

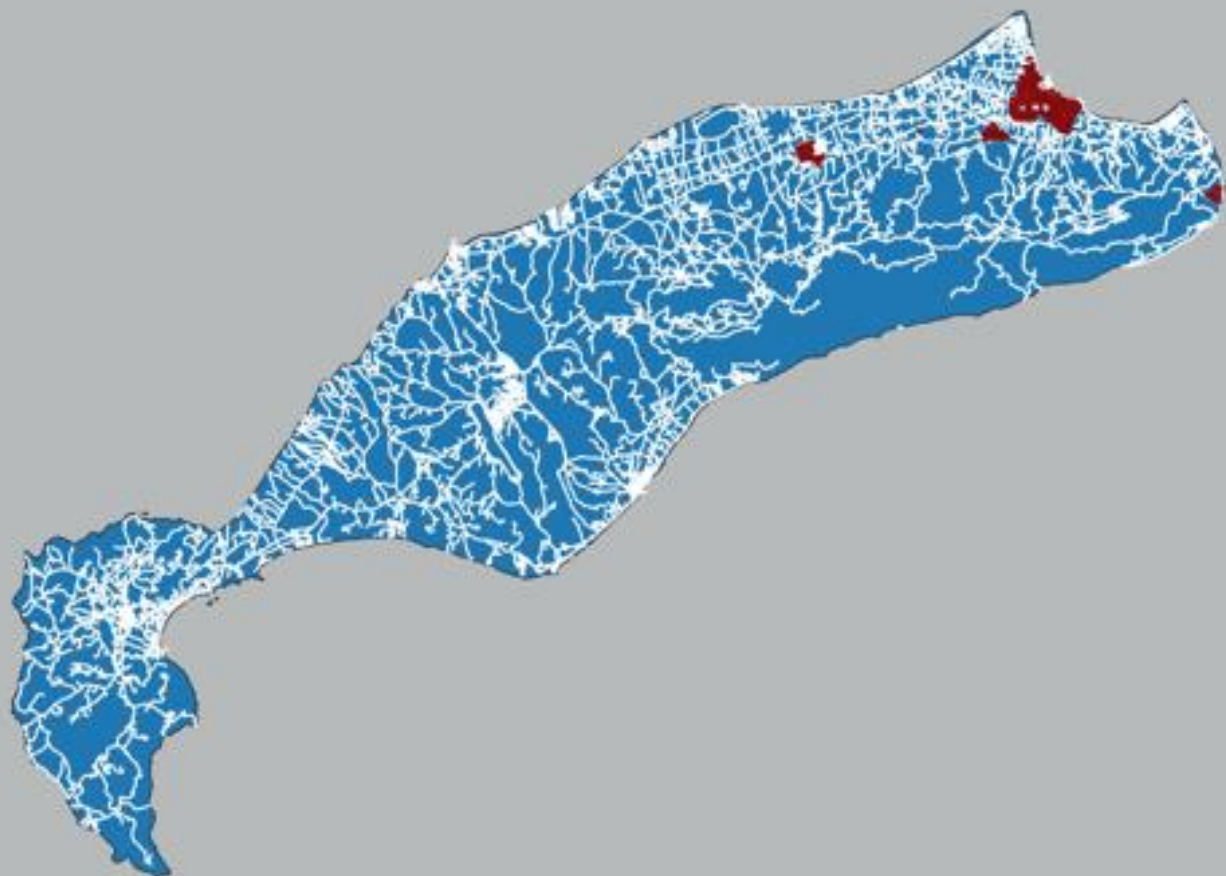


ΔΗΜΟΣ ΚΩ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΩ

Παραδοτέο 4:

Οριστικό ΣΒΑΚ και Μεθοδολογία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης ΣΒΑΚ



Σεπτέμβριος 2022

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....	2
Αντικείμενο	2
1. Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού	3
2. Γ' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού.....	5
2.1 3 ^η Θεματική Διαβούλευση με φορείς και πολίτες- Διαδικτυακή δημοσκόπηση.....	5
2.2 Ερωτηματολόγιο έρευνας	7
2.3 Αποτελέσματα έρευνας.....	8
3. Σχέδιο Δράσης Δήμου Κω	12
3.1 Περιγραφή διαδικασίας ανάπτυξης και γενικού περιεχομένου.....	12
3.2 Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ οργανωμένα ανά κατηγορία παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων.....	12
3.3 Θεωρητικό υπόβαθρο και μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων	14
3.4 Προεκτίμηση κόστους μέτρων.....	15
3.5 Χρονοδιάγραμμα και προϋπολογισμός.....	18
3.6 Χρηματοδοτικά εργαλεία.....	23
3.6.1 ΕΣΠΑ – Νέα προγραμματική περίοδος 2021- 2027	23
3.6.2 Σύμπραξη Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα – ΣΔΙΤ	27
3.6.3 Ευρωπαϊκά ταμεία	32
3.6.4 Εθνικά ταμεία.....	34
3.7 Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	36
3.7.1 Δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Κω.....	36
3.7.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης	41
3.8 Εξειδίκευση μέτρων/ παρεμβάσεων – Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Κω.....	46
3.9 Χωροθέτηση μέτρων.....	52
3.9.1 Ορίζοντας 5ετίας.....	52
3.9.2 Ορίζοντας 10ετίας.....	56
4. Υποβολή Σχεδίου Δράσης	59
Παράρτημα Α.....	60

Πίνακας Εικόνων

Εικόνα 1-1: Αντιστοίχιση Φάσης Δ' με Παραδοτέο 4	3
Εικόνα 2-1: Ανάρτηση διαδικτυακής διαβούλευσης Δήμου Κω	5
Εικόνα 2-2: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων	8
Εικόνα 2-3: Ηλικιακή κατανομή δείγματος.....	8
Εικόνα 2-4:Βελτίωση & επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες.....	9

Εικόνα 2-5: Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου	9
Εικόνα 2-6: Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχηση οδικού δικτύου	10
Εικόνα 2-7: Διαχείριση της στάθμευσης	10
Εικόνα 2-8: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Συλλογικά μέσα μεταφοράς / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών	11
Εικόνα 2-9: Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων	11
Εικόνα 3-1: Κατανομή προϋπολογισμού ΣΒΑΚ στο τελικό σενάριο	17
Εικόνα 3-2: Διάρθρωση νέου ΕΣΠΑ	24
Εικόνα 3: Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ	29
Εικόνα 3-4: Κυκλοφοριακή οργάνωση, Τελικό σενάριο-Ορίζοντας 5ετίας	53
Εικόνα 3-5: Προτεινόμενες αναπλάσεις οδών & περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης: Τελικό σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας	54
Εικόνα 3-6: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, χώρων στάθμευσης ποδηλάτων & σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων. Τελικό σενάριο-Ορίζοντας 5ετίας	55
Εικόνα 3-7: Προτεινόμενες αναπλάσεις οδών & περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης: Τελικό σενάριο – Ορίζοντας 10ετίας	57
Εικόνα 3-8: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, χώρων στάθμευσης ποδηλάτων & σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων. Τελικό σενάριο-Ορίζοντας 10ετίας	58

Πίνακας Πινάκων

Πίνακας 1: Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Κω	13
Πίνακας 2: Τελικά αποτελέσματα κοστολόγησης ΣΒΑΚ ανά πακέτο μέτρων	16
Πίνακας 3: Χρονοδιάγραμμα και ενδεικτικός προϋπολογισμός	19
Πίνακας 4: Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο ΣΔΙΤ	27
Πίνακας 5: Πλαίσιο παρακολούθησης μέτρων και παρεμβάσεων ΣΒΑΚ Δήμου Κω	37
Πίνακας 6: Μηχανισμός παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ Δήμου Κω	42
Πίνακας 7: Εξειδίκευση μέτρων	48

Πρόλογος

Το παρόν Τεύχος αποτελεί το τέταρτο και τελευταίο Παραδοτέο της Σύμβασης με τίτλο «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Κω». Στόχος του Σ.Β.Α.Κ. είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσει τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός της πόλης του Δήμου Κω. Η εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Κω έχει ως αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης, όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού του δήμου.

Η εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Κω πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προτείνουν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου.

Στο 4^ο Παραδοτέο εξειδικεύεται το σχέδιο δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων όπως προσδιορίστηκαν στο προηγούμενο στάδιο ενώ προσδιορίζεται το πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ. Συγκεκριμένα πραγματοποιείται η 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.

Αντικείμενο

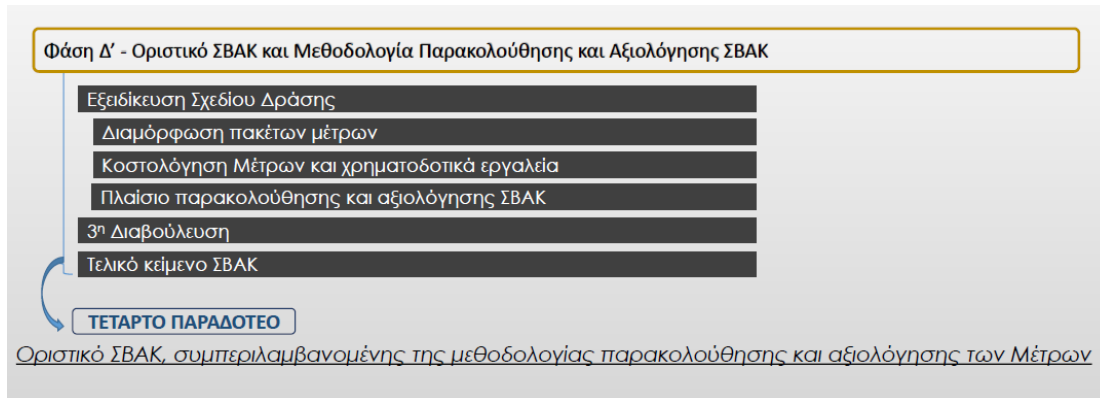
Αντικείμενο αυτής της δραστηριότητας αποτελεί **η τελική σύνθεση του πλήρους κειμένου του εγγράφου του ΣΒΑΚ.**

Ειδικότερα η δραστηριότητα περιλαμβάνει την προετοιμασία ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού σύμφωνα με τα αποτελέσματα των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης, των αποτελεσμάτων του συμμετοχικού σχεδιασμού, τις συναντήσεις με την ομάδα έργου, αλλά και έπειτα από τη διερεύνηση δυνητικών πηγών χρηματοδότησης.

1. Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού

Το συγκεκριμένο παραδοτέο (Παραδοτέο 4) αποτελεί τη δραστηριότητα που αφορά τη Φάση Δ': Οριστικό ΣΒΑΚ και Μεθοδολογία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης ΣΒΑΚ, μετά την ανάπτυξη των έξυπνων στόχων και του προσχεδίου μέτρων του ΣΒΑΚ.

Η πορεία εξέλιξης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κω, η οποία συνδέει το τέταρτο παραδοτέο με το αντίστοιχο στάδιο της εκπόνησης παρουσιάζεται στην Εικόνα 1-1.



Εικόνα 1-1: Αντιστοίχιση Φάσης Δ' με Παραδοτέο 4

Συνοπτικά, η υλοποίηση του ΣΒΑΚ ακολούθησε τα παρακάτω βήματα:

- Από τις αρχικές φάσεις διαβούλευσης (1^η διαβούλευση), αναδείχθηκαν συγκεκριμένα ζητήματα από τους φορείς του Δήμου, σχετικά με το δίκτυο και τις συνθήκες μετακίνησης στην περιοχή. Οι κατευθύνσεις των φορέων υποστηρίζονται από την πρωτογενή συλλογή δεδομένων με μετρήσεις στο πεδίο και έρευνες χαρακτηριστικών μετακινήσεων. Τα ευρήματα για την υφιστάμενη λειτουργία του συστήματος αστικής κινητικότητας σε συνδυασμό με τις κατευθύνσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού (ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια στον σχεδιασμό) συντελούν την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία αποτυπώνεται στο 3^ο παραδοτέο.
- Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αναδεικνύονται οι άξονες στρατηγικών στόχων. Οι άξονες βασίζονται σε μεγαλύτερο βαθμό στα αντικείμενα που αναδεικνύουν οι φορείς και στους στόχους που θέτουν τα υφιστάμενα κείμενα υπερκείμενου σχεδιασμού. Στην συνέχεια, οι άξονες στρατηγικής εξειδικεύονται σε SMART στρατηγικούς στόχους, οι οποίοι περιγράφουν τις επιδιώξεις του Δήμου για ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό μελλοντικό σύστημα αστικής κινητικότητας. Οι στρατηγικοί στόχοι μπορούν να αντιστοιχίζονται σε ποσοτικές τιμές ή να έχουν ποιοτικό χαρακτήρα, ανάλογα τα ζητήματα που αναδείχθηκαν. Από την διαδικασία προσδιορισμού των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ προκύπτει το αρχικό όραμα κινητικότητας το οποίο περιέχει το σκέλος τους οράματος που σχετίζεται με το «που θέλουμε να πάμε;», λαμβάνοντας υπόψη και τις επιδιώξεις του Δήμου.
- Με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και με τελικό στόχο την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ, σχηματίζονται τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας για την εξεταζόμενη περιοχή, τα οποία στηρίζονται στα προσφορότερα πακέτα μέτρων που αναδείχθηκαν. Τα σενάρια κινητικότητας περιλαμβάνουν διαφορετικούς συνδυασμούς λύσεων, προτεραιοτήτων ή φιλοσοφίας με την οποία πρόκειται να σχεδιαστούν τα μέτρα κινητικότητας. Η αποτίμηση των επιπτώσεων των σεναρίων αποτελεί σημαντική

προϋπόθεση προκειμένου οι φορείς και οι πολίτες να μπορούν να αναδείξουν το ιδανικό σενάριο κινητικότητας μέσω των διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού. Η επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου πρόκειται να αναδείξει τους τρόπους με τους οποίους η κάθε κοινωνία επιλέγει να πετύχει του στρατηγικούς στόχους. Η επιλογή του τρόπου /προτεραιοτήτων/ φιλοσοφίας επίτευξης των στόχων μπορεί να συμπληρώσει στοιχεία στο όραμα του Δήμου. Στόχος είναι να συμφωνήσουν όλοι οι φορείς σε ένα κοινό όραμα για τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας στην εξεταζόμενη αστική περιοχή. Το όραμα που προκύπτει θα χρησιμοποιηθεί ως καθοδηγητικό στοιχείο για τη διαδικασία σχεδιασμού. Ωστόσο, το όραμα μπορεί να είναι και από μόνο το κατευθυντήριο στοιχείο εάν είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των φορέων και των πολιτών. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας η δημιουργία μιας κοινής συμμετοχής στο όραμα. Η διασφάλιση της δέσμευσης των βασικών φορέων και των υπευθύνων λήψης αποφάσεων θα συμβάλει περαιτέρω στην αποσαφήνιση της πολιτικής αξίας του ΣΒΑΚ.

