέσιμα. Αυτό κυρίως αφορά μέτρα που αφορούν στην αναβάθμιση της υφιστάμενης οδικής υποδομής (πεζοδρομήσεις, αναβάθμιση και συντήρηση οδικού δικτύου κλπ.).

Η εξεύρεση των απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων αποτελεί συχνά ευθύνη των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης με μερική χρηματοδότηση από την κεντρική κυβέρνηση, ανάλογα με τις χώρες και τις γεωπολιτικές τους δομές. Οι πιθανοί χρηματοδοτικοί πόροι από το δημόσιο μπορούν να είναι:

- Φορολόγηση (σε εθνικό, περιφερειακό και δημοτικό επίπεδο).
- Ευρωπαϊκά ταμεία.
- Τέλη και επιβαρύνσεις χρηστών: Πρόκειται είτε για χρεώσεις που επιβάλλονται στους χρήστες υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, είτε χρεώσεις για μη συμμορφούμενη χρήση της υποδομής και των υπηρεσιών (πχ. αυξημένες εκπομπές αερίων ρύπων).

Ακολούθως, παρουσιάζονται και αναλύονται οι πιθανοί χρηματοδοτικοί πόροι για την υλοποίηση των μέτρων για το ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης:

Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Ταμείου (ΣΔΙΤ)

Οι Συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμβάσεις, κατά κανόνα μακροχρόνιες, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Μέσω των ΣΔΙΤ υλοποιούνται και κατασκευάζονται έργα υποδομής. Οι ρόλοι του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

- Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα ενώ παράλληλα το δημόσιο διατηρεί ισχυρό εποπτικό ρόλο.
- Κατασκευάζονται ποιοτικά έργα και ταυτόχρονα παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους πολίτες/ χρήστες των έργων αυτών.
- Σημαντικό εργαλείο τόνωσης της οικονομικής ανάπτυξης μοχλεύοντας ιδιωτικούς πόρους σε αναπτυξιακά έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.
- Ο δημόσιος φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία των παγίων και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο, δίνοντας την ευκαιρία να υλοποιούνται δημόσια έργα ακόμα και σε δυσχερείς οικονομικές συγκυρίες.

ΕΣΠΑ 2021-2027

Στις 2 Μαΐου 2018 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε την πρότασή της για το νέο Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2021-2027 (ΠΔΠ) και στις 29 Μαΐου προχώρησε αντίστοιχα στην παρουσίαση της πρότασης για την Πολιτική Συνοχής και τους Κανονισμούς των Ταμείων της νέας Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027, εγκαινιάζοντας επισήμως την περίοδο διαπραγμάτευσης.

Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Οι στόχοι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία συγχρηματοδοτείται το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020, υλοποιούνται μέσα από επιχειρησιακά προγράμματα. Πρόκειται για πολυετή προγράμματα που ισχύουν για όλη την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020 και συνδέονται με τομείς ή/και συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες σε διεθνές, εθνικό ή τοπικό επίπεδο. Η αρχιτεκτονική του ΕΣΠΑ 2014-2020 προβλέπει:

- 7 Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων για την Αγροτική Ανάπτυξη και την Αλιεία) που αφορούν ένα ή περισσότερους τομείς και έχουν ως γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής όλη τη χώρα και
- 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ένα για κάθε μία από τις 13 διοικητικές Περιφέρειες της χώρας, που περιλαμβάνουν δράσεις περιφερειακής εμβέλειας.

Επιπλέον, η Ελλάδα συμμετέχει σε Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας, 5 εκ των οποίων είναι διμερή δηλαδή αφορούν τη συνεργασία με ισάριθμες χώρες που γειτνιάζουν με την Ελλάδα.

Τα Προγράμματα εκπονήθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της χώρας σε συνεργασία και διαβούλευση με τους κοινωνικό-οικονομικούς εταίρους και εγκρίθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κάθε Πρόγραμμα περιλαμβάνει στρατηγικές προτεραιότητες και ενδεικτικές δράσεις που διαμορφώνουν τη συνεισφορά του στην υλοποίηση των στόχων του ΕΣΠΑ και κατ' επέκταση στην υλοποίηση της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.

Τα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΕΠ) αφορούν ένα ή περισσότερους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ζωής και έχουν ως γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής όλη τη χώρα. Πιο συγκεκριμένα τα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2014-2020 είναι τα εξής:

- ΕΠ Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία
- ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
- ΕΠ Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση
- ΕΠ Μεταρρύθμιση Δημόσιου Τομέα
- ΕΠ Τεχνική Βοήθεια
- Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης
- ΕΠ Αλιείας και Θάλασσας

Κάθε μία από τις ελληνικές Περιφέρειες αποτελεί αντικείμενο ενός περιφερειακού προγράμματος που περιλαμβάνει έργα και δράσεις περιφερειακής κλίμακας, αξιοποιεί τα τοπικά πλεονεκτήματα και χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Τα 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι:

- ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
- ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Ηπείρου
- ΠΕΠ Θεσσαλίας
- ΠΕΠ Ιονίων Νήσων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας
- ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας
- ΠΕΠ Αττικής
- ΠΕΠ Πελοποννήσου
- ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
- ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου
- ΠΕΠ Κρήτης

Το κοινό τους σημείο είναι η ενίσχυση της δυνατότητας των περιφερειακών και τοπικών αρχών να εφαρμόσουν ένα πλήρες φάσμα δράσεων που στοχεύουν να εξυπηρετήσουν τις κύριες προτεραιότητες του ΕΣΠΑ. Επιπλέον, στις Περιφέρειες θα εκχωρηθεί η διαχείριση σημαντικών πόρων του Ταμείου Συνοχής για το Περιβάλλον και κυρίως πόρων που θα κατευθυνθούν στην κάλυψη των υποχρεώσεων της χώρας και των Περιφερειών που αφορούν στα υγρά απόβλητα, ενώ στις 13 Περιφέρειες εκχωρείται επίσης από το Τομεακό Πρόγραμμα της Αγροτικής Ανάπτυξης η διαχείριση περίπου 30% των πόρων του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης.

ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου (2014-2020)

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου εγκρίθηκε το Δεκέμβριο του 2014 με προϋπολογισμό 168,2 εκ. Ευρώ. Ποσοστό 50% της χρηματοδότησης προέρχεται από τα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο), ενώ το έτερο 50% αποτελεί εθνική συμμετοχή. Το Δεκέμβριο του 2017 το ΕΠ ενισχύθηκε με 4,8 εκ. Ευρώ δημόσιας δαπάνης στο πλαίσιο της διαδικασίας τεχνικής προσαρμογής. Η πιο πρόσφατη αναθεώρηση υλοποιήθηκε στις 07/07/2020 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Κεντρικός αναπτυξιακός στόχος του ΕΠ είναι το Νότιο Αιγαίο να αποτελέσει έναν από τους κορυφαίους προορισμούς του τουρισμού εμπειρίας παγκοσμίως, μέσα από μία στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης, διαφοροποίησης του προϊόντος και δημιουργίας ταυτότητας προορισμού.

