**ΟΡΑΜΑ**

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

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

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

**ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ**

**Τι είναι προτεραιότητες για ένα ΣΒΑΚ;**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Χίου

| **Κατηγορία προτεραιοτήτων** | **Προτεραιότητες** | **Περιγραφή** |
| --- | --- | --- |
| **Περιβαλλοντικές** | **1.** Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις | Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. περπάτημα ή άλλοι μη ρυπογόνοι τρόποι μετακίνησης) έναντι του συμβατικού αυτοκίνητου ή του συμβατικού μηχανοκίνητου δικύκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στη Χίο. Σε αυτή την κατεύθυνση βοηθούν τα κάθε είδους ηλεκτροκίνητα οχήματα (ΙΧ, μηχανάκι, ποδήλατο).  Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί, επίσης, και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας. |
| **2.**Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου | Η προστασία των οικισμών της Χίου και ιδιαίτερα των παραδοσιακών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Παράλληλα, θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το φυσικό περιβάλλον της περιοχής.  Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, ειδικά κατά τους θερινούς μήνες, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος.  Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου.  Επομένως, η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου (συμπ. Οδικού περιβάλλοντος). |
| **Κοινωνικές** | **3.** Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας | Η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός των ορίων των οικισμών.  Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία.  Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπο καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων.  Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στη ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο. |
| **4.** Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση | Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν ή και να περπατήσουν/ ποδηλατίσουν.  Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονότητες, κ.α.  Αποκλεισμός υπάρχει, επίσης, και στους επισκέπτες, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα είτε να νοικιάσουν ή να μεταφέρουν με το πλοίο το ιδιωτικό τους όχημα.  Επομένως, καθίσταται αναγκαία η σύνθεση μίας στρατηγικής για την αναδιαμόρφωση τόσο της λειτουργίας όσο και των υποδομών του μεταφορικού συστήματος της πόλης, η οποία να έχει ως βασική μέριμνα την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης όλων των ομάδων του πληθυσμού. |
| **5.** Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου | Ένας βιώσιμος Δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης.  Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με την παραλιακή ζώνη (εντός ή εκτός των οικισμών) και στους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου (π.χ. τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, μοναστήρια, χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, καταφύγια άγριας ζωής, κτλ.) διαμέσου ποδηλατικών και πεζοπορικών διαδρομών, καθώς και μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς όπως κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α..  Παράλληλα, θα πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής κυρίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση). |
| **6.** Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα | Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα τα συστήματα ITS, η τηλεματική ή τα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής. |
| **7.** Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας | Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ.  Εστιάζοντας στην περίπτωση της Χίου, ο αριθμός τροχαίων συμβάντων, υποδηλώνει την άμεση ανάγκη βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης για όλους τους χρήστες οδών και κοινοχρήστων χώρων. |
| **8.** Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων | Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στη Χίου και αποτελεί μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.  Με δεδομένο ότι η Χίος αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, θα ήταν επιθυμητό να δοθεί έμφαση και στους επισκέπτες μετακινούμενους (ιδιαίτερα τους επαναλαμβανόμενους). |
| **Οικονομικές** | **9.** Διαχείριση της τουριστικής εποχικότητας στις μετακινήσεις | Το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας ευέλικτες λύσεις, ενώ παράλληλα θα δώσει έμφαση και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός με σκοπό τη διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας σε μεγαλύτερο χρονικό εύρος.  Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε, μέσα από τις παραπάνω δράσεις, να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής. |
| **10.** Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών | Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της Χίου. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.  Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα ΜΜΜ και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις), καθώς και η υιοθέτηση συνδυαστικών λύσεων όπως συνδυασμένες μετακινήσεις (αξιοποίηση park n’ ride).  Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και στην αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων. |
| **11.** Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών | Ιδιαίτερη συνεισφορά στη βιώσιμη κινητικότητα, αλλά και στην επιχειρηματική δραστηριότητα της περιοχής, έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων. |