- Οι στρατηγικοί στόχοι, ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας που αναδείχθηκε από συμμετοχικές διαδικασίες, αποτελούν τα στοιχεία που διαμορφώνουν το προσχέδιο μέτρων κινητικότητας για το ΣΒΑΚ. Στο προσχέδιο μέτρων οι προτεινόμενες λύσεις αποκτούν έναν μεγαλύτερο βαθμό λεπτομέρειας και αναδεικνύονται τα χαρακτηριστικά τους. Προκειμένου να προκύψουν τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ, το προσχέδιο των μέτρων τίθεται σε διαβούλευση με φορείς και πολίτες.
- Στο πλαίσιο της 3ης Διαβούλευσης παρουσιάστηκαν στο Δίκτυο Εμπλεκομένων Φορέων και τους πολίτες τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ Δήμου Κω όπως αυτά διαμορφώθηκαν από τον Ανάδοχο, κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ.
- Η τελική μορφή του ΣΒΑΚ, αντικείμενο του παρόντος παραδοτέου, περιλαμβάνει ένα εξειδικευμένο σχέδιο δράσης το οποίο συνοδεύεται από το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των μέτρων και τον προϋπολογισμό των δράσεων. Στο τελικό ΣΒΑΚ εντάσσεται το πλαίσιο παρακολούθησης του σχεδίου, στο οποίο περιλαμβάνονται ποσοτικοί και ποιοτικοί δείκτες παρακολούθησης των μέτρων.

2. Γ' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού

2.1 3^η Θεματική Διαβούλευση με φορείς και πολίτες- Διαδικτυακή δημοσκόπηση

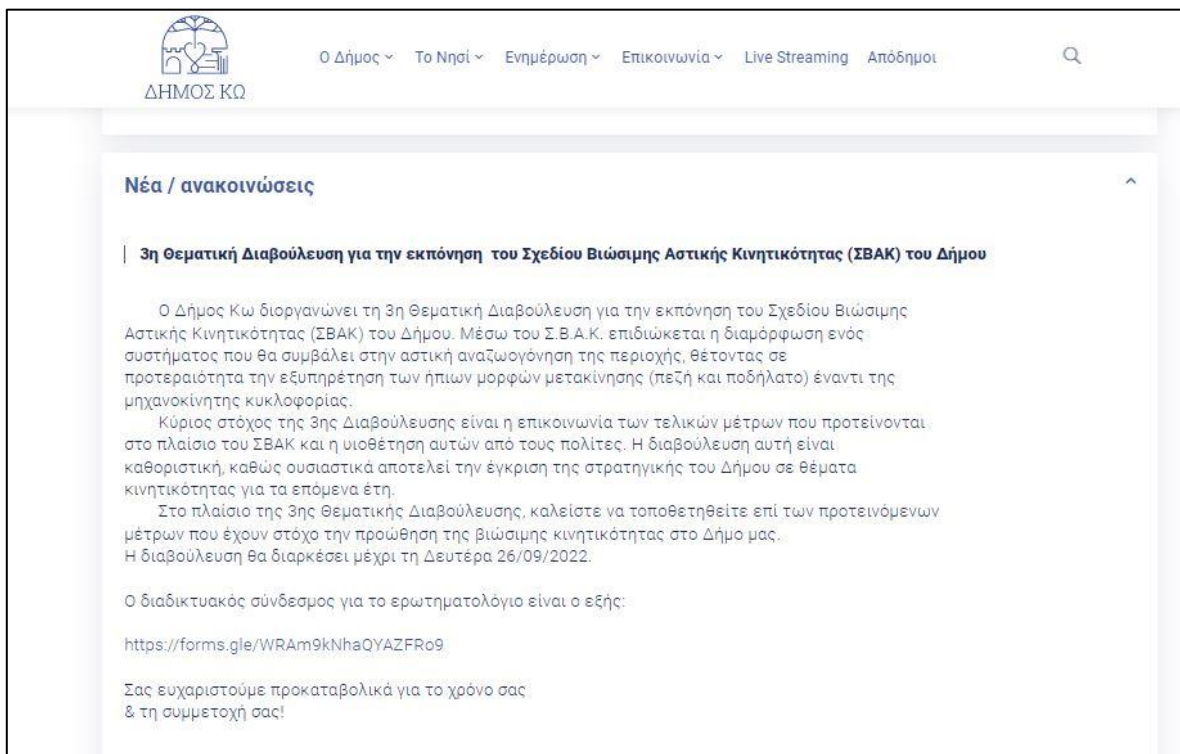
Οι διαδικασίες και τα αποτελέσματα της 3^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης αναλύονται στην παρούσα ενότητα και αποτέλεσαν βασικό γνώμονα για την τελική επιλογή των μέτρων που αναλύονται στο Παραδοτέο.

Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης της διαδικασίας της 3ης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού, η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ (Δήμου και αναδόχου) τηρώντας τις αρχές της συμμετοχής των πολιτών στην διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, διαμόρφωσε μία διαδικτυακή δημοσκόπηση έτσι ώστε να ενημερωθούν οι πολίτες και φορείς για τα προτεινόμενα μέτρα του τελικού σεναρίου για κάθε χρονικό ορίζοντα και να σχολιάσουν αν συμφωνούν ή διαφωνούν, ή να προτείνουν οι ίδιοι περεταίρω παρεμβάσεις.

Η δημοσκόπηση έγινε με την μορφή ερωτηματολογίου, το οποίο περιλάμβανε χάρτες που απεικόνιζαν τα προτεινόμενα μέτρα.

Η ανάρτηση του ερωτηματολογίου έγινε στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Κω, ενώ στους φορείς απεστάλη πρόσκληση μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (Παράρτημα Α).

Εικόνα 2-1: Ανάρτηση διαδικτυακής διαβούλευσης Δήμου Κω



ΚΑΤΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

KOSNEWS 24

ΠΟΛΙΤΙΚΗ
ΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΨΥΧΑΓΟΓΙΑ
ΑΘΛΗΤΙΚΑ
ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΑ
ΕΛΛΑΔΑ
ΚΟΣΜΟΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΑ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κω - Μέχρι τη Δευτέρα 26 Σεπτεμβρίου η 3η Θεματική Διαβούλευση

ΔΗΜΟΣ ΚΩ

Παρασκευή, 23 Σεπτεμβρίου 2022

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κω
Μέχρι τη Δευτέρα 26 Σεπτεμβρίου η 3η Θεματική Διαβούλευση

Σε εξέλιξη βρίσκεται και θα διαρκέσει μέχρι την Δευτέρα 26 Σεπτεμβρίου, η 3η θεματική διαβούλευση του Δήμου Κω για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Μέσω του Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται η διαμόρφωση συστήματος που θα συμβάλει στην αστική αναζωογόνηση της περιοχής, θέτοντας σε προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Κόριος στόχος της 3ης Διαβούλευσης είναι η επικοινωνία των τελικών μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και η υιοθέτηση αυτών από τους πολίτες.

Η διαβούλευση αυτή είναι καθοριστική, καθώς ουσιαστικά αποτελεί την έγκριση

ΣΧΕΤΙΚΑ ΑΡΘΡΑ **ΡΟΗ ΕΙΔΗΣΕΩΝ**

- Ο Δήμος Κω συμμετέχει και φε στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κω 21 Σεπ
- Ο Σύλλογος Υπαλλήλων Δήμου Κω για τη θέση μηχανικών του Δήμου... 21 Σεπ
- Σφουρντίνο ΚΑΔΑΠΛΑ: Έναρξη συνεργασίας με αμοιβή Επιστημονι... 20 Σεπ
- Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος συμμετοχής σε τμήματα μισθ... 19 Σεπ
- Τριμηνιαία εκδήλωση των επανολομβανόμενων επισκεπτι με αφηρημή... 19 Σεπ

6


kosvoice.gr/Επικαιρότητα/item/σχέδιο-βιώσιμης-αστικής-κινητικότητας-σβακ-δήμου-κω-μέχρι-τη-δευτέρα-26-σεπτεμβρίου-η-3η-θεματική-διαβούλευση

τερμα Διακήρυξη Παροχή...

Αρχική Πολιτική Οικονομία Κοινωνία Πολιτισμός Ελλάδα Κόσμος Αθλητικά

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κω - Μέχρι τη Δευτέρα 26 Σεπτεμβρίου η 3η Θεματική Διαβούλευση

Ανανεώθηκε 12:27 Παρασκευή, 23 Σεπτεμβρίου 2022 0 Επικαιρότητα Διαβάστηκε 15 φορές



Σε εξέλιξη βρίσκεται και θα διαρκέσει μέχρι την Δευτέρα 26 Σεπτεμβρίου, η 3η θεματική διαβούλευση του Δήμου Κω για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Μέσω του Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται η διαμόρφωση συστήματος που θα συμβάλει στην αστική αναζωογόνηση της περιοχής, θέτοντας σε προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Κύριος στόχος της 3ης Διαβούλευσης είναι η επικαιροποίηση των τελικών μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και η υιοθέτηση αυτών από τους πολίτες.

Η διαβούλευση αυτή είναι καθοριστική, καθώς ουσιαστικά αποτελεί την έγκριση της στρατηγικής του Δήμου σε θέματα κινητικότητας για τα επόμενα έτη.

Στο πλαίσιο της 3ης Θεματικής Διαβούλευσης, κάθε κάτοικος καλείται να τοποθετηθεί επί των προτεινόμενων μέτρων που έχουν στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Κω.

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κω, κάθε πολίτης που κατοικεί στον Δήμο μας μπορεί να συμπληρώσει το ερωτηματολόγιο που έχει αναρτηθεί στον σύνδεσμο:

<https://forms.gle/WRAm9kNhaQYAZFRo9>

Το διάστημα διεξαγωγής της έρευνας ήταν από τις 20 μέχρι τις 26 Σεπτεμβρίου 2022. Στη διαδικτυακή έρευνα συμμετείχαν 17 πολίτες και 8 εκπρόσωποι φορέων. Όλοι οι πολίτες ήταν κάτοικοι του Δήμου Κω.

2.2 Ερωτηματολόγιο έρευνας

Το ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε σε περιβάλλον google forms και δομήθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε για το τελικό σενάριο να παρουσιάζεται το σύνολο των παρεμβάσεων και των μέτρων του ως προς τις παρακάτω πέντε ενότητες:

- I. Βελτίωση & επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες
- II. Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου
- III. Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχηση του οδικού δικτύου
- IV. Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης
- V. Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Συλλογικά μέσα μεταφοράς / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών
- VII. Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων

Για κάθε μια από τις παραπάνω ενότητες, παρουσιάζονται τα προτεινόμενα μέτρα που μπορούσαν να απεικονισθούν σε χάρτες για κάθε ένα ορίζοντα (5ετίας, 10ετίας).

Το ερωτηματολόγιο παρουσιάζεται στο Παράρτημα Α.

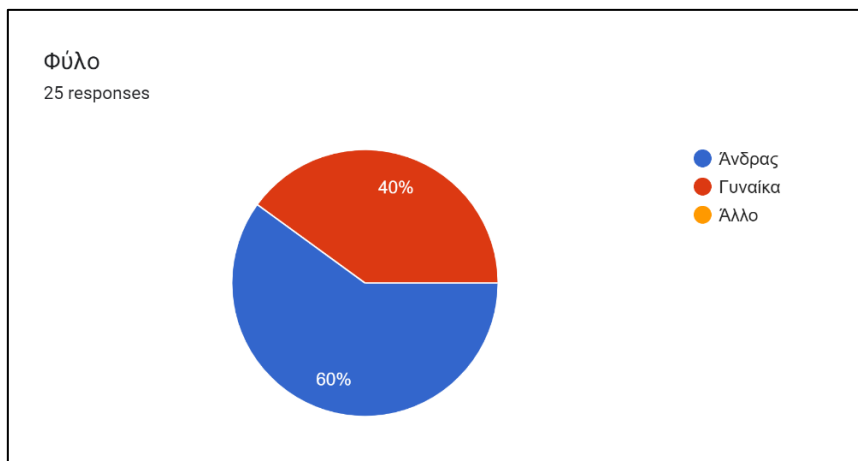
2.3 Αποτελέσματα έρευνας

Στη διαδικτυακή έρευνα συμμετείχαν 17 πολίτες, όλοι κάτοικοι του Δήμου Κω, καθώς και 8 εκπρόσωποι φορέων.

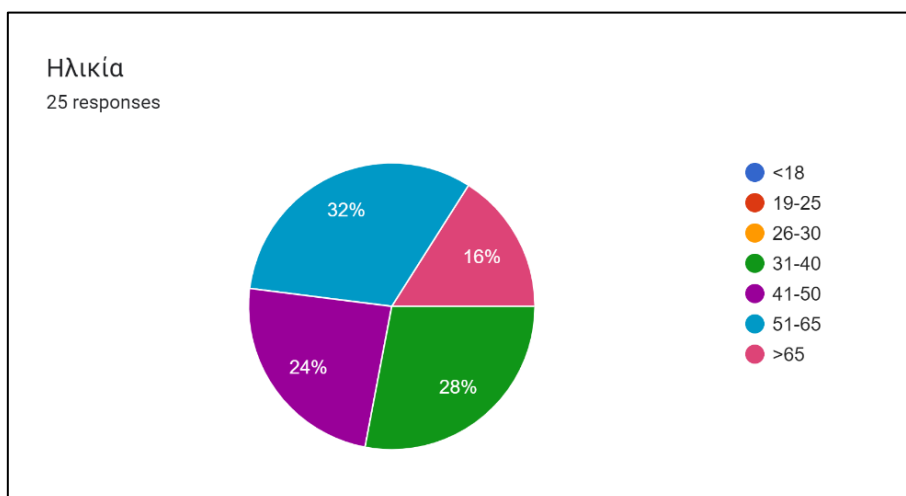
Παρακάτω ακολουθεί η ανάλυση των δεδομένων που συλλέχθηκαν από την δημοσκόπηση, ξεκινώντας από τις γενικές ερωτήσεις και προχωρώντας στις απαντήσεις ανά τομέα κινητικότητας. Για κάθε τομέα παρουσιάζεται ένα γράφημα με τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα και ακολουθεί ένας σχολιασμός πάνω στα όσα τόνισαν στα σχόλιά τους οι ερωτηθέντες.

Το δείγμα απαρτιζόταν σε ποσοστό 60% από άντρες και 40% από γυναίκες ενώ ως προς την ηλικιακή κατανομή, η πλειοψηφία (32%) του δείγματος ανήκει στις ηλικίες 51-65 ενώ το αμέσως μεγαλύτερο ποσοστό (28%) στις ηλικίες 31-40. Το 68% των ατόμων που απάντησαν ήταν κάτοικοι του Δήμου Κω ενώ το 32% εκπρόσωποι φορέων.