Βασική κατεύθυνση είναι η διάχυση των επιπτώσεων και ωφελειών που προκαλεί ο τουρισμός που αποτελεί το βασικό αναπτυξιακό μοχλό της περιφερειακής οικονομίας και στις υπόλοιπες δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα, της μεταποίησης και των υπηρεσιών.

Οι κυριότερες **προτεραιότητες** του Προγράμματος είναι:

- Ενίσχυση της οικονομικής βάσης με την ανάδειξη και ανάπτυξη καινοτομίας, την ανάκαμψη της μεταποίησης και την ενίσχυση της χρήσης των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών
- Εξασφάλιση της αειφορίας με την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων και τη λελογισμένη αξιοποίηση των πόρων
- Αντιμετώπιση της νησιωτικότητας και των προβλημάτων στις μεταφορές με έμφαση στις υποδομές και στις υπηρεσίες μεταφορών
- Στήριξη της απασχόλησης και προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας

Το Πρόγραμμα διαρθρώνεται στους εξής επτά (7) **Άξονες Προτεραιότητας**:

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της καινοτομίας (17,4 εκ. Ευρώ)
- Αειφορική ανάπτυξη και διαχείριση των πόρων (39 εκ. Ευρώ)
- Βελτίωση β ασικών υποδομών (41,1 εκ. Ευρώ)
- Προώθηση της κοινωνικής ένταξης-Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού (47,4 εκ. Ευρώ)
- Ενίσχυση της Περιφερειακής Συνοχής (25 ΕΚ. Ευρώ)
- Τεχνική υποστήριξη ΕΤΠΑ (2,3 εκ Ευρώ)
- Τεχνική υποστήριξη ΕΚΤ (0,8 εκ. Ευρώ)

Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας

Τα προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας (ΕΕΣ) αποτελούν βασικό εργαλείο για την ενδυνάμωση των χωρικών συνεργασιών στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, αλλά και με τρίτες χώρες και συνιστούν μια από τις κύριες επιλογές για την προγραμματική περίοδο 2014-2020. Η ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία σε επίπεδο κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υλοποιείται μέσω προγραμμάτων διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας. Τα εν λόγω προγράμματα διακρίνονται σε διμερή και πολυμερή. Τα διμερή προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας στοχεύουν στο να αντιμετωπίσουν κοινές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι διασυνοριακές περιοχές, να αξιοποιήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης και φυσικά να ενδυναμώσουν τη συνεργασία προς όφελος της αρμονικής πορείας της Ένωσης. Τα διμερή προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας της Ελλάδας με γειτνιάζουσες χώρες είναι:

- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Βουλγαρία 2014-2020
- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Ιταλία 2014-2020
- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Κύπρος 2014-2020
- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Δημοκρατία Βόρειας Μακεδονίας 2014-2020
- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Αλβανία 2014-2020

Τα πολυμερή Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, στα οποία συμμετέχουν Περιφέρειες της χώρας μας, είναι τα εξής:

- Αδριατικής – Ιονίου (διακρατικό)
- MED (διακρατικό)
- MED ENI CBC (διασυνοριακό)
- Black Sea basin ENI CBC (διασυνοριακό)
- INTERREG EUROPE (διαπεριφερειακό)
- Balkan Meditteranean (διακρατικό)

Στα προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας περιλαμβάνονται τα δίκτυα συνεργασιών URBACT & ESPON, καθώς και το INTERACT, το οποίο παρέχει τεχνική υποστήριξη σε όλα τα προγράμματα ΕΕΣ στον ευρωπαϊκό χώρο.

Πράσινο Ταμείο

Αφορά την ενίσχυση της ανάπτυξης μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος με τη διαχειριστική, οικονομική, τεχνική και χρηματοπιστωτική υποστήριξη προγραμμάτων, μέτρων, παρεμβάσεων και ενεργειών που αποβλέπουν στην ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Το Πράσινο Ταμείο μπορεί να χρηματοδοτεί προγράμματα που καταρτίζονται

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης Παραδοτέο Δ:

Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ή άλλα Υπουργεία και τους εποπτευόμενους οργανισμούς τους, αποκεντρωμένες γενικές διοικήσεις και οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, τα οποία στοχεύουν σύμφωνα με τους καταστατικούς τους σκοπούς στην προστασία, αναβάθμιση και αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η χρηματοδότηση πληθώρας ελληνικών Δήμων από το Πράσινο Ταμείο σχετικά με τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

Ο προϋπολογισμός του ΕΤΠΑ για την περίοδο 2014-2020 υπερβαίνει τα 250 δισεκατομμύρια ευρώ στηρίζοντας έργα που εμπίπτουν στους 11 θεματικούς στόχους της πολιτικής συνοχής και επικεντρώνεται ιδιαίτερα σε τέσσερις κύριες προτεραιότητες:

- Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας
- Ενίσχυση της χρήσης και της ποιότητας των ΤΠΕ καθώς και της πρόσβασης σε αυτές
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ
- Στήριξη της στροφής προς μια οικονομία με μειωμένη χρήση άνθρακα σε όλους τους τομείς

Ακόμη, το ΕΤΠΑ χρηματοδοτεί διασυνοριακά, διαπεριφερειακά και διακρατικά έργα στα πλαίσια του στόχου της Ευρωπαϊκής εδαφικής Συνεργασίας

Πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης»

Βασικός σκοπός του νέου προγράμματος ανάπτυξης και αλληλεγγύης της αυτοδιοίκησης με το συμβολικό όνομα «Αντώνης Τρίτσης» είναι η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού αναπτυξιακής προοπτικής και κοινωνικής αλληλεγγύης μέσω των φορέων της αυτοδιοίκησης. Ειδικότερα, οι στόχοι του προγράμματος είναι:

- η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των βασικών υποδομών των ΟΤΑ α΄ και β΄ βαθμού των Συνδέσμων Δήμων και των νομικών προσώπων των ΟΤΑ, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη και την ασφάλεια και ποιότητα ζωής των πολιτών,
- η επανεκκίνηση της κοινωνικής και οικονομικής ζωής, η εξομάλυνση των συνεπειών της κρίσης εξαιτίας του κορωνοϊού, η προστασία της δημόσιας υγείας και η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της τοπικής οικονομίας,
- η εκτέλεση δράσεων και πρωτοβουλιών κοινωνικής συνοχής και αλληλεγγύης και ειδικότερα η στήριξη των δομών παροχής κοινωνικών υπηρεσιών της τοπικής αυτοδιοίκησης,
- η εισαγωγή τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνίας στη σχέση της τοπικής αυτοδιοίκησης με τον πολίτη με στόχο την εμπέδωση της έννοιας του ψηφιακού πολιτισμού,
- η ενίσχυση της ανταπόκρισης της διοίκησης στους τομείς αρμοδιότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης με τη συνεχή ενσωμάτωση νέων αναγκών και απαιτήσεων και ο εκσυγχρονισμός του θεσμού της πολιτικής προστασίας σε τοπικό επίπεδο.