Εικόνα 2-2: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων

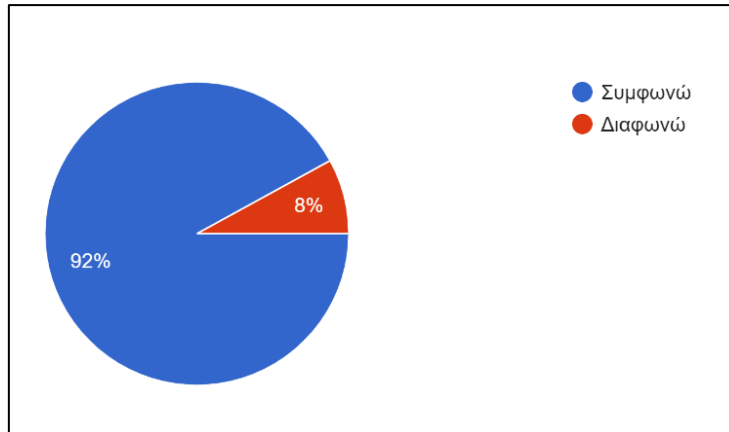


Εικόνα 2-3: Ηλικιακή κατανομή δείγματος



Σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στην **Βελτίωση & επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες**, το 92% των πολιτών συμφωνεί με αυτά, ενώ το 8% διαφωνεί.

Εικόνα 2-4:Βελτίωση & επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες

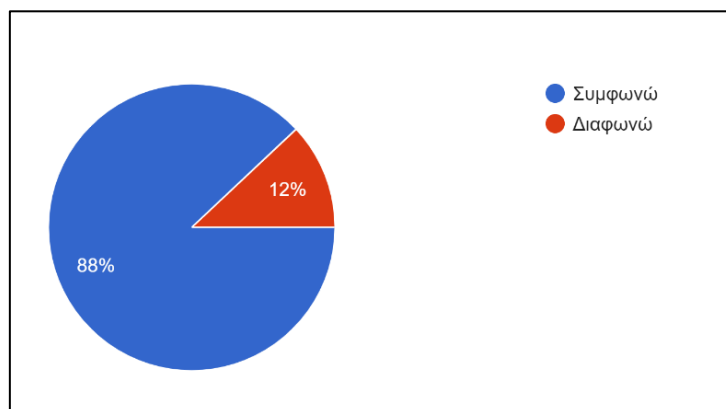


Κάποια σχόλια πολιτών σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα σχετικά με τη **Βελτίωση & επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες** ήταν τα παρακάτω:

- Απαραίτητη είναι η βελτίωση και του οδικού δικτύου
- Χρειάζεται ολοκληρωμένο σύστημα πρόσβασης ΑμεΑ σε παραλίες

Σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στη **Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου**, το 88% συμφωνεί με αυτά ενώ το 12% διαφωνεί.

Εικόνα 2-5:Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου

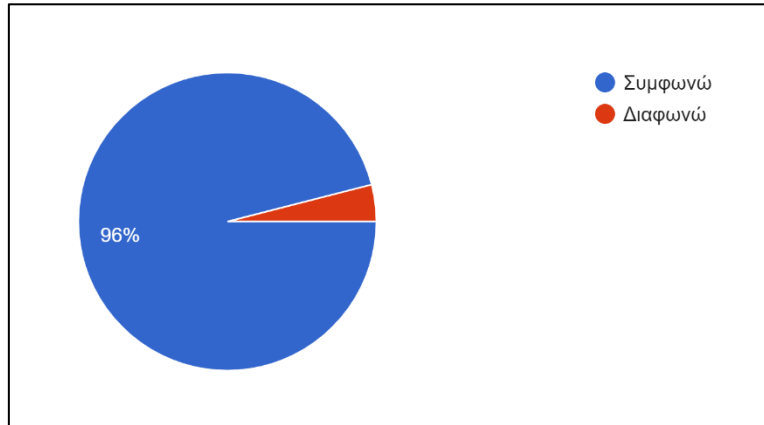


Κάποια σχόλια πολιτών σχετικά με τα μέτρα της συγκεκριμένης κατηγορίας είναι τα παρακάτω:

- Χρειάζεται βελτίωση της σήμανσης
- Πριν υλοποιηθούν οι ποδηλατοδρόμοι, θα πρέπει να εξασφαλισθούν χώροι

Σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στις **Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχηση του οδικού δικτύου**, το 96% συμφωνεί με αυτές ενώ μόνο το 4% διαφωνεί.

Εικόνα 2-6: Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχηση οδικού δικτύου

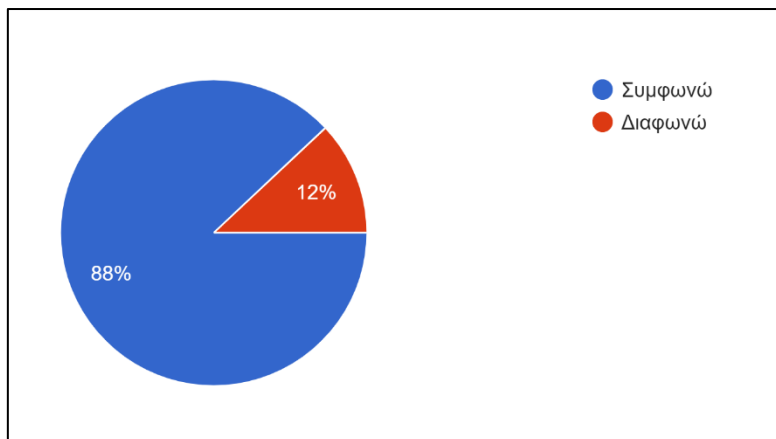


Κάποια σχόλια/παρατηρήσεις των ερωτώμενων σχετικά με το μέτρο αυτό είναι τα παρακάτω:

- Να γίνει επέκταση της πεζοδρόμησης

Σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στην **Αποτελεσματικότερη Διαχείριση της στάθμευσης**, το 88% συμφωνεί με αυτά ενώ το 12% διαφωνεί.

Εικόνα 2-7: Διαχείριση της στάθμευσης

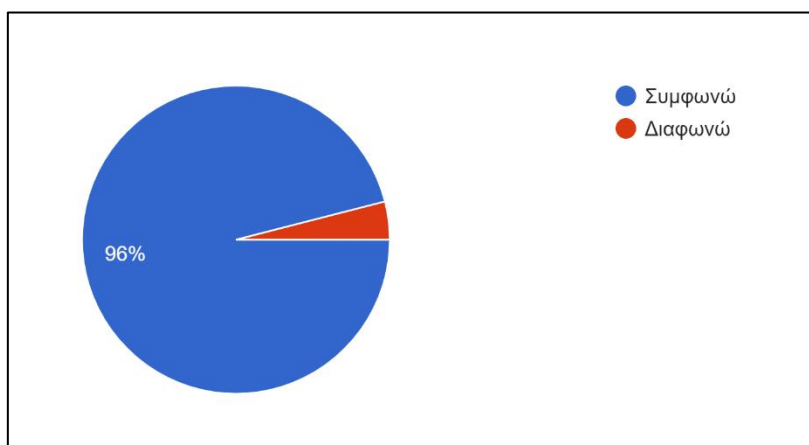


Κάποια σχόλια/επισημάνσεις των πολιτών που απάντησαν συνοψίζονται παρακάτω:

- Πρέπει να γίνει πρόβλεψη για στάθμευση των μόνιμων κατοίκων του κέντρου και να χορηγηθούν θέσεις στάθμευσης με σήμανση που θα αναφέρει τον αριθμό του αυτοκινήτου και την ένδειξη μόνιμος κάτοικος
- Χρειάζεται εφαρμογή και έλεγχος όλο το 24ωρο
- Να υπάρχει στάθμευση για οχήματα ΑΜΕΑ

Όσον αφορά στα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στη **Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Συλλογικά μέσα μεταφοράς / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών**, το 96% συμφωνεί ενώ μόνο το 4% διαφωνεί.

Εικόνα 2-8: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Συλλογικά μέσα μεταφοράς / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών

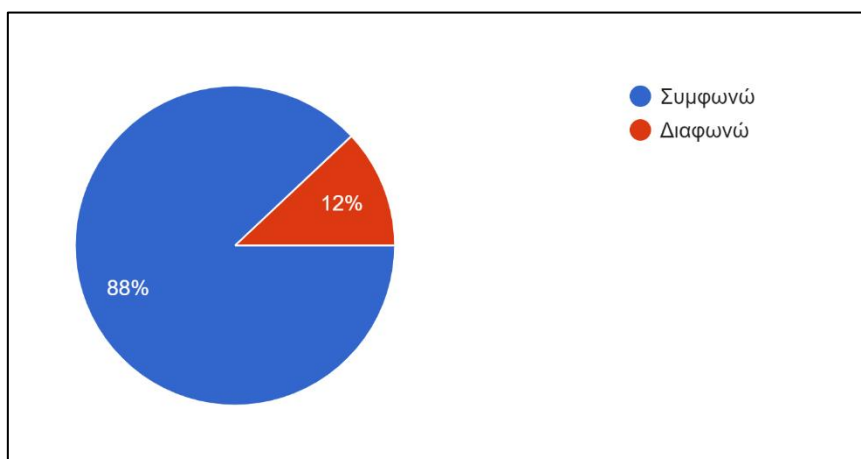


Τα παρακάτω σχολιάστηκαν σχετικά με τη Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Συλλογικά μέσα μεταφοράς:

- Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες να υπάρχει διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας των λεωφορείων
- Να είναι προσβάσιμα τα λεωφορεία
- Να υπάρχουν ηλεκτρικά λεωφορεία

Τέλος, σχετικά με την Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, το 88% συμφωνεί ενώ το 12 % διαφωνεί με τα προτεινόμενα μέτρα.

Εικόνα 2-9: Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων



3. Σχέδιο Δράσης Δήμου Κω

3.1 Περιγραφή διαδικασίας ανάπτυξης και γενικού περιεχομένου

Το σχέδιο δράσης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα ενός στρατηγικού σχεδίου, καθώς συνδέεται άμεσα με τον καθορισμό των απαιτούμενων βημάτων αλλά και τη διαμόρφωση των κατάλληλων ρυθμιστικών διατάξεων που θα προδιαγράψουν το πλαίσιο υλοποίησης των σχεδιαζόμενων δράσεων. Με τον τρόπο αυτό, επιδιώκεται η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η αποτελεσματική επίτευξη των στόχων, καθώς δημιουργείται η απαιτούμενη «υποδομή» στην οποία θα μπορεί να πατήσει μια οργανωτική αρχή για εφαρμόσει τις προτάσεις του σχεδίου. Ουσιαστικά μέσω του σχεδίου δράσης, ο εκάστοτε φορέας καλείται να περιγράψει με σαφήνεια:

- Τι περιλαμβάνει η εκάστοτε δράση/μέτρο/παρέμβαση
- Ποιες είναι αιτίες που οδήγησαν στο σχεδιασμό
- Ποιο πρόβλημα/ανάγκη καλείται να αντιμετωπίσει
- Ποιος θα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή
- Πως θα εξασφαλιστούν οι απαιτούμενοι πόροι για την υλοποίηση
- Πότε θα πρέπει να υλοποιηθεί το κάθε βήμα και με ποια σειρά
- Τι στόχοι έχουν τεθεί και ποια είναι τα ποιοτικά και τα ποσοτικά τους χαρακτηριστικά
- Πως θα παρακολουθείται η εξέλιξη της υλοποίησης της δράσης/μέτρου/παρέμβασης

Στην περίπτωση ενός ΣΒΑΚ, το σχέδιο δράσης χαρτογραφεί την πορεία, με όρους χρόνου, κόστους και ωρίμανσης, τόσο για την υλοποίηση του κάθε μέτρου κινητικότητας χωριστά, όσο και σε συνεργασία με τα υπόλοιπα, προκειμένου να επιτευχθεί η βέλτιστη χρονική, σχεδιαστική και οικονομική αλληλουχία. Αυτό συμβαίνει, διότι τα μέτρα αστικής κινητικότητας στην πλειοψηφία των περιπτώσεων δεν μπορούν να λειτουργήσουν αυτόνομα και ανεξάρτητα, τουλάχιστον αποτελεσματικά, αλλά απαιτούν την ανάπτυξη κατάλληλων συνεργειών και χρονικών ακολουθιών για την εξασφάλιση της απαιτούμενης συνέχειας στο σύνολο του δικτύου. Πέρα από αυτό, πολλές φορές η δημιουργία ενός μέτρου κινητικότητας συνεπάγεται την κατάργηση ενός άλλου ή τη δραστική αλλαγή του τρόπου της πρότερης λειτουργίας του.

3.2 Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ οργανωμένα ανά κατηγορία παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα τελικά μέτρα που επιλέχθηκαν για τον Δήμο Κω, ανά πακέτο μέτρων.

Πίνακας 1: Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Κω

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
ΠΜ1 Βελτίωση & επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες	1.1	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑΜΕΑ, οδηγοί τυφλών κ.α.)
	1.2	Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτήρια και τις υπηρεσίες
	1.3	Επέκταση πεζοδρομημένων περιοχών .
	1.4	Εφαρμογή ασφαλών διαδρομών /σχολικών δακτυλίων & Διαμορφώσεις οδών εμπροσθεν σχολικών μονάδων
	1.5	Σχεδιασμός ολοκληρωμένου συστήματος πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτων
	1.6	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
ΠΜ2 Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου	2.1	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών
	2.2	Αναβάθμιση και επέκταση δικτύου θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
	2.3	Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)
ΠΜ3 Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχηση του οδικού δικτύου	3.1	Ιεράρχηση του οδικού δικτύου
	3.2	Βελτίωση οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία – Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων
	3.3	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου
	3.4	Αναβάθμιση και χωροθέτηση διαβάσεων για πεζούς και ποδηλάτες σύμφωνα με τις εθνικές προδιαγραφές
ΠΜ4 Αποτελεσματικότερ	4.1	Ελεγχόμενη στάθμευση

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
η διαχείριση της στάθμευσης	4.2	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες
	4.3	Αύξηση διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης εκτός οδού
	4.4	Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
ΠΜ5 Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Συλλογικά μέσα μεταφοράς / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών	5.1	Τροποποίηση, αναδιάρθρωση, πύκνωση δρομολογίων
	5.2	Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας
ΠΜ6 Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων	6.1	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
ΠΜ7 Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών	7.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης, βέλτιστες διαδρομές, κτλ)
	7.2	Ενθάρρυνση διανομών με ήπια μέσα και οχήματα «καθαρής ενέργειας»
	7.3	Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής σε πεζοδρομημένες οδούς

3.3 Θεωρητικό υπόβαθρο και μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων

Η διαμόρφωση των μέτρων ΣΒΑΚ, που συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ της Κω, πραγματοποιήθηκε με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τις διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενους φορείς και πολίτες του Δήμου και την αξιολόγηση της αποδοτικότητας και εφικτότητας τους. Στη συνέχεια, τα μέτρα ομαδοποιήθηκαν σε πακέτα μέτρων και εξειδικεύθηκαν με την ανάπτυξη χαρτών. Κατά τη δραστηριότητα αυτή, το κόστος του κάθε πακέτου μέτρων συγκρίνεται με τα πιθανά μελλοντικά οφέλη, τα οποία θα προκύψουν από την εφαρμογή/υλοποίηση του. Τα οφέλη αναφέρονται σε διάφορα επίπεδα, όπως το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, και σχετίζονται με τους στρατηγικούς στόχους και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

Μια μεθοδολογία που χρησιμοποιείται συχνά για την αξιολόγηση παρεμβάσεων στο μεταφορικό σύστημα μίας πόλης είναι η Ανάλυση Κόστους-Οφέλους (Cost-Benefit Analysis ή CBA). Η CBA από μαθηματική άποψη είναι μια εύκολα κατανοητή μέθοδος ακόμα και από πολίτες χωρίς κάποια εξειδικευμένη γνώση.

Συγκρίνει το κόστος κατασκευής ενός έργου με τα μελλοντικά οφέλη (benefit) τα οποία είναι μεταφρασμένα σε χρηματικές (παρούσες) αξίες. Η εκτίμηση του συνολικού όγκου οφελών σε χρηματικές μονάδες δεν αποτελεί μια εύκολη υπόθεση· χρειάζεται ξεχωριστή οικονομοτεχνική μελέτη προκειμένου με κατάλληλα στατιστικά μοντέλα να εκτιμηθούν οι μελλοντικές μεταβολές και οι αντίστοιχες τιμές μετατροπής. Η ανάλυση αυτή δεν είναι απαραίτητη σε έργα με χαμηλό κόστος, καθώς το ρίσκο της επένδυσης είναι εκ των προτέρων χαμηλό. Τα ΣΒΑΚ εμπεριέχουν ένα συνδυασμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας, των οποίων το κόστος κυμαίνεται από πολύ χαμηλά επίπεδα κόστους (μικρότερο από 10 χιλιάδες ευρώ) έως και πολύ υψηλά επίπεδα κόστους (μεγαλύτερο από 5 εκατομμύρια ευρώ). Παράλληλα, η πλειονότητα των μέτρων συνδέεται με εξωτερικές (ή έμμεσες) επιπτώσεις, οι οποίες είναι πολύ δύσκολο να προ-εκτιμηθούν ποσοτικά. Για παράδειγμα η ανάπλαση των τοπικών κέντρων μιας πόλης συμβάλει άμεσα στην αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Η μεταβολή αυτή μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της επισκεψιμότητας μιας περιοχής και σε έμμεση ενδυνάμωση της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Το πρόγραμμα CIVITAS SUMP-UP (2018) προτείνει τη χρήση της CBA σε συνδυασμό με την Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αξιολόγησης (Multi-Criteria Analysis ή MCA). Η MCA παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής όχι μόνο ποσοτικών αλλά και ποιοτικών κριτηρίων για τη διενέργεια αξιολόγησης. Το ερευνητικό πρόγραμμα EVIDENCE (2014) αναφέρει ότι λόγω της ύπαρξης πολλαπλών εξωτερικών οφελών, η διενέργεια μιας CBA με ακριβείς οικονομικές προβλέψεις είναι πρακτικά αδύνατη. Ωστόσο, όταν συνδυάζεται η MCA με την CBA, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην κατανομή των βαρών προκειμένου τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια να μην συμβάλουν σε μεγαλύτερο βαθμό, στο τελικό αποτέλεσμα, σε σχέση με τα οικονομικά κριτήρια. Τέλος, το ερευνητικό πρόγραμμα TIDE (2012) παρουσιάζει διάφορες καλές πρακτικές χρήσης CBA και MCA. Παρατηρείται ότι σε μέτρα που σχετίζονται με την κατασκευή μεγάλων υποδομών τότε η ανάλυση κόστους-οφέλους είναι αναγκαία, όχι όμως εντός του ΣΒΑΚ αλλά μετέπειτα κατά τη μελέτη ωρίμανσης που απαιτείται σε αυτές τις περιπτώσεις να εκπονηθεί.

Με βάση τα παραπάνω έχει αναπτυχθεί το εργαλείο Urban Nodes Assessment Tool από την Panteia και την Rupprecht Consult που συνδυάζει τις δύο μεθόδους που αναφέρθηκαν πριν και επιτρέπει την αξιολόγηση των επιπτώσεων μέτρων σε σχέση με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ. Το εργαλείο αυτό αξιοποιήθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ της Κω. Κατά την ανάλυση πραγματοποιήθηκαν οι αναγκαίες τροποποιήσεις στο εργαλείο λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και του στόχους του παρόντος ΣΒΑΚ. Σε πρώτη φάση, παρουσιάζονται συνοπτικά τα μέτρα ΣΒΑΚ και πραγματοποιούνται οι αναγκαίες προ-μετρήσεις, ώστε σε δεύτερη φάση να υπολογιστεί το κόστος τους. Τα μέτρα ομαδοποιούνται σε πακέτα μέτρων, τα οποία θέτονται προς αξιολόγηση. Στην επόμενη φάση, εκτιμώνται ποιοτικά οι επιπτώσεις των πακέτων μέτρων με βάση διάφορα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια, τα οποία σχετίζονται και με του στόχους του ΣΒΑΚ. Για την αξιολόγηση των οφελών, αξιοποιείται μια κλίμακα βαθμολόγησης από το 0 έως το 10, η οποία παρουσιάζεται στη συνέχεια. Το κόστος του κάθε μέτρου συμβάλει κατά 15% στο αποτέλεσμα της αξιολόγησης. Για τα υπόλοιπα κριτήρια χρησιμοποιούνται διαφορετικά πακέτα βαρών με διαφορετικό προσανατολισμό. Πολλαπλασιάζοντας τις βαθμολογίες ανά κριτήριο με τα αντίστοιχα βάρη προκύπτουν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης ανά μέτρο.

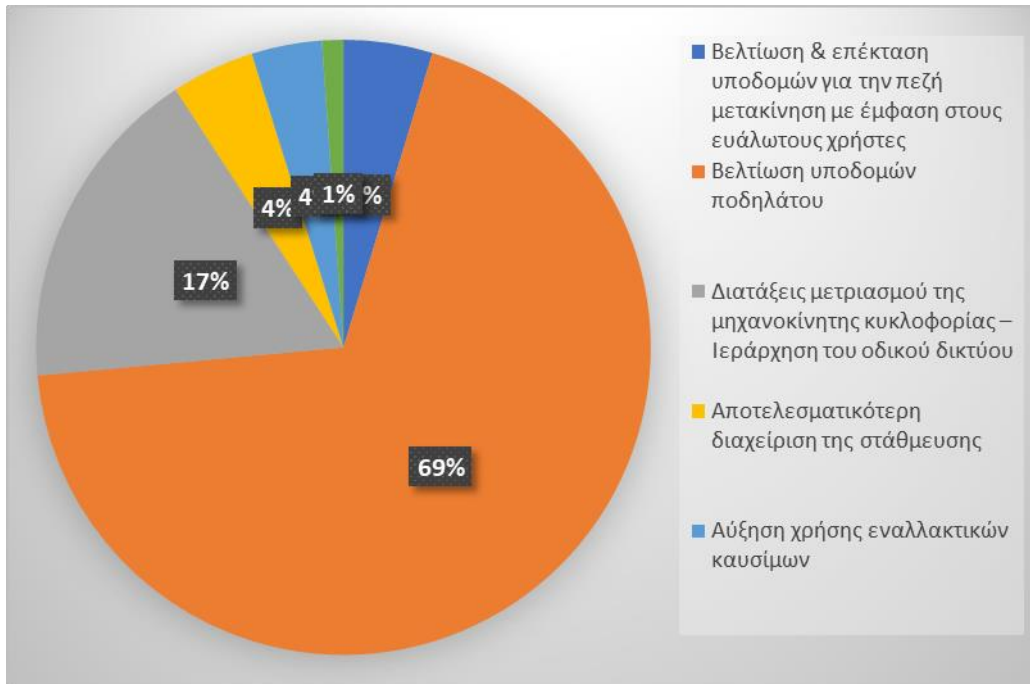
3.4 Προεκτίμηση κόστους μέτρων

Όπως έχει αναφερθεί, τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιούνται σε συνολικά 4 πακέτα μέτρων, για τα οποία θα πρέπει να εκτιμηθεί το συνολικό τους κόστος. Για να γίνει αυτό πραγματοποιήθηκαν προ-μετρήσεις με βάση τους σχεδιασμούς εξειδίκευσης μέτρων ΣΒΑΚ που παρουσιάζονται με λεπτομέρεια στους επισυναπτόμενους χάρτες. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τα τελικά αποτελέσματα της κοστολόγησης μέτρων ΣΒΑΚ ανά πακέτο μέτρων.

Πίνακας 2: Τελικά αποτελέσματα κοστολόγησης ΣΒΑΚ ανά πακέτο μέτρων

	Όνομα πακέτου μέτρων	Τελικό σενάριο	
		Τελικό κόστος	Ποσοστό επί του συνολικού
ΠΜ1	Βελτίωση & επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες	209,000	4,68%
ΠΜ2	Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου	3,068,000	68,83%
ΠΜ3	Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχηση του οδικού δικτύου	770,000	17,27%
ΠΜ4	Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης	195,000	4,37%
ΠΜ5	Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Συλλογικά μέσα μεταφοράς / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών	-	-
ΠΜ6	Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων	165,000	3,70%
ΠΜ7	Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών	50,000	1,12%
	Σύνολο	4,457,000 €	

Το συνολικό κόστος του σεναρίου αγγίζει τα **4,457,000** ευρώ (δεν περιλαμβάνει τα μέτρα που σχετίζονται με τη Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης από τα συλλογικά μέσα μεταφοράς). Περίπου το 69% των δαπανών κατανέμονται σε έργα για την βελτίωση των υποδομών ποδηλάτου. Στη συνέχεια, στο Πακέτο Μέτρων ΠΜ3 που αφορά διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχηση του οδικού δικτύου 17% των δαπανών ενώ το Πακέτο Μέτρων ΠΜ1 λαμβάνει περίπου 5% των δαπανών.



Εικόνα 3-1: Κατανομή προϋπολογισμού ΣΒΑΚ στο τελικό σενάριο

3.5 Χρονοδιάγραμμα και προϋπολογισμός

Το χρονοδιάγραμμα και ο προϋπολογισμός των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται με την μορφή πίνακα που περιλαμβάνει:

- Το πακέτο μέτρων στο οποίο εντάσσεται το κάθε μέτρο
- Τον τίτλο του μέτρου που εξετάζεται
- Τον χρονικό ορίζοντα στον οποίο εντάσσεται το εξεταζόμενο μέτρο / δράση
- Τον ενδεικτικό εκτιμώμενο προϋπολογισμό της κάθε παρέμβασης (μονάδα μέτρησης, τιμή μονάδας, τελικό κόστος)
- Τις εν δυνάμει πηγές χρηματοδότησης

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται με περισσότερη λεπτομέρεια ο υπολογισμός του κόστους ανά μέτρο ΣΒΑΚ.

Με γκρι χρώμα αναφέρονται συμπληρωματικά μέτρα τα οποία προτείνονται από το ΣΒΑΚ, αλλά δεν συμπεριλαμβάνονται στον προϋπολογισμό. Η μελέτη και η υλοποίησή τους εντάσσεται έμμεσα και όχι άμεσα στους σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας.

Τέλος, με μπλε χρώμα αποτυπώνονται μέτρα τα οποία συμπεριλαμβάνονται σε άλλα. Αυτό έγινε για αποφυγή διπλού υπολογισμού παρεμβάσεων στον τελικό προϋπολογισμό.

Πίνακας 3: Χρονοδιάγραμμα και ενδεικτικός προϋπολογισμός

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Χρονικός Ορίζοντας		Κόστος		Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
					5ετία	10ετία	Ποσότητα	Ενδεικτικό Τελικό Κόστος	
ΠΜ1	1.1	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑΜΕΑ, οδηγοί τυφλών κ.α.)	Ανά χλμ.	3,000 €	✓	✓	10 km	30,000 €	Δήμος Κω
	1.2	Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτήρια και τις υπηρεσίες	Ανά μονάδα εγκατάστασης (πχ. ράμπα)	2,000			4	8,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου, Πράσινο Ταμείο
	1.3	Επέκταση πεζοδρομημένων περιοχών .	Ανά τ.μ.	50 €	✓	✓	Δεν κοστολογείται – Απαιτείται μελέτη για τον καθορισμό του μεγέθους των παρεμβάσεων		Δήμος Κω
	1.4	Εφαρμογή ασφαλών διαδρομών /σχολικών δακτυλίων & Διαμορφώσεις οδών έμπροσθεν σχολικών μονάδων	Ανά σχολική μονάδα	15,000 €	✓	✓	11	165,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
	1.5	Σχεδιασμός ολοκληρωμένου συστήματος πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτων	Ανά πινακίδα	80 €	✓	✓	Δεν κοστολογείται – Απαιτείται μελέτη για τον καθορισμό του μεγέθους των παρεμβάσεων		Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Χρονικός Ορίζοντας		Κόστος		Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
					5ετία	10ετία	Ποσότητα	Ενδεικτικό Τελικό Κόστος	
	1.6	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Ανά χλμ.	400 €	✓	✓	15 km	6,000 €	Δήμος Κω
ΠΜ2	2.1	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών	Ανά χλμ. υποδομής	125,000 €	✓	✓	18 km	2,200,000 €	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία, Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	2.2	Αναβάθμιση και επέκταση δικτύου θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων	Ανά Σταθμό Στάθμευσης	2,000 €	✓		4 σταθμοί	8,000 €	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία, Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	2.3	Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Ανά Σταθμό	10,000 €	✓		6 σταθμοί	60,000 €	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία, Ευρωπαϊκά Προγράμματα
ΠΜ3	3.1	Ιεράρχηση του οδικού δικτύου	-	-	✓	✓	Δεν Κοστολογείται		-
	3.2	Βελτίωση οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία – Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων	Ανά Κόμβο	150,000 €		✓	3 κόμβοι	450,000 €	Δήμος Κω
	3.3	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	Ανά χλμ.	20,000 €	✓	✓	4 km	80,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
	3.4	Αναβάθμιση και χωροθέτηση διαβάσεων για πεζούς και	Ανά διάβαση	20,000 €	✓	✓	12	240,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Χρονικός Ορίζοντας		Κόστος		Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
					5ετία	10ετία	Ποσότητα	Ενδεικτικό Τελικό Κόστος	
		ποδηλάτες σύμφωνα με τις εθνικές προδιαγραφές							
ΠΜ4	4.1	Εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Ανά σύστημα	75,000 €	✓	✓	1	75,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου, Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	4.2	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες	Ανά θέση	500 €	✓	✓	40	20,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
	4.3	Αύξηση διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Ανά χώρο στάθμευσης	50,000 €	✓	✓	2	100,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
	4.4	Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης	-	-	✓	✓	Δεν Κοστολογείται		Δήμος Κω, Δημοτική Αστυνομία Κω
ΠΜ5	5.1	Τροποποίηση, αναδιάρθρωση, πύκνωση δρομολογίων	-	-	✓		Δεν Κοστολογείται – Απαιτείται Μελέτη Εφαρμογής		ΚΕΚΠΑΠΥΑΣ, Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
	5.2	Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας	Μια μονάδα	60,000 €	✓		Απαιτείται μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας & αγορά οχημάτων	Δεν Κοστολογείται – Απαιτείται Μελέτη Εφαρμογής	Δήμος Κω
ΠΜ6	6.1	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Ανά θέση	5,000 €	✓		Ορίζεται από την μελέτη ΣΦΗΟ του Δήμου Κω	165,000 €	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία, Πράσινο Ταμείο

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Χρονικός Ορίζοντας		Κόστος		Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
					5ετία	10ετία	Ποσότητα	Ενδεικτικό Τελικό Κόστος	
ΠΜ7	7.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης, βέλτιστες διαδρομές, κτλ)	Μια μονάδα	50,000 €	✓	✓	1	50,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου, Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	7.2	Ενθάρρυνση διανομών με ήπια μέσα και οχήματα «καθαρής ενέργειας»	-	-	✓	✓	Δεν Κοστολογείται		Δήμος Κω
	7.3	Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής σε πεζοδρομημένες οδούς	-	-	✓	✓	Δεν Κοστολογείται		Δήμος Κω

3.6 Χρηματοδοτικά εργαλεία

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στην ανάπτυξη και υλοποίηση των ΣΒΑΚ είναι η εξασφάλιση των απαιτούμενων χρηματικών πόρων για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων. Η χρηματοδότηση των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας στις περισσότερες πόλεις είναι συχνά ευθύνη των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, με μερική χρηματοδότηση από την περιφερειακή αυτοδιοίκηση ή και την κεντρική κυβέρνηση, αν και αυτό ποικίλλει ανάλογα με την χώρα.