Οι στόχοι του Προγράμματος υλοποιούνται μέσω μελετών για την ωρίμανση πράξεων του παρόντος προγράμματος, καθώς και της τρέχουσας και της επόμενης προγραμματικής περιόδου του ΕΣΠΑ, κατασκευής τεχνικών έργων, της προμήθειας αγαθών και υπηρεσιών με αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό πρόσημο, καθώς και μέσω οποιαδήποτε άλλης πρόσφορης δράσης στους τομείς αρμοδιότητας των ΟΤΑ Α και Β΄ βαθμού των Συνδέσμων Δήμων και των

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

νομικών προσώπων των ΟΤΑ, όπως ενδεικτικά: περιβάλλον, απασχόληση, ποιότητα ζωής και εύρυθμη λειτουργία των πόλεων και των οικισμών, ανακύκλωση, πολιτική προστασία, δημόσια υγεία, κοινωνική συνοχή και αλληλεγγύη, παιδεία, πολιτισμός, αθλητισμός.

Οι άξονες προτεραιότητας του Προγράμματος είναι οι εξής:

- πολιτική προστασία (απόκτηση εξοπλισμού και μέσων και ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας για την αποτελεσματική εκτέλεση των ανατιθέμενων καθηκόντων), προστασία της δημόσιας υγείας και ιδίως δράσεις προστασίας του πληθυσμού από την εξάπλωση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19, δράσεις τεχνικής βοήθειας των δικαιούχων για την εφαρμογή του Προγράμματος,
- ποιότητα ζωής και εύρυθμη λειτουργία των πόλεων, της υπαίθρου, των οικισμών (κατασκευή απαραίτητων έργων υποδομής, προστασία αδέσποτων κ.ά. καθώς και ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας και ανταπόκρισης των ΟΤΑ),
- περιβάλλον (βιώσιμη ανάπτυξη με έντονο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, δράσεις εξοικονόμησης ενέργειας, δράσεις ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, διαχείριση υδάτων, υγρών και στερεών αποβλήτων κ.α.),
- ψηφιακή σύγκλιση: τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ), εφαρμογές διαδικτύου των πραγμάτων (Internet of Things), έξυπνες ψηφιακές τεχνολογίες, με εφαρμογή στην τοπική διοικητική πρακτική και την καθημερινότητα των πολιτών και στόχο τον μετασχηματισμό των πόλεων σε «έξυπνες πόλεις»,
- κοινωνική συνοχή και αλληλεγγύη (δράσεις κοινωνικής συνοχής για την αποτελεσματική εφαρμογή προγραμμάτων κοινωνικής προστασίας και αλληλεγγύης για όλους τους πολίτες καθώς και ειδικών προγραμμάτων για ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, με βασική στόχευση την άρση ή τον μετριασμό του κοινωνικού αποκλεισμού),
- παιδεία, πολιτισμός, τουρισμός και αθλητισμός (όπως ανέγερση σχολείων, αξιοποίηση δημοτικής περιουσίας, εναλλακτικός τουρισμός κ.ά.).

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

7. ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

7.1. Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης

Ένα σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας. Η ύπαρξη ενός τέτοιου σχεδίου συντελεί στην παρακολούθηση και την εξέλιξη της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης και την επίτευξη των σκοπών του προγράμματος και την αποτίμηση της προόδου της βιωσιμότητας.

Το σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης χρησιμοποιεί δείκτες αποδοτικότητας για την εκτίμηση και αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων οι οποίοι παρουσιάζονται στον πίνακα παρακάτω. Οι δείκτες θα πρέπει να ακολουθούν τους σκοπούς και τις προτεραιότητες του έργου, να είναι σαφείς, ακριβείς και ειδικοί και να είναι εύκολα κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Ακόμη οι δείκτες θα πρέπει να είναι εύκολα μετρήσιμοι ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτύπωση των μελλοντικών μεταβολών. Τέλος, ο ορισμός των δεικτών και των στόχων ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης πρέπει να τίθεται σε μια ρεαλιστική χρονικά και οικονομοτεχνικά βάση, καθώς πρέπει να λαμβάνει υπόψη την τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτει ο επισπεύδων φορέας.

Πίνακας 11: Δείκτες παρακολούθησης μέτρων ΣΒΑΚ

A/A	Δείκτες αποδοτικότητας	Αρχική τιμή (2021)	Στόχος 10ετίας (2031)
1	Μήκος Ποδηλατοδρόμου στην Ερμούπολη	0.78 km	0.78 km
2	Πλήθος Θέσεων στάθμευσης Ποδηλάτων	70	90
3	Οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονους κινητήρες αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (> Euro V) /Σύνολο οχημάτων ΑΣ	0	100%
4	Προσβάσιμα λεωφορεία / πλήθος λεωφορείων	0	50%
5	Ποσοστό στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας προσβάσιμων από ευάλωτους χρήστες /Σύνολο στάσεων	20 %	70%
6	Ποσοστό στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές (στέγαστρα, πίνακας τηλεματικής)	5 %	70%
7	Μήκος Πεζοδρόμων στην Ερμούπολη	2.15 km	2.15 km
8	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου της Ερμούπολης που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους	4,85 %	4,85%
9	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στην Ερμούπολη	0	7.11%
10	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ	2,35 %	5% (του συνόλου των)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό)
11	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης εκτός οδού που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ	1,13 %	5% (επί του συνόλου των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης εκτός οδού)
12	Ποσοστό πεζοδρομίων που προβλέπουν όδευση τυφλών	N/A	40%
13	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ στην Ερμούπολη	N/A	40%
14	Ποσοστό δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας όπου εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα για ΑμεΑ	N/A	80%
15	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους	27 (2020)	0
16	Βελτίωση συχνότητας ΜΜΜ	30'	15'-20'
17	Ποσοστό μετακινήσεων - Πεζή	19,66%	30%
18	Ποσοστό μετακινήσεων - ΙΧ	49,14%	35%
19	Ποσοστό μετακινήσεων - Δίκυκλο	29,64%	20%
20	Ποσοστό μετακινήσεων - Ποδήλατο	1,56%	5%
21	Ποσοστό μετακινήσεων - ΜΜΜ	1%	5%
22	Δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	-	2
23	Αριθμός οχημάτων φορτοεκφόρτωσης χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών	0	+60%
24	Αριθμός ανοιχτών χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην Ερμούπολη	11	16
25	Ποσοστό μετακίνησης με συλλογική συγκοινωνία (car sharing/car pooling)	0	5%
26	Αριθμός εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών	1	6

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Ονομασία Δείκτη	1. Μήκος Ποδηλατοδρόμου στην Ερμούπολη
Μονάδα Μέτρησης	Μήκος υλοποιημένου ποδηλατοδρόμου (km)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Μήκος δικτύου ποδηλατοδρόμων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Υπολογισμός του μήκους του δικτύου ποδηλατοδρόμων 2. Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Ποδηλατικοί οργανισμοί – φορείς
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	2. Πλήθος Θέσεων στάθμευσης Ποδηλάτων
Μονάδα Μέτρησης	Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
Βασικά βήματα υπολογισμού	3. Υπολογισμός του συνόλου των θέσεων στάθμευσης για ποδήλατα
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Ποδηλατικοί οργανισμοί – φορείς
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	3. Οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονους κινητήρες αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (> Euro V) /Σύνολο οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας
Μονάδα Μέτρησης	Πλήθος μη ρυπογόνων οχημάτων στο σύνολο του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1. Πλήθος οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονους κινητήρες αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (> Euro V) 2. Συνολικός αριθμός οχημάτων στόλου δημόσιας συγκοινωνίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Υπολογισμός συνόλου οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας 2. Εντοπισμός οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονους κινητήρες αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (> Euro V)
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	4. Προσβάσιμα λεωφορεία / πλήθος λεωφορείων
Μονάδα Μέτρησης	Πλήθος προσβάσιμων οχημάτων στο σύνολο των ΜΜΜ(%)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1. Πλήθος προσβάσιμων οχημάτων MMM 2. Συνολικός αριθμός οχημάτων στόλου MMM
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Υπολογισμός συνόλου οχημάτων στόλου MMM 2. Εντοπισμός προσβάσιμων οχημάτων MMM
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	5. Ποσοστό στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας προσβάσιμων από ευάλωτους χρήστες /Σύνολο στάσεων
Μονάδα Μέτρησης	Πλήθος προσβάσιμων στάσεων / σύνολο των στάσεων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1. Πλήθος προσβάσιμων στάσεων 2. Σύνολο στάσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Εντοπισμός των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας 2. Εντοπισμός των στάσεων που αναβαθμίζονται 3. Υπολογισμός του ποσοστού των στάσεων που έχουν αναβαθμιστεί 4. Ψηφιοποίηση των στάσεων στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGis (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	6. Ποσοστό στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές (στέγαστρα, πίνακας τηλεματικής)
Μονάδα Μέτρησης	Πλήθος στάσεων που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές / σύνολο των στάσεων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1. Πλήθος στάσεων που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές 2. Σύνολο στάσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Εντοπισμός των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας 2. Εντοπισμός των στάσεων που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές 3. Υπολογισμός του ποσοστού των στάσεων που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές 4. Ψηφιοποίηση των στάσεων στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGis (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Ονομασία Δείκτη	7. Μήκος πεζοδρόμων στην Ερμούπολη
Μονάδα Μέτρησης	Μήκος πεζοδρόμων / συνολικό μήκος οδικού δικτύου στην Ερμούπολη (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1. Μήκος οδικού δικτύου Ερμούπολης 2. Μήκος πεζοδρόμων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Υπολογισμός συνολικού μήκους οδικού δικτύου στην Ερμούπολη 2. Εντοπισμός του μήκους πεζοδρόμων στην Ερμούπολη 3. Υπολογισμός του ποσοστού των πεζοδρόμων ως προς το συνολικό μήκος οδικού δικτύου της Ερμούπολης 4. Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	8. Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου της Ερμούπολης που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους
Μονάδα Μέτρησης	Μήκος πεζοδρόμων/ συνολικό μήκος οδικού δικτύου στην Ερμούπολη (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	3. Μήκος οδικού δικτύου στην Ερμούπολη 4. Μήκος πεζοδρόμων
Βασικά βήματα υπολογισμού	5. Υπολογισμός συνολικού μήκους οδικού δικτύου στην Ερμούπολη 6. Εντοπισμός του μήκους των οδών που έχουν διαμορφωθεί σε πεζοδρόμους 7. Υπολογισμός του ποσοστού των πεζοδρόμων ως προς το συνολικό μήκος οδικού δικτύου της Ερμούπολης 8. Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	9. Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στην Ερμούπολη
Μονάδα Μέτρησης	Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας / συνολικό μήκος οδικού δικτύου στην Ερμούπολη (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	5. Μήκος οδικού δικτύου στην Ερμούπολη 6. Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	9. Υπολογισμός συνολικού μήκους οδικού δικτύου στην Ερμούπολη 10. Εντοπισμός του μήκους των διαμορφωμένων οδών ήπιας κυκλοφορίας όπως έχουν προταθεί 11. Υπολογισμός του ποσοστού των διαμορφωμένων οδών ήπιας κυκλοφορίας ως προς το συνολικό μήκος οδικού δικτύου της Ερμούπολης 12. Ψηφιοποίηση του δικτύου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	10. Αριθμός θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ
Μονάδα Μέτρησης	Σύνολο θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ / Σύνολο νόμιμων θέσεων στάθμευσης στην οδό (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1. Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ 2. Σύνολο νόμιμων θέσεων στάθμευσης στην οδό
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Εντοπισμός των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ 2. Εντοπισμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης στην οδό 3. Υπολογισμός του ποσοστού των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ ως προς το συνολικό αριθμό θέσεων 4. Ψηφιοποίηση των παρόδιων θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	11. Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ
Μονάδα Μέτρησης	Σύνολο θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ εκτός οδού / Σύνολο νόμιμων θέσεων στάθμευσης εκτός οδού (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1. Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ εκτός οδού 2. Σύνολο θέσεων στάθμευσης εκτός οδού
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Εντοπισμός των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ εκτός οδού 2. Εντοπισμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης εκτός οδού 3. Υπολογισμός του ποσοστού των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ ως προς το συνολικό αριθμό θέσεων εκτός οδού 4. Ψηφιοποίηση των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	12. Ποσοστό πεζοδρομίων που προβλέπουν όδευση τυφλών
Μονάδα Μέτρησης	Ποσοστό