Η πιθανή δυσκολία εξεύρεσης πόρων αφορά κυρίως στα έργα που σχετίζονται με τη δημιουργία ή την επέκταση μεταφορικής υποδομής, όπως η αναβάθμιση οδικού δικτύου και η προμήθεια και εκσυγχρονισμός στόλου οχημάτων και λιγότερο σε παρεμβάσεις που απαιτούν συγκριτικά μικρότερη δαπάνη υλοποίησης όπως η θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων και σημειακές παρεμβάσεις σήμανσης. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι η συχνή παράλειψη υποστηρικτικών παρεμβάσεων οι οποίες δύνανται να αλλάξουν την κυκλοφοριακή εικόνα μιας περιοχής (όπως αναβάθμιση υποδομών στάσεων αστικής συγκοινωνίας ή ποδηλατόδρομοι).

Αρκετές προσπάθειες υλοποίησης στρατηγικών σχεδίων κινδυνεύουν εξαιτίας της δυσκολίας εξεύρεσης πόρων για έργα μεγάλης σημασίας και απήχησης ή επειδή δεν εξασφαλίζεται η χρηματοδότηση από τα (ούτως ή άλλως) περιορισμένα χρηματοδοτικά εργαλεία που είναι διαθέσιμα στο πλαίσιο της σύγχρονης οικονομικής πραγματικότητας.

Επίσης η συγκεκριμένη χρονική περίοδος κρίνεται ιδιαίτερα μεταβατική αφού βρίσκεται στο κατώφλι της έναρξης μιας νέας προγραμματικής περιόδου η οποία θα αναδείξει νέες δράσεις, προγράμματα και ευκαιρίες για χρηματοδότηση έργων.

Αναγνωρίζοντας τις παραπάνω προκλήσεις, στο ΣΒΑΚ Δήμου Κω επιχειρείται η διερεύνηση τρόπων και διαδικασιών χρηματοδότησης παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στη διερεύνηση πηγών χρηματοδότησης που συγκεντρώνουν πόρους από το σύστημα μετακινήσεων και οι οποίοι, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, θα έπρεπε να διοχετευτούν στην υλοποίηση και υποστήριξη μέτρων που ικανοποιούν την πολιτική της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

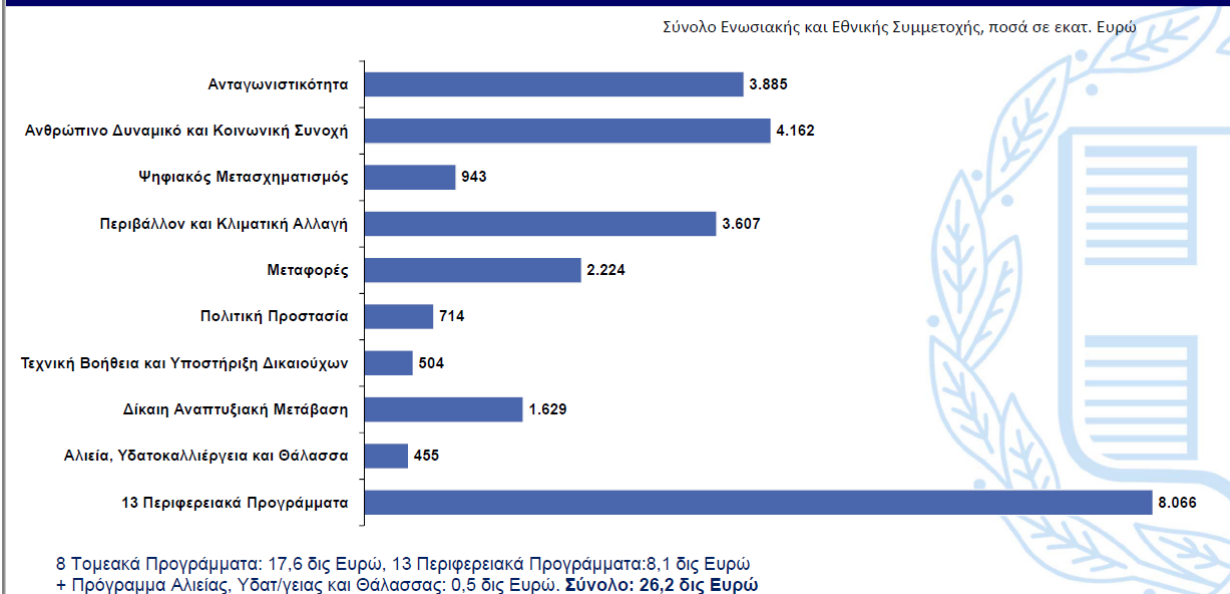
3.6.1 ΕΣΠΑ – Νέα προγραμματική περίοδος 2021- 2027

Οι στόχοι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία θα χρηματοδοτηθεί το Εταιρικό Σύμφωνο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2021-2027, υλοποιούνται μέσα από επιχειρησιακά προγράμματα.

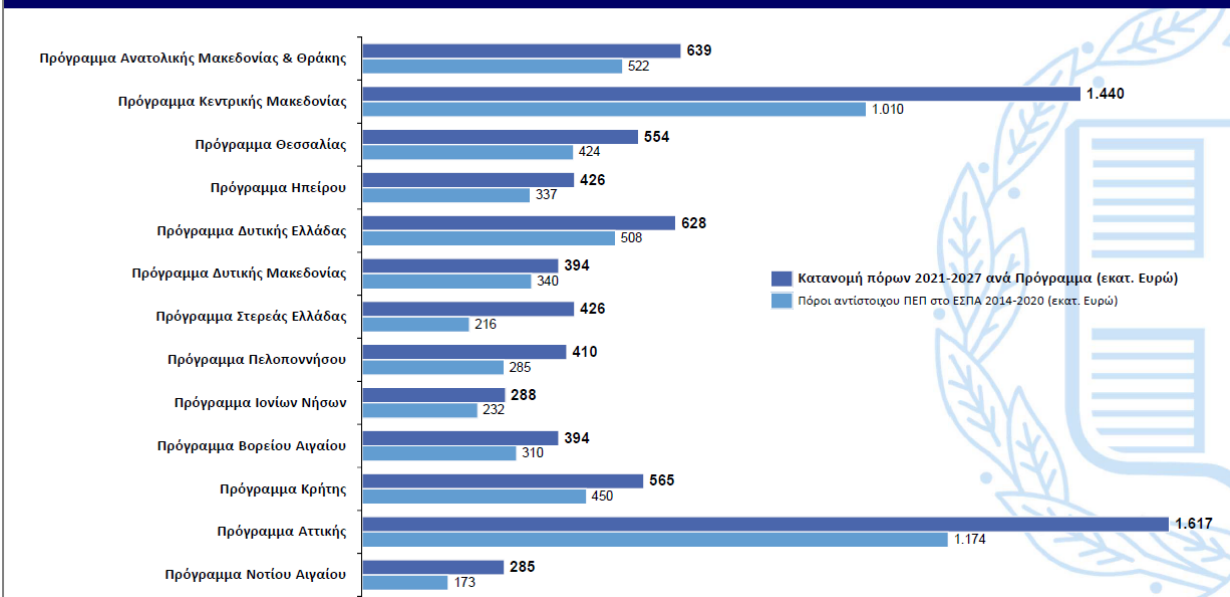
Τα Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι πολυετή προγράμματα που ισχύουν για όλη την περίοδο προγραμματισμού 2021-2027 και συνδέονται με τομείς ή/και συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες σε διεθνές, εθνικό ή τοπικό επίπεδο.

Η αρχιτεκτονική του ΕΣΠΑ 2021-2027, η οποία εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2021, παρουσιάζεται στην ακόλουθη εικόνα. Τόσο τα τομιακά προγράμματα για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή όσο και για τις μεταφορές συγκεντρώνουν σημαντικά ποσοστά του προβλεπόμενου προϋπολογισμού του νέου προγράμματος

Τα Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2021-2027



Περιφερειακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2021-2027



Εικόνα 3-2: Διάρθρωση νέου ΕΣΠΑ

Όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο νέο εταιρικό σύμφωνο του ΕΣΠΑ (2021-2027) εξυπηρετούνται 6 στόχοι πολιτικής, οι οποίοι περιγράφονται ως εξής:

➤ **ΣΠ1. Μια εξυπνότερη Ευρώπη μέσω της προώθησης του καινοτόμου και έξυπνου οικονομικού μετασχηματισμού**

Ειδικό Στόχο:

1. ενίσχυση των ικανοτήτων έρευνας και καινοτομίας και αξιοποίηση των προηγμένων τεχνολογιών
2. εκμετάλλευση των οφελών της ψηφιοποίησης για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις κυβερνήσεις
3. ενίσχυση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ

4. ανάπτυξη δεξιοτήτων για την έξυπνη εξειδίκευση, τη βιομηχανική μετάβαση και την επιχειρηματικότητα

Σύνδεση με Προγράμματα:

- Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα»
- Πρόγραμμα «Ψηφιακός Μετασχηματισμός»
- Πρόγραμμα «Πολιτική Προστασία»
- 13 Περιφερειακά Προγράμματα

➤ **ΣΠ2. Μια πιο πράσινη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη μέσω της προώθησης της καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων**

Ειδικοί Στόχοι:

1. προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης
2. προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
3. ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο
4. προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές
5. προαγωγή της βιώσιμης διαχείρισης του νερού
6. προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία
7. ενίσχυση της βιοποικιλότητας, των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης

Σύνδεση με Προγράμματα:

- Πρόγραμμα «Περιβάλλον και Κλιματική Αλλαγή»
- Πρόγραμμα «Πολιτική Προστασία»
- Πρόγραμμα «Μεταφορές»
- 13 Περιφερειακά Προγράμματα
- Πρόγραμμα «Αλιεία, Υδατοκαλλιέργεια και Θάλασσα»

➤ **ΣΠ3. Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων ΤΠΕ**

Ειδικοί Στόχοι:

1. ενίσχυση της ψηφιακής συνδεσιμότητας
 2. ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
 3. ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυννοριακή κινητικότητα
 4. προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας
- Σύνδεση με Προγράμματα:

- Πρόγραμμα «Μεταφορές»
- 13 Περιφερειακά Προγράμματα

➤ **ΣΠ4. Μια πιο κοινωνική Ευρώπη μέσω της υλοποίησης του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων**

Ειδικόί Στόχοι:

1. ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των αγορών εργασίας και της πρόσβασης σε ποιοτικές θέσεις απασχόλησης μέσω της ανάπτυξης της κοινωνικής καινοτομίας και των υποδομών
2. βελτίωση της πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης χωρίς αποκλεισμούς μέσω της ανάπτυξης υποδομών
3. ακόμη μεγαλύτερη κοινωνικοοικονομική ένταξη περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, μεταναστών και των μειονεκτουσών ομάδων, με την εφαρμογή ολοκληρωμένων μέτρων που αφορούν μεταξύ άλλων τη στέγαση και τις κοινωνικές υπηρεσίες
4. εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στην υγειονομική περίθαλψη με την ανάπτυξη υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της πρωτοβάθμιας υγειονομικής περίθαλψης
5. βελτίωση της πρόσβασης στην απασχόληση όλων των ατόμων που αναζητούν εργασία, ιδίως των νέων και των μακροχρόνια ανέργων και των ανενεργών ατόμων, προώθηση της αυτοαπασχόλησης και της κοινωνικής οικονομίας
6. εκσυγχρονισμός των θεσμών και των υπηρεσιών της αγοράς εργασίας για την αξιολόγηση και την πρόβλεψη των αναγκών δεξιοτήτων και διασφάλιση της έγκαιρης και εξατομικευμένης βοήθειας και υποστήριξη για να ταιριάζουν στην αγορά εργασίας, μεταβάσεις και την κινητικότητα
7. προώθηση της συμμετοχής των γυναικών στην αγορά εργασίας, καλύτερη ισορροπία εργασίας/ζωής συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε υπηρεσίες παιδικής μέριμνας, ένα υγιές και καλά προσαρμοσμένο περιβάλλον εργασίας αντιμετώπιση των κινδύνων για την υγεία, την προσαρμογή των εργαζομένων, των επιχειρήσεων και των επιχειρηματιών στην αλλαγή, και την ενεργό και υγιή γήρανση
8. βελτίωση της ποιότητας, της αποτελεσματικότητας και της σχέσης της αγοράς εργασίας με τα συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, υποστήριξη απόκτησης βασικών δεξιοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των ψηφιακών δεξιοτήτων
9. προώθηση της ίσης πρόσβασης και ολοκλήρωση της, ποιοτική και χωρίς αποκλεισμούς εκπαίδευση και κατάρτιση, ιδίως για τις μειονεκτούσες ομάδες, από την προσχολική εκπαίδευση και φροντίδα μέσω της γενικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, καθώς και για την τριτοβάθμια εκπαίδευση, καθώς και την εκπαίδευση ενηλίκων και τη μάθηση, συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης της μαθησιακής κινητικότητας για όλους
10. προώθηση της δια βίου μάθησης, κυρίως ευέλικτη αναβάθμιση των δεξιοτήτων και επανακατάρτισης των ευκαιριών για όλους, λαμβάνοντας υπόψη τις ψηφιακές δεξιότητες, καλύτερη πρόβλεψη των αλλαγών και των νέων απαιτήσεων δεξιοτήτων με βάση τις ανάγκες της αγοράς εργασίας, της διευκόλυνσης της μετάβασης της σταδιοδρομίας και την προώθηση της επαγγελματικής κινητικότητας
11. προώθηση της ενεργού ένταξης με στόχο την προώθηση της ισότητας των ευκαιριών και την ενεργό συμμετοχή και τη βελτίωση της απασχολησιμότητας
12. προώθηση της κοινωνικο-οικονομικής ένταξης των υπηκόων τρίτων χωρών και των περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, όπως οι Ρομά
13. ενίσχυση της ίσης και έγκαιρης πρόσβασης σε ποιοτικές, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες, εκσυγχρονισμός των συστημάτων κοινωνικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της πρόσβασης στην κοινωνική προστασία, βελτίωση της προσβασιμότητας, της αποτελεσματικότητας και της ανθεκτικότητας των συστημάτων υγειονομικής περίθαλψης και των υπηρεσιών μακροχρόνιας φροντίδας
14. προώθηση της κοινωνικής ενσωμάτωσης των ατόμων που διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού, συμπεριλαμβανομένων των απόρων και τα παιδιά