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Θέσεις οδηγών όδευσης τυφλών
Βασικά βήματα υπολογισμού	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εκπόνηση επιτόπιας έρευνας στο Δήμο με σκοπό την καταγραφή των θέσεων οδηγών όδευσης τυφλών 2. Οργάνωση σε λογιστικά φύλλα των δεδομένων που έχουν συλλεχθεί 3. Υπολογισμός του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών 4. Υπολογισμός του ποσοστού πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	13. Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος > 1.5μ στην Ερμούπολη
Μονάδα Μέτρησης	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος > 1.5 μ / συνολικό μήκος πεζοδρομίων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	<ol style="list-style-type: none"> 1. Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος > 1.5 μ 2. Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Βασικά βήματα υπολογισμού	<ol style="list-style-type: none"> 1. Υπολογισμός συνολικού μήκους του δικτύου πεζοδρομίων 2. Υπολογισμός του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο του 1.5 μ 3. Υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο του 1.5 μ 4. Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	14. Ποσοστό δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας όπου η προσβασιμότητα εξασφαλίζεται για τα ΑμεΑ
Μονάδα Μέτρησης	Ποσοστό επί του συνόλου των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	<ol style="list-style-type: none"> 1. Σύνολο δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας στο Δήμο Σύρου-Ερμούπολης 2. Αριθμός των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας που ικανοποιούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας για ΑμεΑ
Βασικά βήματα υπολογισμού	<ol style="list-style-type: none"> 1. Υπολογισμός του συνόλου των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας στο Δήμο Σύρου-Ερμούπολης 2. Εντοπισμός των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας στο Δήμο Σύρου-Ερμούπολης που ικανοποιούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας για ΑμεΑ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας και υπολογισμός του ποσοστού
Απαιτούμενα λογισμικά	3. Ψηφιοποίηση στο χώρο QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	15. Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα
Μονάδα Μέτρησης	Αριθμός νεκρών και τραυματιών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος
Βασικά βήματα υπολογισμού	Εντοπισμός των οδικών τροχαίων ατυχημάτων, του πλήθους των παθόντων και της γεωγραφικής τους θέσης εντός του Δήμου ανά έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας Σύρου-Ερμούπολης ΕΛΣΤΑΤ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	16. Βελτίωση συχνότητας MMM
Μονάδα Μέτρησης	Λεπτά της ώρας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Συχνότητα δρομολογίων MMM
Βασικά βήματα υπολογισμού	Αυτοψίες σχετικά με τη συχνότητα διέλευσης οχημάτων MMM
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου

Ονομασία Δείκτη	17. Ποσοστό μετακινήσεων - Πεζή
Μονάδα Μέτρησης	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Απαντήσεις προερχόμενες από έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 2. Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων πεζή
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Ονομασία Δείκτη	18. Ποσοστό μετακινήσεων - ΙΧ
Μονάδα Μέτρησης	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Απαντήσεις προερχόμενες από έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 2. Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ΙΧ
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	19. Ποσοστό μετακινήσεων - Δίκυκλο
Μονάδα Μέτρησης	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Απαντήσεις προερχόμενες από έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 2. Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με δίκυκλο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	20. Ποσοστό μετακινήσεων - Ποδήλατο
Μονάδα Μέτρησης	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Απαντήσεις προερχόμενες από έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	<ol style="list-style-type: none"> 3. Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 4. Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ποδήλατο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Ονομασία Δείκτη	21. Ποσοστό μετακινήσεων - MMM
Μονάδα Μέτρησης	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Απαντήσεις προερχόμενες από έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	5. Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 6. Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ΚΤΕΛ
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	22. Δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος
Μονάδα Μέτρησης	Πλήθος δράσεων ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1. Στρατηγική ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης 2. Ετήσιο πρόγραμμα δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Συλλογή δεδομένων από αρμόδιους φορείς 2. Επεξεργασία σε λογισμικό υπολογιστικών φύλλων και τοποθέτηση αριθμού δράσεων ανά έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Αρμόδιοι φορείς
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	23. Αριθμός οχημάτων φορτοεκφόρτωσης χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών
Μονάδα Μέτρησης	Πλήθος οχημάτων φορτοεκφόρτωσης με τεχνολογία χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλήθος οχημάτων φορτοεκφόρτωσης με τεχνολογία χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών
Βασικά βήματα υπολογισμού	Εντοπισμός και καταγραφή οχημάτων φορτοεκφόρτωσης χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Ιδιωτικές εταιρείες
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	24. Αριθμός ανοιχτών χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην Ερμούπολη
Μονάδα Μέτρησης	Πλήθος ανοιχτών χώρων στάθμευσης εκτός οδού και αριθμός θέσεων ανά χώρο στάθμευσης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Συνολικός αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού που λειτουργούν την Ερμούπολη και αριθμός θέσεων στάθμευσης ανά χώρο στάθμευσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1. Εντοπισμός των χώρων στάθμευσης 2. Ψηφιοποίηση στο χώρο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	25. Ποσοστό μετακίνησης με συλλογική συγκοινωνία (car sharing/ car pooling)
Μονάδα Μέτρησης	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Απαντήσεις προερχόμενες από έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	7. Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης 8. Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με συλλογική συγκοινωνία (car sharing/ car pooling)
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης ΚΤΕΛ Σύρου
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης

Ονομασία Δείκτη	26. Αριθμός εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών
Μονάδα Μέτρησης	Σύνολο εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Διαδικτυακές σελίδες και εφαρμογές για το Δήμο Σύρου-Ερμούπολης
Βασικά βήματα υπολογισμού	Αναζήτηση των εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών που διατίθενται προς χρήση για το Δήμο Σύρου-Ερμούπολης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης Ιδιωτικές εταιρείες διαχείρισης εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πόλης

Παραδοτέο Δ:

Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

8. ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ & ΥΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Η διαδικασία έγκρισης των ΣΒΑΚ καθορίζεται από το άρθρο 8 «Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού ΣΒΑΚ» (ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021). Σύμφωνα με τα οριζόμενα, το ΣΒΑΚ υποβάλλεται με αίτηση του Φορέα Εκπόνησης (εν προκειμένω Δήμος Σύρου-Ερμούπολης) μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της. Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως ΣΒΑΚ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από τις κατάλληλες εισηγήσεις του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας περί πλήρωσης των προϋποθέσεων.