15. αντιμετώπιση υλικής στέρησης μέσω της τροφής ή/και βασική υλική βοήθεια στους απόρους, συμπεριλαμβανομένων των συνοδευτικών μέτρων
 Σύνδεση με Προγράμματα:

- Πρόγραμμα « Ανθρώπινο Δυναμικό και Κοινωνική Συνοχή»
- Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα»
- Πρόγραμμα «Ψηφιακός Μετασχηματισμός»
- 13 Περιφερειακά Προγράμματα

➤ **ΣΠ5. Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της, μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης των αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών, καθώς και μέσω της στήριξης τοπικών πρωτοβουλιών**

Ειδικόί Στόχοι:

1. ενίσχυση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας στις αστικές περιοχές
2. ενίσχυση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής τοπικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών και των παράκτιων περιοχών μέσω της τοπικής ανάπτυξης με πρωτοβουλία των τοπικών κοινοτήτων

Σύνδεση με Προγράμματα:

- 13 Περιφερειακά Προγράμματα
- Πρόγραμμα «Αλιεία, Υδατοκαλλιέργεια και Θάλασσα»

3.6.2 Σύμπραξη Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα – ΣΔΙΤ

Οι κυβερνήσεις έχουν χρησιμοποιήσει ένα τέτοιο μείγμα δημόσιων και ιδιωτικών προσπαθειών σε όλη την ιστορία. Ωστόσο, στα τέλη του 20ού αιώνα και στις αρχές του 21ου αιώνα παρατηρήθηκε μια σαφής τάση να αξιοποιήσουν περισσότερο τις διάφορες συμφωνίες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα είναι μια συμφωνία συνεργασίας μεταξύ δύο ή περισσότερων δημόσιων και ιδιωτικών τομέων, συνήθως μακροπρόθεσμου χαρακτήρα. Και οι δύο οντότητες συμφωνούν να μοιραστούν τις δεξιότητές τους και τα περιουσιακά τους στοιχεία για να διευκολύνουν το ευρύ κοινό μέσα από τις υπηρεσίες του.

Πίνακας 4: Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο ΣΔΙΤ

Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο	Πράσινη Βίβλος (Green Paper), σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης.
	Ανακοίνωση (Communication) της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης της 15.11.2005.
	Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων: Οδηγία 2004/17/ΕΚ.
	Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων: Οδηγία 2004/18/ΕΚ.
	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2013.

	<i>Το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τις ΣΔΙΤ στην Ευρώπη χαρακτηρίζεται, σύμφωνα και με τις παρατηρήσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Δήμων και Περιφερειών (CEMR), από την απουσία πρόνοιας για έργα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΤΑ)</i>
Εθνικό πλαίσιο	<i>ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα</i>
	<i>ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3483/2006 (ΦΕΚ Α' 169) Τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων για τη χρηματοδοτική μίσθωση, διατάξεις περί δημοσίων εσόδων και άλλες ρυθμίσεις – Άρθρο 16 παρ. 1.</i>
	<i>Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 59: Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε (ΦΕΚ Α 63)</i>
	<i>Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 60: Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών» όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005 (ΦΕΚ Α 64).</i>
	<i>Νόμος 3389/2005 «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα» (ΦΕΚ Α' 232/22-9-2005) (όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το Νόμο 3483/2006, ΦΕΚ Α' 169/7.8.2006).</i>
	<i>Παρατηρείται ότι το ελληνικό θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ είναι ήδη απαρχαιωμένο. Χρειάζεται: α) κωδικοποίηση, β) απλούστευση, γ) εξειδίκευση και δ) πρέπει να λάβει υπόψη του τις ιδιαιτερότητες και προοπτικές της ΤΑ.</i>

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμβάσεις, κατά κανόνα μακροχρόνιες, μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Οι ρόλοι του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

- Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα 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



Εικόνα 3: Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ

Τα έργα ΣΔΙΤ διακρίνονται σε δυο κατηγορίες. Σε συμπράξεις για έργα ανταποδοτικού χαρακτήρα και σε συμπράξεις για έργα μη ανταποδοτικού χαρακτήρα.

Ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα: Τα έργα για τα οποία το Δημόσιο δεν επιβαρύνεται οικονομικά, αλλά αντίθετα εισπράττει μίσθωμα από τη σύμπραξη. Πρόκειται για έργα ή προσφερόμενες υπηρεσίες των οποίων το προϊόν μπορεί να τιμολογηθεί και να αποφέρει έσοδα. Ο συμπράττων ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή τη λειτουργική και οικονομική εκμετάλλευση του έργου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένους όρους έτσι, ώστε από τα έσοδα να επιτύχει την απόσβεση και την επιθυμητή απόδοση των κεφαλαίων που επένδυσε στο έργο. Αυτού του τύπου τα έργα ενδείκνυνται για την αξιοποίηση της ανεκμετάλλευτης Δημόσιας περιουσίας. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 χρόνια ως συνάρτηση της προβλεπόμενης περιόδου επιστροφής των επενδυμένων κεφαλαίων αυξημένων ως προς το ύψος της συμφωνηθείσας απόδοσης των κεφαλαίων του ιδιώτη. Μπορεί να υπάρχει ρήτρα, σε περίπτωση που ο ιδιώτης από τα έσοδα της σύμπραξης αποσβέσει τα κεφάλαια που επένδυσε, η σύμπραξη να ολοκληρώνεται και το έργο να περιέρχεται στο Δημόσιο νωρίτερα. Ο βαθμός συμμετοχής του Δημοσίου στη σύμπραξη συνήθως περιορίζεται στην εκχώρηση της γης και στη διευκόλυνση για την εξασφάλιση των αδειοδοτήσεων του έργου.

Μη ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα: Τα έργα εκείνα για τα οποία το Δημόσιο καταβάλλει πληρωμή στον ιδιώτη. Είναι κυρίως έργα δημόσιου χαρακτήρα (λ.χ. Δημαρχείο, Παιδικό Σταθμοί, Σχολεία, Πολιτιστικά και Αθλητικά Κέντρα, κ.λπ.) τα οποία αφορούν στην παροχή υπηρεσιών οι οποίες χαρακτηρίζονται ως δημόσιο αγαθό. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή του έργου και στη συνέχεια το Δημόσιο καταβάλλει ετήσια πληρωμή που καλύπτει: το αρχικό κόστος της επένδυσης, το κόστος συντήρησης του έργου, το κόστος λειτουργίας και το κόστος διαχείρισης (εφόσον συμφωνηθεί ότι αυτά αποτελούν ευθύνη του ιδιώτη). Τα έργα ενδείκνυνται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το Δημόσιο επιθυμεί να προβεί σε μείωση των επιβαρύνσεων του προϋπολογισμού στο παρόν και μετάθεση των εκρών στο μέλλον. Με την εξοικονόμηση πόρων το Δημόσιο επιτρέπει να υλοποιηθούν στον παρόντα χρόνο περισσότερα έργα. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 έτη.

Οι Δημόσιοι Φορείς που σκοπεύουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, πρέπει να υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η

οποία θα συνοδεύεται από τα απαραίτητα στοιχεία που θα τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της. Η πρόταση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΔΙΤ

Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να δίνουν μια αξιόπιστη εικόνα του έργου και της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συνολική διάρκεια ζωής του. Για αυτό απαιτείται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, όπου πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι κίνδυνοι ζήτησης και προβλεπόμενων εσόδων.

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ μελετά την πρόταση του Δημοσίου Φορέα και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως Σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, όπως αρχικά είχε κατατεθεί ή όπως τελικά διαμορφώθηκε κατόπιν αναγκαίων τροποποιήσεων, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα και τον καλεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005.

Πλεονεκτήματα από την εφαρμογή ΣΔΙΤ και την υλοποίησή τους στην Τοπική Αυτοδιοίκηση

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα από την εφαρμογή των ΣΔΙΤ αφορά το αμοιβαίο όφελος των δύο πλευρών καθώς η μεταξύ τους συνεργασία οδηγεί στη δόμηση μιας νέας σχέσης δημόσιου και ιδιωτικού που να είναι επωφελής και για τα δυο μέρη (win – win) με ταυτόχρονη μεταφορά των επενδυτικών κινδύνων στον ιδιώτη επενδυτή και πολύ λιγότερο στο δημόσιο. Η συνεργασία των δημοσίων αρχών με τις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα καλύπτει πολυάριθμα πεδία δραστηριότητας στον τομέα του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της παραγωγής, διαχείρισης, διοίκησης, επιχειρησιακής λειτουργίας, ανακαίνισης, συντήρησης, κ.λπ. των νέων ή υφισταμένων έργων και υποδομών μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας. Στο ίδιο πλαίσιο συμπεριλαμβάνονται ζητήματα αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του δημόσιου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα της οικονομίας καθώς και συμβάσεις τύπου outsourcing όπου εκχωρείται σε ιδιώτες η παροχή υπηρεσιών (οι οποίες, χωρίς τη σύμπραξη του ιδιωτικού τομέα, θα ήταν αμιγώς δημόσιου χαρακτήρα και κοινής ωφελείας). Στη συνεργασία η παραχωρησιούχος εταιρία, δηλαδή ο ανάδοχος του συγχρηματοδοτούμενου έργου, είναι συνήθως κοινοπραξία ή άλλου τύπου νομική συνεργασία πολλών επιχειρήσεων με διακριτούς τομείς δραστηριότητας και τεχνογνωσίας, όπως: κατασκευαστικές εταιρίες, τραπεζικά και οικονομικά ιδρύματα, ανεξάρτητοι χρηματοδότες, εξειδικευμένες κατά περίπτωση επιχειρήσεις, εταιρίες συμβουλών, προμηθευτών, κ.λπ.

- Η μέθοδος ΣΔΙΤ αφορά την παραγωγή μεγάλων και συνθέτων έργων υψηλών απαιτήσεων καθώς και έργων μεγάλης χωρικής και υπεροπτικής εμβέλειας. Ιδιαίτερα όταν η οικονομία μιας χώρας δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει τη μελέτη, την κατασκευή, τη διασφάλιση της ποιότητας, το διαρκή έλεγχο, την επιχειρησιακή λειτουργία και αδυνατεί να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα των έργων σε βάθος χρόνου. Όταν η Διοίκηση αφενός δε γνωρίζει και αφετέρου αδυνατεί να προχωρήσει στην έγκαιρη Μελέτη, Ωρίμανση και Δημοπράτηση των έργων. Ακόμη περισσότερο όταν η Διοίκηση, εξαιτίας του μεγέθους, της διαχειριστικής συνθετότητας και της επιστημονικο-τεχνολογικής πολυπλοκότητας των έργων, δε μπορεί να ανταπεξέλθει εκ των προτέρων στις απαιτήσεις των Μελετών και της Κατάρτισης των Τευχών Δημοπράτησης ούτε, φυσικά, να Διασφαλίσει την Ποιότητα και την Οικονομικότητα των Έργων.
- Με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, τα έργα δεν ιδιωτικοποιούνται ούτε αποκρατικοποιούνται. Όταν εκπνεύσει η διάρκεια της σύμβασης με τους παραχωρησιούχους, τα έργα επανέρχονται στην κυριότητα και στην ιδιοκτησία του δημοσίου. Στο μεσοδιάστημα, το Δημόσιο εξοικονομεί πόρους που μπορεί να κατευθύνει στην κάλυψη άλλων αναγκών
- Η συνεργασία και η όσμωση δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με τη μέθοδο ΣΔΙΤ είναι μια σχέση αμοιβαίου οφέλους (win – win) όπου ο επενδυτικός κίνδυνος μεταβιβάζεται από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα
- Εξέλιξη και διαρκής αναβάθμιση της νομικής επιστήμης που διέπει τις Δημόσιες Συμβάσεις των ΣΔΙΤ, προχωρεί και εξελίσσεται.

Ειδικά για την περίπτωση της τοπικής αυτοδιοίκησης:

- Μείωση κόστους
- Διανομή κινδύνου
- Βελτιωμένα επίπεδα υπηρεσίας ή διατήρησης των υπαρχόντων επιπέδων υπηρεσιών
- Αύξηση των εισοδημάτων
- Αποδοτικότερη εφαρμογή
- Οικονομικά οφέλη

Μειονεκτήματα και κίνδυνοι των ΣΔΙΤ

Παράλληλα, η πλούσια πλέον διεθνής εμπειρία, έχει εντοπίσει ορισμένα προβλήματα κατά την εφαρμογή των ΣΔΙΤ από την ΤΑ, που θα μπορούσαν να περιγράψουν παρακάτω:

- Οι δημόσιες-ιδιωτικές συνεργασίες, σε πολλές περιπτώσεις, προσομοιάζουν με τις ιδιωτικοποιήσεις.
- Με την είσοδο σε μια δημόσια-ιδιωτική συνεργασία, η τοπική αυτοδιοίκηση χάνει τον έλεγχο της παροχής υπηρεσιών.
- Οι δημόσιες-ιδιωτικές συνεργασίες ισχύουν κυρίως για τα **έργα υποδομής**.
- Ο κύριος λόγος για τις τοπικές κυβερνήσεις που εισάγουν ιδιωτικές συνεργασίες, είναι γιατί επιθυμούν να αποφύγουν την εμφάνιση του χρέους.
- Η ποιότητα της υπηρεσίας, σε πολλές περιπτώσεις, μειώνεται
- Το προσωπικό της αυτοδιοίκησης υποβαθμίζεται με την εφαρμογή των ΣΔΙΤ.
- Το κόστος της υπηρεσίας θα αυξηθεί για να πληρωθεί το κέρδος του ιδιωτικού συνεργάτη.
- Η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να χρηματοδοτήσει το κόστος από τις υπηρεσίες, με χαμηλότερο κόστος από ότι ο ιδιωτικός τομέας.
- Συνταγματικά ζητήματα, ιδίως σε ότι αφορά τα όρια της παραχώρησης
- Αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων του Δημοσίου.