Κατά το άρθρο 9 (ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021) το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται όποτε κρίνεται αναγκαίο από το Φορέα Εκπόνησης και από τις εκθέσεις προόδου που υλοποιούνται. Οι ενέργειες που πραγματοποιεί ο Φορέας Εκπόνησης για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης περιλαμβάνουν τα κάτωθι:

- Ανάρτηση του σχεδίου δράσης για τουλάχιστον ένα (1) μήνα στην ειδική για το ΣΒΑΚ ιστοσελίδα για τη συμμετοχή και εμπλοκή των φορέων και των πολιτών
- Κοινοποίηση του τελικού σχεδίου δράσης, όπως καθορίζεται μετά τα τελικώς επιλεγέντα μέτρα, στις ακόλουθες υπηρεσίες και φορείς:
 - σε αυτές που είναι αρμόδιες για τη ρύθμιση της οδικής κυκλοφορίας
 - στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
 - στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς οι οποίες θα κληθούν αργότερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται στο ΣΒΑΚ
 - αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στο Φορέα Εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες
- Μετά την ολοκλήρωση των παραπάνω περιπτώσεων, ο Φορέας Εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις προαναφερθείσες υπηρεσίες και στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με τα όσα ορίζει το άρθρο 8 (ΦΕΚ), το σχέδιο δράσης χαρακτηρίζεται ως ΣΒΑΚ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών όταν εκπληρώνει τα όσα ορίζουν οι Φάσεις Α και Β, ήτοι η Φάση Προετοιμασίας και Ανάλυσης. Οι ενέργειες αυτές είναι οι ακόλουθες:

- συγκρότηση ομάδας εργασίας του Φορέα Εκπόνησης (παράγραφος 1, άρθρο 7)
- δημιουργία και λειτουργία ειδικής ιστοσελίδας για την ανάρτηση του ΣΒΑΚ (παράγραφος 1, άρθρο 7)
- ορισμός και σύνθεση του δικτύου φορέων και υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού (ΣΣΣΧ) (παράγραφος 1, άρθρο 7)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:

 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ (παράγραφος 2, άρθρο 7)
- ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων (παράγραφος 2, άρθρο 7)
- ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων (παράγραφος 2, άρθρο 7)
- ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων (παράγραφος 2, άρθρο 7)
- κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης (παράγραφος 2, άρθρο 7)

Το ΣΒΑΚ αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών και οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας (10ετίας) από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα πρέπει να ανατροφοδοτούν σε τακτά χρονικά διαστήματα τη διαδικασία εφαρμογής ώστε να βελτιστοποιείται αυτή αλλά και η φάση υλοποίησης (παράγραφος 2, άρθρο 9 ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021). Ο Φορέας Εκπόνηση, εν προκειμένω ο Δήμος Σύρου-Ερμούπολης είναι υπεύθυνος για την επικαιροποίηση των αρχείων του ΣΒΑΚ.

Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των ΣΒΑΚ, καθώς και για την παρακολούθηση της συνολικής υλοποίησής του, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (άρθρο 10, ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021).

Για την παρακολούθηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ δημιουργείται ειδική Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) την οποία διαχειρίζεται το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Μέσω αυτής της Πλατφόρμας, οι εκάστοτε Φορείς Εκπόνησης καταχωρίζουν την αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ, το ΣΒΑΚ που έχει καταρτιστεί, τις εκθέσεις προόδου, το κάθε φορά επικαιροποιημένο σχέδιο δράσης και κάθε είδους πληροφορία που είναι χρήσιμη για την επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ.

Ακόμη, σημαντικό για την υλοποίηση του Σχεδίου αποτελεί η αποδοχή του από το σύνολο των αρμόδιων ή συναρμόδιων για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων. Επιπλέον, οι πολίτες θα πρέπει να ενημερώνονται και να συμμετέχουν σε όλη τη διάρκεια υλοποίησης του ΣΒΑΚ και των προτεινόμενων μέτρων με σκοπό την ευαισθητοποίησή τους, τη διαρκής ενημέρωση για την πρόοδο του έργου και την ευρεία αποδοχή των μέτρων από τους πολίτες.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

9. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΡΙΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Το τελευταίο στάδιο της συμμετοχικής διαδικασίας περιλάμβανε την παρουσίαση των πακέτων μέτρων που διαμόρφωσε η ομάδα έργου. Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά μέσω τηλεδιάσκεψης στις 16/09/2022 με τη συμμετοχή μελών της Ομάδας Εργασίας, της Ομάδας του Αναδόχου και εκπροσώπων φορέων που δραστηριοποιούνται στο Δήμο.

Τα πακέτα μέτρων αναλύθηκαν και κατηγοριοποιήθηκαν στα εξής πεδία βιώσιμης κινητικότητας:

- Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς
- Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης
- Εξασφάλιση προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών
- Βελτίωση οδικής ασφάλειας των χρηστών και ιδίως των ευάλωτων χρηστών της οδού
- Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
- Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
- Ορθολογική διαχείριση της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας
- Οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

Για την επίτευξη των στόχων του οράματος που διαμορφώθηκε για το Δήμο Σύρου-Ερμούπολης καθορίστηκαν επτά (7) πακέτα μέτρων τα οποία αναλύθηκαν σε επιμέρους μέτρα και αυτά σε επιμέρους δράσεις. Τα πακέτα μέτρων που διαμορφώθηκαν είναι τα εξής:

1. Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας
2. Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης
3. Διαχείριση στάθμευσης
4. Βελτίωση αστικών εμπορευματικών μεταφορών
5. Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση
6. Διαχείριση κυκλοφορίας
7. Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

Ενδεικτικά μέτρα παρέμβασης που παρουσιάστηκαν είναι τα εξής:

- ❖ Αναβάθμιση και επέκταση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- ❖ Αναβάθμιση στάσεων ως προς την προσβασιμότητα και την ενημέρωση του επιβατικού κοινού
- ❖ Ανανέωση στόλου οχημάτων Δημόσιας Συγκοινωνίας με ηλεκτρικά/υβριδικά οχήματα
- ❖ Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδηλάτου και ελαφρών προσωπικών οχημάτων)
- ❖ Δημιουργία σχολικών και «πράσινων» διαδρομών
- ❖ Επαναλειτουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- ❖ Εξεύρεση και κατασκευή νέων οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού
- ❖ Εξασφάλιση προσβασιμότητας στους χώρους και θέσεις στάθμευσης
- ❖ Παροχή οικονομικών κινήτρων σε εταιρείες διανομής ώστε να αναβαθμίσουν το στόλο των οχημάτων τους με ηλεκτρικά οχήματα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ❖ Προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινουμένων για τη μεταστροφή τους σε πιο βιώσιμα και ήπια μέσα μεταφοράς
- ❖ Αναβάθμιση οδών για καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας
- ❖ Κατασκευή κυκλικών κόμβων όπου κρίνεται απαραίτητο
- ❖ Συντήρηση οδικών τμημάτων και σήμανσης
- ❖ Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών με τη χρήση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS)

Επιπλέον περιγράφηκε επιγραμματικά η ταυτότητα των έργων των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, παρουσιάζοντας με τον τρόπο αυτό τη συνάφεια με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ, το χαρακτήρα τους, το φυσικό αντικείμενό τους, την απαιτούμενη ωριμότητα στην υλοποίησή τους, την προτεραιότητα που τα χαρακτηρίζει, τους εμπλεκόμενους φορείς στο σχεδιασμό-στην υλοποίηση και την εποπτεία τους.