- Χρόνος και ασφάλεια διαδικασιών ωρίμανσης των έργων

3.6.3 Ευρωπαϊκά ταμεία

Η περιφερειακή πολιτική (πολιτική συνοχής) και το Επενδυτικό Σχέδιο για την Ευρώπη αποτελούν τις κύριες επενδυτικές πολιτικές της ΕΕ που υποστηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη, την αειφόρο ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής με τη χρηματοδότηση της ευφυούς κινητικότητας, των πολυτροπικών μεταφορών, των καθαρών μεταφορών και της αστικής κινητικότητας.

Προκειμένου να επιτευχθεί χρηματοδότηση για έργα μεταφορών και κινητικότητας, έχουν αυξηθεί τα κριτήρια σχετικά με την περιβαλλοντική βιωσιμότητα του έργου. Υπάρχει μια σειρά επιλογών χρηματοδότησης για έργα μεταφορών και κινητικότητας, όπως:

- Ευρωπαϊκό Ταμείο Διαρθρωτικών Επενδύσεων (ESIF)
- Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF)
- Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων.
- Ταμείο InvestEU

Πρωτοβουλία Jessica (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

Αποτελεί ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της ΕΤΕπ σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στοχεύει:

- Στην ανάπτυξη βιώσιμων αστικών έργων
- Στην ανάπτυξη συμπράξεων μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων και
- Στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής
- Στην εξοικείωση των κρατών μελών, των περιφερειών και των πόλεων με χρηματοδοτικά εργαλεία

Πρόκειται για τη μετάβαση από τις εφάπαξ επιδοτήσεις στην παροχή δανεισμού με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους αλλά και την ανάγκη προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων ως εχέγγυο βιωσιμότητας των αναλαμβανόμενων επενδύσεων.

Πρόγραμμα InvestEU

Για τον προϋπολογισμό της ΕΕ (2021-2027), τον Ιούνιο του 2018 η Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία του προγράμματος InvestEU, προκειμένου να ενταχθούν στο ίδιο πλαίσιο τα χρηματοδοτικά κονδύλια που χορηγούνται από τον προϋπολογισμό της ΕΕ για δάνεια και εγγυήσεις. Σύμφωνα με την πρόταση, ο προϋπολογισμός της ΕΕ θα παράσχει εγγύηση ύψους 38 δισ. € για τη στήριξη έργων στρατηγικής σημασίας σε ολόκληρη την ΕΕ μέσω του προγράμματος και η Επιτροπή εκτιμά ότι, προσελκύοντας ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις, το Ταμείο InvestEU θα κινητοποιήσει στη διάρκεια της 7ετίας πρόσθετες επενδύσεις άνω των 650 δισ. € σε ολόκληρη την ΕΕ.

Το InvestEU θα στηρίξει τέσσερις τομείς πολιτικής:

Χρηματοδότηση έργων σχετικών με τα εξής: **βιώσιμη ενέργεια | ψηφιακή συνδεσιμότητα | μεταφορές | κυκλική οικονομία | ύδρευση, αποχέτευση | άλλες περιβαλλοντικές υποδομές κ.λπ.**



ΕΡΕΥΝΑ, ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ

Χρηματοδότηση έργων σχετικών με τα εξής: **έρευνα και καινοτομία | μεταφορά των ερευνητικών αποτελεσμάτων στην αγορά | ψηφιοποίηση της βιομηχανίας περαιτέρω ανάπτυξη καινοτόμων επιχειρήσεων | τεχνητή νοημοσύνη κ.λπ.**



ΜΙΚΡΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Διευκόλυνση της πρόσβασης σε χρηματοδότηση για **μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) | επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης.**



ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ

Χρηματοδότηση έργων σχετικών με τα εξής: **δεξιότητες, εκπαίδευση, κατάρτιση | κοινωνικές κατοικίες, σχολεία, πανεπιστήμια, νοσοκομεία | κοινωνική καινοτομία | υγειονομική περίθαλψη, μακροπρόθεσμη φροντίδα και προσβασιμότητα | μικροχρηματοδότηση | κοινωνικές επιχειρήσεις | ένταξη μεταναστών, προσφύγων και ευάλωτων ατόμων κ.λπ..**

Η πρόταση αφορά τρία μέρη:

1. Ταμείο InvestEU

Το Ταμείο InvestEU είναι το νέο επενδυτικό μέσο της ΕΕ. Ο στόχος του ταμείου είναι να κινητοποιήσει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην ΕΕ για την κάλυψη του υφιστάμενου επενδυτικού χάσματος στην Ευρώπη. Παρέχει εγγυήσεις της ΕΕ με στόχο την κινητοποίηση δημόσιων και ιδιωτικών πηγών χρηματοδότησης, με τη μορφή δανείων, εγγυήσεων, ιδίων κεφαλαίων ή άλλων μέσων της αγοράς, για στρατηγικές επενδύσεις υποστήριξης των εσωτερικών πολιτικών της ΕΕ. Βασίζεται στην επιτυχή υλοποίηση, κατά την τρέχουσα περίοδο 2014-2020, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων και άλλων χρηματοδοτικών μέσων.

2. Συμβουλευτικός κόμβος InvestEU

Με τον συμβουλευτικό κόμβο InvestEU, η Επιτροπή προτείνει να ενοποιηθούν οι υφιστάμενες 13 διαφορετικές συμβουλευτικές υπηρεσίες σε έναν ενιαίο φορέα εξυπηρέτησης ο οποίος θα συμβάλλει στην ανάπτυξη έργων. Στόχος του θα είναι να προσφέρει τεχνική υποστήριξη και βοήθεια για την προετοιμασία, ανάπτυξη, διάρθρωση και υλοποίηση έργων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ικανοτήτων.

3. Ευρωπαϊκή Πύλη Επενδυτικών Έργων

Η πύλη θα φέρνει σε επαφή επενδυτές και φορείς υλοποίησης έργων, παρέχοντας μια βάση δεδομένων εύκολα προσβάσιμη και εύχρηστη, προβάλλοντας καλύτερα τα έργα και βοηθώντας τους επενδυτές να εντοπίζουν επενδυτικές δυνατότητες στον τομέα ή τον τόπο που τους ενδιαφέρει.

3.6.4 Εθνικά ταμεία

Πράσινο Ταμείο

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ., εποπτευόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας που συστήθηκε με τον ν. 3889/2010 ΦΕΚ 182 Α' «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις». Διαδέχθηκε το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων» (ΕΤΕΡΠΣ) του ν.δ. 1262/1972 (ΦΕΚ 194 Α'). Ουσιαστικά, αποτελεί μία εντελώς νέα δομή στην οποία μεταβιβάζεται η είσπραξη και η διαχείριση όλων των πόρων που είχαν θεσπιστεί με σειρά νομοθετημάτων υπέρ ΕΤΕΡΠΣ, καθώς και των πράσινων και λοιπών πόρων που προβλέπονται στον ιδρυτικό νόμο (όπως ισχύει). Επιπλέον, το Πράσινο Ταμείο διαχειρίζεται τους πόρους του «Ταμείου Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» (ν. 3843/2010, ν. 4014/2011, ν.4178/2013 και ν. 4495/2017), του «Γαλάζιου Ταμείου» και του «Ειδικού Φορέα Δασών».

Το Πράσινο Ταμείο, για την επίτευξη του σκοπού του, σχεδιάζει και πραγματοποιεί Χρηματοδοτικά Προγράμματα (Χ.Π.) για την υλοποίηση έργων, δράσεων και λοιπών παρεμβάσεων προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. Τα εν λόγω Χρηματοδοτικά Προγράμματα, στο πλαίσιο διασφάλισης της διαφάνειας των χρηματοδοτήσεων και της εξυπηρέτησης των στόχων των αντίστοιχων περιβαλλοντικών πολιτικών, διαρθρώνονται σε άξονες προτεραιότητας, μέτρα και δράσεις, καθορίζουν τους δικαιούχους φορείς, το ύψος της χρηματοδότησης και τα κριτήρια αξιολόγησης των υποβαλλόμενων προτάσεων.

- *Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ»*

Το Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» ενισχύει έργα, δράσεις και άλλες παρεμβάσεις που στοχεύουν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση των πόλεων, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους.

Δικαιούχοι του Άξονα Προτεραιότητας «Αστική Αναζωογόνηση 2019» του Χ.Π. «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» είναι οι Ο.Τ.Α. α' βαθμού της χώρας Χωρικό πεδίο εφαρμογής του Χ.Π. είναι οι πόλεις και οικισμοί με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή οικισμοί οριοθετημένοι με πράξη της διοίκησης στερούμενων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.

Ο Άξονας Προτεραιότητας του Χρηματοδοτικού Προγράμματος περιλαμβάνει δύο (2) μέτρα σε αντιστοιχία με τις επιλέξιμες κατηγορίες δράσεων ως εξής:

- Μέτρο 1. Σύνθετες αστικές αναπλάσεις
- Μέτρο 2. Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο

Εν συνεχεία παρατίθενται δράσεις που σχετίζονται με τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ .

Στο **Μέτρο 1**, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

- Δράση 1.1. Ολοκληρωμένα έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου

Στο **Μέτρο 2**, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

- Δράση 2.1. Αναδιαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.
- Δράση 2.2. Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.
- Δράση 2.4. Βελτίωση και συμπλήρωση υφιστάμενων δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, κυρίως μέσω φυτεύσεων και βελτίωσης των σχετικών υποδομών.
- Δράση 2.5. Αισθητική, λειτουργική, περιβαλλοντική αναβάθμιση, διεύρυνση, ανακατασκευή, πεζοδρόμων ή και πεζοδρομίων και επιμέρους υποδομών τους, για τη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών με πρόνοια και για εμποδιζόμενα άτομα, σε κάθε περίπτωση λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού.

Δράση 2.9. Διαμόρφωση θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, υπαίθριων με βιοκλιματικά χαρακτηριστικά και υλικά καθώς και υπόγειων.

3.7 Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης

3.7.1 Δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Κω

Η ύπαρξη ενός σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης αποτελεί μια απαραίτητη προϋπόθεση για ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ο ορισμός και η δόμηση ενός τέτοιου σχεδίου επιτρέπει τη συνεχή και του εκ σύνεγγυς παρακολούθηση της εξέλιξης υλοποίησης και εφαρμογής των μέτρων και των παρεμβάσεων που έχουν σκιαγραφηθεί σε προγενέστερο στάδιο, την επίτευξη των σκοπών του προγράμματος και την αποτίμηση εν γένει της προόδου προς τη βιωσιμότητα.

Ένα σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ αποτελείται από δείκτες και στόχους και οφείλει να είναι «έξυπνο ή SMART». Πιο αναλυτικά, τόσο οι δείκτες όσο και οι ποσοτικοί στόχοι αυτών πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένοι με την ανάγκη προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, να ακολουθούν τις προτεραιότητες και τους σκοπούς του προγράμματος, ενώ, ακόμη, οφείλουν να είναι σαφείς, ακριβείς, ειδικοί και να εδράζονται σε ποσοτικούς και ποιοτικούς όρους, εύκολα κατανοητούς από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Επιπλέον, πρέπει να είναι εύκολα μετρήσιμοι, ενώ οι διαθέσιμες πηγές πρωτογενών δεδομένων πρέπει να επαρκούν, ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτύπωση των πιθανών 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.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει το πλαίσιο παρακολούθησης των μέτρων που προτείνονται μέσα από το ΣΒΑΚ Δήμου Κω. Κάθε δείκτης αντιστοιχεί και σε ένα μέτρο του ΣΒΑΚ (πρώτη στήλη από τα αριστερά).

Πίνακας 5: Πλαίσιο παρακολούθησης μέτρων και παρεμβάσεων ΣΒΑΚ Δήμου Κω

α/α Μέτρου	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης δείκτη	Έτος Βάσης	5ετία	10ετία
1.1	1	Πεζοδρόμια με επαρκές πλάτος (>1,5μ), ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγοί όδευσης τυφλών σε πεζοδρόμια	Μήκος πεζοδρομίων με επαρκές πλάτος, ράμπες ΑΜΕΑ & οδεύσεις τυφλών	-	5km	5km (συνολικά 10km)
1.2	2	Ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγοί όδευσης τυφλών σε δημοτικά κτήρια	Αριθμός δημοτικών κτηρίων με ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγούς όδευσης τυφλών	-	4	
1.3	3	Πεζοδρομημένες περιοχές	Ποσοστό αύξησης πεζοδρομημένων περιοχών	-	18%	27%
1.4	4	Βελτίωση ασφάλειας μετακινήσεων μαθητών στα σχολεία	Σχολικές μονάδες στις οποίες εφαρμόστηκαν ασφαλείς διαδρομές/σχολικοί δακτύλιοι	-	6	5 (11 συνολικά)
1.5	5	Σύστημα πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτες	Αριθμός νέων πινακίδων	-	Απαιτείται μελέτη για καθορισμού μεγέθους παρεμβάσεων	
1.6	6	Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση	Μήκος οδών με βελτιωμένη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση	-	7km	8km (15km συνολικά)
2.1	7	Ποδηλατικές διαδρομές και σχετικές εγκαταστάσεις	Μήκος (km) νέων Ποδηλατοδρόμων	-	3,1 km	3,1 km

α/α Μέτρου	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης δείκτη	Έτος Βάσης	5ετία	10ετία
2.2	8	Επέκταση δικτύου θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων	-	4	-
2.3	9	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	-	4	2 (6 συνολικά)
3.1	10	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Νέα ιεράρχηση οδικού δικτύου	-	βλέπε σχετική παράγραφο	βλέπε σχετική παράγραφο
3.2	11	Αναδιαμόρφωση κόμβων/διασταυρώσεων	Αριθμός αναβαθμισμένων κόμβων/διασταυρώσεων	-	-	3
3.3	12	Βελτίωση οδών του Δήμου μέσω αντικατάστασης υλικών ασφαλτόστρωσης	Μήκος οδών στις οποίες έγινε αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης	-	2km	2km (συνολικά 4 km)
3.4	13	Ανυψωμένες διαβάσεις πεζών	Ποσοστό δικτύου με νέες/ανυψωμένες διαβάσεων πεζών	-	Στο 30% του δικτύου	Στο 50% του δικτύου
4.1	14	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης	Έκταση περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης	-	25%	35%
4.2	15	Θέσεις στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες	Αριθμός θέσεων για ειδικές κατηγορίες	-	20	20 (συνολικά 40)

α/α Μέτρου	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης δείκτη	Έτος Βάσης	5ετία	10ετία
4.3	16	Αύξηση διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός χώρων στάθμευσης εντός πόλης	-	1	1 (συνολικά 2)
4.4	17	Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης	Λειτουργία Δημοτικής Αστυνομίας	-	-	-
5.1	18	Τροποποίηση, αναδιάρθρωση, πύκνωση δρομολογίων	Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων	-	Απαιτείται μελέτη αστικής συγκοινωνίας	
5.2	19	Λεωφορειακή γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας	Έκταση περιοχής κάλυψης με δημοτική συγκοινωνία (απαιτείται μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας)	-	20% του αστικού ιστού	50% του αστικού ιστού
6.1	20	Προώθηση Ηλεκτροκίνησης	Αριθμός Θέσεων φόρτισης Η/Ο	-	Ορίζεται από τη μελέτη ΣΦΗΟ του Δήμου Κω	Ορίζεται από τη μελέτη ΣΦΗΟ του Δήμου Κω
7.1	21	Έξυπνο σύστημα διαχείρισης τροφοδοσίας	Θέσπιση και λειτουργία συστήματος	-	Θέσπιση και λειτουργία συστήματος	Λειτουργία συστήματος
7.2	22	Παροχή οικονομικών κινήτρων σε επιχειρήσεις φιλικές	Ποσοστό επιχειρήσεων στις οποίες δόθηκαν κίνητρα επί του συνόλου	-	20%	40%

α/α Μέτρου	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης δείκτη	Έτος Βάσης	5ετία	10ετία
		προς τις ενεργές μετακινήσεις	των επιχειρήσεων του Δήμου			
7.3	23	Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής σε πεζοδρομημένες οδούς	Θέσπιση και εφαρμογή διατάξεων	-	Θέσπιση και εφαρμογή διατάξεων	Εφαρμογή διατάξεων

3.7.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης

Για την σωστή παρακολούθηση του σχεδίου, δεν επαρκεί η αναγνώριση των καταλληλότερων δεικτών. Η διαδικασία υπολογισμού των δεικτών από τα στελέχη του Δήμου κατά την διάρκεια της υλοποίησης του ΣΒΑΚ αποτελεί ένα εξίσου σημαντικό αντικείμενο. Το σχέδιο παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει επαρκείς πληροφορίες προκειμένου διαφορετικά στελέχη του δήμου, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές να είναι σε θέση να εκτελέσουν την αξιολόγηση της προόδου του Σχεδίου.