Με την ολοκλήρωση της παρουσίασης των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο πλαίσιο της εφαρμογής του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Σύρου-Ερμούπολης ακολούθησε συζήτηση επί αυτών με την τοποθέτηση των φορέων.

Στο πλαίσιο αυτό τον λόγο πήρε ο εκπρόσωπος της Δ/σης Τεχνικών Έργων της ΠΝΑ, κ.Τσούρτης, ο οποίος επισήμανε όσον αφορά στη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας, την αναγκαιότητα πύκνωσης των δρομολογίων της. Ειδικότερα ανέφερε ενδεικτικά τη δυσκολία σύνδεσης κοντινών περιοχών με τη χρήση λεωφορείου σε λογικό χρόνο, γεγονός που ενισχύει την χρήση και κατ' επέκταση εξάρτηση από τα ΙΧ οχήματα και τα δίκυκλα -ως μια πιο άμεση εναλλακτική λύση μετακίνησης σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες (υψηλές θερμοκρασίες). Επιπλέον, πρότεινε τη διερεύνηση της δυνατότητας σύνδεσης των δρομολογίων στην Άνω Σύρο και στο Δήλι, μέσω ενός κυκλικού δρομολογίου, τόσο κατά τους θερινούς όσο και τους χειμερινούς μήνες, με σκοπό την αποφυγή της μετεπιβίβασης. Εναλλακτικά, αναφέρθηκε στην ανάπτυξη συστήματος τηλεματικής για τη διασφάλιση της έγκαιρης και έγκυρης πληροφόρησης των επιβατών όσον αφορά στην εκτέλεση των δρομολογίων και στη δυνατότητα προγραμματισμού των μετακινήσεών τους, καθώς και στην αναγκαιότητα ενημέρωσης των τουριστών και πολιτών σχετικά με τις διαδρομές που τα ΜΜΜ ακολουθούν, τις στάσεις, το αντίτιμο/ κόστος μετακίνησης με αυτά. Στο πλαίσιο αυτό ανέδειξε τη σημασία της άμεσης ανάπτυξης μιας εφαρμογής που θα παρέχει ολοκληρωμένη πληροφόρηση για τα μέσα μεταφοράς, τις πιάτσες ΤΑΞΙ, τη διαθεσιμότητα και τοποθεσία των δημόσιων ποδηλάτων. Η ορθή λειτουργία και συντήρηση της ωστόσο αποτελεί βασική προϋπόθεση. Ακόμα επιδοκίμασε τη διάθεση δημόσιων ποδηλάτων ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης αλλά και την ενίσχυση της υφιστάμενης υποδομής με την επέκταση του υφιστάμενου ποδηλατοδρόμου - συνδέοντας όλους τους χώρους στάθμευσης εκτός του κέντρου της πόλης. Όσον αφορά στην οργάνωση της τροφοδοσίας, αναφέρθηκε στην ύπαρξη παραβάσεων στην τήρηση του ωραρίου φορτοεκφόρτωσης γεγονός που δημιουργεί σημαντικά προβλήματα λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της εμπλοκής της μηχανοκίνητης με τη μη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Στο πλαίσιο εκτροπής των εισερχόμενων ΙΧ οχημάτων στο κέντρο της πόλης, πρότεινε την κατασκευή κόμβων σε σημεία εισόδου/ εξόδου με στόχο τον περιορισμό των ζητημάτων οδικής ασφάλειας και τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Επιπρόσθετα ανέδειξε τα ήδη υφιστάμενα ζητήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης σε περιοχές εγκατάστασης σχολικών μονάδων τα οποία εντείνονται λόγω της υψηλής πυκνότητας δόμησης της πόλης, της άναρχης ανάπτυξης της και του ανάγλυφου της.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Στη συνέχεια, τον λόγο πήρε ο επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου Αιγαίου, κ.Ξιδιάς, ο οποίος ανέφερε τον προβληματισμό του σχετικά με την ανάπτυξη της εφαρμογής της υπηρεσίας του car-sharing ιδίως ως προς την οικονομική βιωσιμότητά της στην περίπτωση της μη αποτελεσματικής διαχείρισης του στόλου των εταιρειών. Επιπλέον επισήμανε ότι η διασφάλιση της αποτελεσματικότητας ενός έξυπνου συστήματος μεταφορών προκύπτει μέσα από μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των παραμέτρων που το συνθέτουν (έξυπνες στάσεις-έξυπνα οχήματα-έξυπνες εφαρμογές). Επίσης, ανέδειξε τη σημασία της μετεγκατάστασης των αφετηριών/ τερματικών σταθμών των ΜΜΜ εκτός αστικού κέντρου για την αποσυμφόρηση του από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Τέλος, δήλωσε την υποστήριξη του στην προώθηση ηλεκτρικών ποδηλάτων και ελαφρών προσωπικών οχημάτων (πατίνια), όμως ανέδειξε τα ζητήματα ασφάλειας που εγείρονται με τη χρήση της υφιστάμενης σχετικής υποδομής.

Στη βάση αυτή, ο εκπρόσωπος της Δ/σης Τεχνικών Έργων της ΠΝΑ, ο κ. Τσούρτης, αναγνώρισε επίσης το ζήτημα ασφάλειας που αντιμετωπίζουν οι χρήστες ποδηλάτων στο υφιστάμενο σύστημα μεταφορών και πιο συγκεκριμένα στα τμήματα οδών όπου απουσιάζει η σχετική υποδομή και ο πλήρης διαχωρισμός της από την υποδομή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Για την εξασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου ασφάλειας και αποτελεσματικότητας στην προώθηση του ποδηλάτου – το οποίο αναγνωρίζεται ως σημαντικό μέσο μετακίνησης- εξέφρασε την ανάγκη διαμόρφωσης ενός συστήματος που θα χαρακτηρίζεται από την ολοκλήρωση, θα είναι ευκόλως κατανοητό και εύχρηστο. Όσον αφορά στην ανάπτυξη εφαρμογής για την υπηρεσία του car sharing ενώ αναγνώρισε τη δυσκολία που πιθανώς προκύπτει από τη διαχείριση του στόλου λόγω της ιδιομορφίας της πόλης, επισήμανε την σημασία της για τους χρήστες οι οποίοι επιθυμούν να μην χρησιμοποιήσουν το προσωπικό τους όχημα και να αναζητήσουν χώρο στάθμευσης, δεδομένου ότι στο πλαίσιο της λειτουργίας της συγκεκριμένης υπηρεσίας προβλέπονται καθορισμένες θέσεις στάθμευσης για τα συγκεκριμένα οχήματα.

Έπειτα, τον λόγο πήρε η υπάλληλος της ΔΕΥΑΣ, κ. Φαντοπούλου, η οποία τόνισε το πρόβλημα μετακίνησης που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι των λοιπών οικισμών του Δήμου δεδομένης της περιορισμένης -ή/ και σε κάποιες περιπτώσεις- μηδενικής πρόσβασης που έχουν στη δημόσια συγκοινωνία. Στο πλαίσιο αυτό ανέδειξε τη σημασία εξασφάλισης της επάρκειας και της σταθερής συχνότητας των δρομολογίων τόσο κατά τους θερινούς όσο και τους χειμερινούς μήνες, προκειμένου οι κάτοικοι αυτών των οικισμών να εξυπηρετούνται με τη δημόσια συγκοινωνία για την εκπλήρωση των καθημερινών τους υποχρεώσεων.

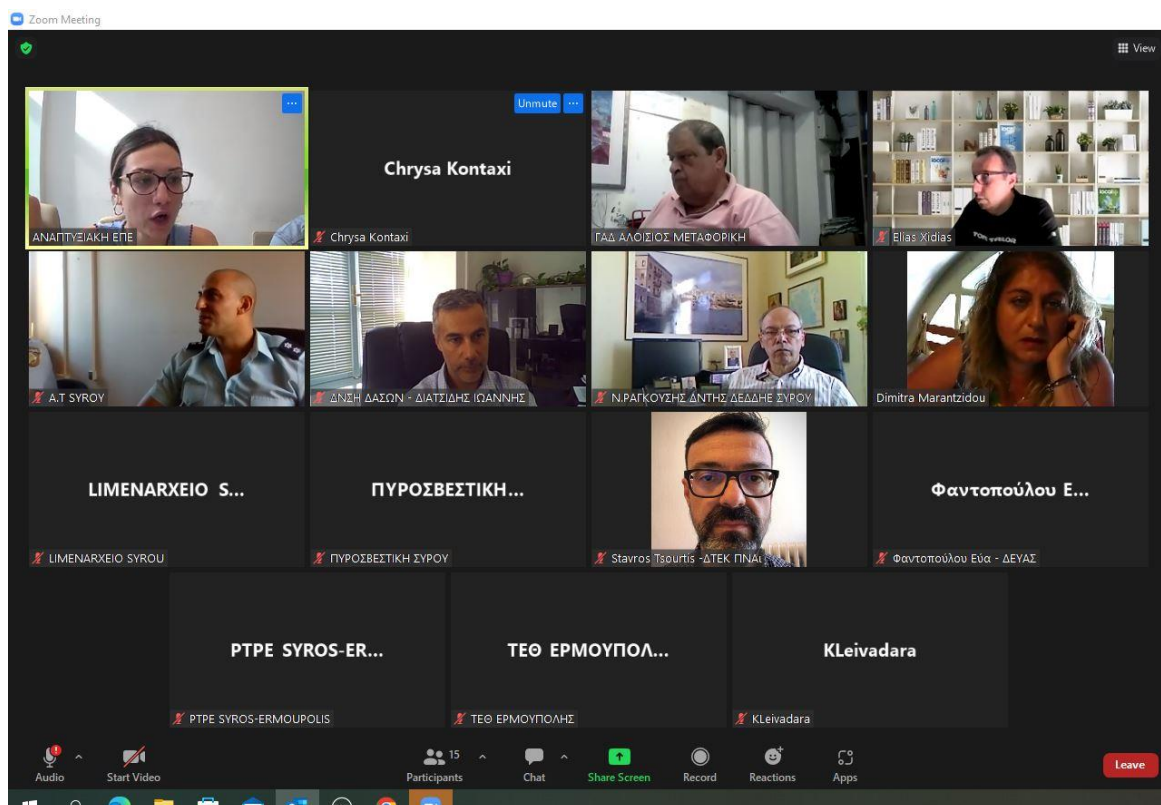
Τέλος, ο εκπρόσωπος της Πυροσβεστικής, ο κ. Μαρουδιάς, τόνισε την κρισιμότητα πρόβλεψης της εξασφάλισης της πρόσβασης όλων των οχημάτων της πυροσβεστικής (λόγω των διαστάσεών τους) σε όλα τα σημεία των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
 Παραδοτέο Δ:
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 12: Συμμετέχοντες εμπλεκόμενοι φορείς στην 3^η διαβούλευση ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης

A/A	Φορέας	Εκπρόσωπος
1	Δήμος Σύρου-Ερμούπολης	Κηπιρίδου Βασιλική Κορφιάτης Δημήτριος Λειβαδάρα Αικατερίνη
2	ΔΕΥΑΣ	Φαντοπούλου Εύα
3	Δ/ση Τεχνικών Έργων ΠΝΑ	Τσούρτης Σταύρος
4	ΤΕΘ Ερμούπολης	Ταγματάρχης Ντάφος Δημήτριος
5	Πυροσβεστική	Μαρουδιάς Ιάκωβος
6	Δ/ση Μεταφορών Σύρου	Μαραντζίδης Αλέξιος
7	Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Εργαστήριο ITS)	Ξιδιάς Ηλίας
8	ΔΕΔΔΗΕ Σύρου	Ραγκούσης Νικόλαος
9	Λιμεναρχείο Σύρου	Ανθυποπλοίαρχος Γαζανάκης Ζαχαρίας
10	Δ/ση Δασών Κυκλάδων	Διασιδής Ιωάννης
11	Αστυνομικό Τμήμα Σύρου	Καφαρίνας Μιχαήλ
12	Δ/ση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Κυκλάδων (ΠΝΑ)	Δαφερέας Νικόλαος
13	Δ.Δ.Ε. Κυκλάδων	Αβράμης Νικόλαος

Εικόνα 1: Τρίτη Διαβούλευση ΣΒΑΚ Σύρου-Ερμούπολης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Παράρτημα

Έρευνα ερωτηματολογίου επιλογής ιδανικού σεναρίου κινητικότητας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σύρου-Ερμούπολης
Παραδοτέο Δ:
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Παράρτημα

Πρόσκληση συμμετοχής 3^{ης} Διαβούλευσης