Για τον σκοπό αυτό, παρατίθεται μια λεπτομερής δομή των προτεινόμενων δεικτών παρακολούθησης η οποία περιλαμβάνει τα εξής πεδία πληροφορίας και παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

- ✓ Ονομασία Δείκτη
- ✓ Μονάδα μέτρησης
- ✓ Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα
- ✓ Πηγές πρωτογενών δεδομένων
- ✓ Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό

Πίνακας 6: Μηχανισμός παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ Δήμου Κω

α/α Δείκτη	Ονομασία δείκτη	Μονάδα μέτρησης δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
1	Πεζοδρόμια με επαρκές πλάτος (>1,5μ), ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγιοί όδευσης τυφλών σε πεζοδρόμια	Μήκος πεζοδρομίων με επαρκές πλάτος, ράμπες ΑΜΕΑ & οδεύσεις τυφλών	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	Δήμος Κω	Δήμος Κω
2	Ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγιοί όδευσης τυφλών σε δημοτικά κτήρια	Αριθμός δημοτικών κτηρίων με ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγούς όδευσης τυφλών	Αριθμός δημοτικών κτιρίων με ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγούς όδευσης τυφλών	Δήμος Κω	Δήμος Κω
3	Πεζοδρομημένες περιοχές	Ποσοστό αύξησης πεζοδρόμων	Μήκος υφιστάμενων πεζοδρόμων Μήκος νέων πεζοδρόμων	Δήμος Κω	Δήμος Κω
4	Βελτίωση ασφάλειας μετακινήσεων μαθητών στα σχολεία	Σχολικές μονάδες στις οποίες εφαρμόστηκαν ασφαλείς διαδρομές/σχολικοί δακτύλιοι	Σχολικές μονάδες στις οποίες εφαρμόστηκαν ασφαλείς διαδρομές/σχολικοί δακτύλιοι	Δήμος Κω	Δήμος Κω
5	Σύστημα πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτες	Αριθμός νέων πινακίδων	Αριθμός νέων πινακίδων	Δήμος Κω	Δήμος Κω

α/α Δείκτη	Ονομασία δείκτη	Μονάδα μέτρησης δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
6	Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση	Μήκος οδών με βελτιωμένη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση	Μήκος οδών με νέα οριζόντια/κατακόρυφη σήμανση Μήκος οδικού δικτύου	Δήμος Κω	Δήμος Κω
7	Ποδηλατικές διαδρομές και σχετικές εγκαταστάσεις	Μήκος (km) νέων ποδηλατοδρόμων	Μήκος (km) νέων ποδηλατοδρόμων	Δήμος Κω	Δήμος Κω
8	Επέκταση δικτύου θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων	Δήμος Κω	Δήμος Κω
9	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Πλήθος σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος Κω	Δήμος Κω
10	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Νέα ιεράρχηση οδικού δικτύου	Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου	Δήμος Κω	Δήμος Κω
11	Αναδιαμόρφωση κόμβων/διασταυρώσεων	Αριθμός αναβαθμισμένων κόμβων/διασταυρώσεων	Πλήθος αναβαθμισμένων κόμβων/διασταυρώσεων	Δήμος Κω	Δήμος Κω
12	Βελτίωση οδών του Δήμου μέσω αντικατάστασης υλικών ασφαλτόστρωσης	Μήκος οδών της οποίες έγινε αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης	Μήκος οδών της οποίες έγινε αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης	Δήμος Κω	Δήμος Κω

α/α Δείκτη	Ονομασία δείκτη	Μονάδα μέτρησης δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
13	Ανυψωμένες διαβάσεις πεζών	Αριθμός νέων/ανυψωμένων διαβάσεων πεζών	Πλήθος νέων/ανυψωμένων διαβάσεων πεζών	Δήμος Κω	Δήμος Κω
14	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης	Έκταση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης	Χωρικά δεδομένα	Δήμος Κω	Δήμος Κω
15	Θέσεις στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες	Αριθμός θέσεων για ειδικές κατηγορίες	Αριθμός θέσεων για ειδικές κατηγορίες	Δήμος Κω	Δήμος Κω
16	Αύξηση διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός νέων χώρων στάθμευσης εντός πόλης	Πλήθος νέων χώρων στάθμευσης	Δήμος Κω Ιδιωτική εταιρία	Δήμος Κω
17	Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης	Λειτουργία δημοτικής αστυνομίας	Αριθμός κλήσεων δημοτικής αστυνομίας σε παράνομα σταθμευμένα οχήματα	Δημοτική Αστυνομία	Δήμος Κω
18	Τροποποίηση, αναδιάρθρωση, πύκνωση δρομολογίων	Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων	Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων	ΚΕΚΠΑΠΥΑΣ	Δήμος Κω
19	Λεωφορειακή γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας	Έκταση περιοχής κάλυψης με δημοτική συγκοινωνία	Χωρικά δεδομένα Περιοχή κάλυψης με δημοτική συγκοινωνία	Δήμος Κω	Δήμος Κω

α/α Δείκτη	Ονομασία δείκτη	Μονάδα μέτρησης δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
20	Πρώθηση Ηλεκτροκίνησης	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Πλήθος θέσεων φόρτισης	Δήμος Κω	Δήμος Κω
21	Έξυπνο σύστημα διαχείρισης τροφοδοσίας	Θέσπιση και λειτουργία συστήματος	Κανονισμός συστήματος διαχείρισης	Δήμος Κω	Δήμος Κω
22	Παροχή οικονομικών κινήτρων σε επιχειρήσεις φιλικές προς τις ενεργές μετακινήσεις	Ποσοστό επιχειρήσεων στις οποίες δόθηκαν κίνητρα επί του συνόλου των επιχειρήσεων του Δήμου	Πλήθος επιχειρήσεων στις οποίες δόθηκαν κίνητρα Συνολικός αριθμός επιχειρήσεων στο Δήμο	Δήμος Κω	Δήμος Κω
23	Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής σε πεζοδρομημένες οδούς	Θέσπιση και εφαρμογή διατάξεων	Διατάξεις	Δήμος Κω	Δήμος Κω

3.8 Εξειδίκευση μέτρων/ παρεμβάσεων – Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Κω

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, το Σχέδιο Δράσης ενός ΣΒΑΚ οφείλει να περιλαμβάνει κατά προτίμηση τα παρακάτω πεδία, ενώ παράλληλα οφείλει να συμμορφώνεται και με την ισχύουσα νομοθεσία (Ν.4784/2021), βάσει της οποίας τα μέτρα/παρεμβάσεις που προτείνονται πρέπει να κατατάσσονται σε συγκεκριμένες ενότητες, όπως περιγράφονται παρακάτω:

Τίτλος παρέμβασης/μέτρου: Το όνομα της προτεινόμενης λύσης

Περιγραφή του μέτρου: Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του μέτρου και το γεωγραφικό εύρος της εφαρμογής του. Σκόπιμη είναι και η παράθεση χαρτών/σκαριφημάτων.

Κατηγοριοποίηση βάσει ισχύουσας νομοθεσίας: Κατάταξη του μέτρου/παρέμβασης/δράσης σε τουλάχιστον μια από τις κάτωθι ενότητες, όπως αυτές προδιαγράφονται στο Άρθρο 3, παράγραφος 1 του νόμου 4784/2021:

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

Αναγκαιότητα της υλοποίησης (σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα): Αναφορά στους λόγους που οδήγησαν στην ανάπτυξη του συγκεκριμένου μέτρου, δηλαδή τα προβλήματα που καλείται να επιλύσει.

Σύνδεση με προτεραιότητες και στόχους: Επισημαίνονται οι προτεραιότητες και οι στόχοι που ικανοποιούνται από την υλοποίηση του συγκεκριμένου μέτρου.

Χρονοδιάγραμμα: Εκτίμηση του χρονοδιαγράμματος για την έναρξη υλοποίησης του μέτρου μέχρι την έναρξη λειτουργίας του. Στο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα λαμβάνεται υπόψη και η απαιτούμενη χρονική ακολουθία των μέτρων που λειτουργούν υποστηρικτικά και συνδυαστικά με το εξεταζόμενο μέτρο.

Ενδεικτικός προϋπολογισμός: Εκτίμηση του απαιτούμενου οικονομικού κόστους για την εφαρμογή του μέτρου (€/μονάδα).

Πηγές χρηματοδότησης: Αναφορά στα διαθέσιμα εθνικά, τοπικά, περιφερειακά ή και ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία που μπορούν να υποστηρίξουν την υλοποίηση του μέτρου

Φορείς σχεδιασμού/υλοποίησης/έγκρισης: Αναφέρονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και την έγκριση του μέτρου.

Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης: Αναφορά των κατάλληλων μεταβλητών/δεικτών για την παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης αλλά και

μετέπειτα των αποτελεσμάτων από τη λειτουργία του. Η μεθοδολογία παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει ποσοτικά στοιχεία αλλά και προσδιορισμό των χρονικών περιόδων (συνήθως ανά πενταετία) που θα πρέπει να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.

Πίνακας 7: Εξειδίκευση μέτρων

Κωδ.	Μέτρο	Περιγραφή μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα/ζητήματα	Σύνδεση με Προτεραιότητες	Σύνδεση με Στόχους	5 ετία	10 ετία	Ενδεικτικός Προϋπολ.	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης /εγκρίσεων
1.1	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑΜΕΑ, οδηγοί τυφλών κ.α.)	Πεζοδρόμια με επαρκές πλάτος (>1,5μ), ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγοί όδευσης τυφλών σε πεζοδρόμια	2,3,4	Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ	Προτεραιότητα 1 - Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Σ1.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,5μ.	✓	✓	30,000 €	Δήμος Κω	Δήμος Κω
1.2	Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτήρια και τις υπηρεσίες	Ράμπες ΑΜΕΑ & οδηγοί όδευσης τυφλών σε δημοτικά κτήρια	2,3,4	Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ	Προτεραιότητα 1 - Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	8,000 €	Δήμος Κω ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου Πράσινο Ταμείο	Δήμος Κω
1.3	Επέκταση πεζοδρομημένων περιοχών	Πεζοδρομήσεις οδών για την ασφαλή κίνηση πεζών, περιορισμό χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου αλλά και αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος. Για το συγκεκριμένο μέτρο απαιτείται κυκλοφοριακή μελέτη για τον προσδιορισμό των οδών.	2,5	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	Προτεραιότητα 1 - Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Προτεραιότητα 3 - Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Σ 1.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή Σ 3.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 3.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	Δεν κοστολογείται-απαιτείται μελέτη και το τελικό κόστος εξαρτάται από το μέγεθος των παρεμβάσεων	Δήμος Κω	Δήμος Κω
1.4	Εφαρμογή ασφαλών διαδρομών /σχολικών δακτυλίων & Διαμορφώσεις οδών έμπροσθεν σχολικών μονάδων	Βλέπε σχετική παράγραφο (3.9) για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Προτεραιότητα 1 - Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Προτεραιότητα 3 - Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Σ 3.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 3.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	165,000 €	Δήμος Κω ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου	Δήμος Κω
1.5	Σχεδιασμός ολοκληρωμένου συστήματος πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτων	Σχεδιασμός συστήματος πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτες.	3,4,9	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Προτεραιότητα 1 - Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Προτεραιότητα 2 - Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Σ 1.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή Σ 2.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατο Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	Δεν κοστολογείται-απαιτείται μελέτη και το τελικό κόστος εξαρτάται από το μέγεθος των παρεμβάσεων	Δήμος Κω ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου	Δήμος Κω

Κωδ.	Μέτρο	Περιγραφή μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα/ζητήματα	Σύνδεση με Προτεραιότητες	Σύνδεση με Στόχους	5 ετία	10 ετία	Ενδεικτικός Προϋπολ.	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης /εγκρίσεων
1.6	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης σε οδούς με στόχο την ασφαλέστερη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Προτεραιότητα 3 - Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας Προτεραιότητα 4 - Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Σ 3.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 3.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓	✓	6,000 €	Δήμος Κω	Δήμος Κω
2.1	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών	Βλέπε παράγραφο 3.9 για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	2	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμου Αύξηση χρήσης των MMM και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	Προτεραιότητα 2 - Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Σ 2.1: Αύξηση δικτύου ποδηλατοδρόμων και οδών φιλικών προς τη χρήση ποδηλάτου Σ 2.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατο Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	1,000,000 €	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία, Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Κω
2.2	Αναβάθμιση και επέκταση δικτύου θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων	Βλέπε παράγραφο 3.9 για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	2	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμου Αύξηση χρήσης των MMM και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	Προτεραιότητα 2 - Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Σ 2.1: Αύξηση δικτύου ποδηλατοδρόμων και οδών φιλικών προς τη χρήση ποδηλάτου Σ 2.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατο Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	8,000 €	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία, Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Κω
2.3	Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Βλέπε παράγραφο 3.9 για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	2,9	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμου Αύξηση χρήσης των MMM και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	Προτεραιότητα 2 - Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Σ 2.1: Αύξηση δικτύου ποδηλατοδρόμων και οδών φιλικών προς τη χρήση ποδηλάτου Σ 2.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατο Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	60,000 €	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία, Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία, Ευρωπαϊκά Προγράμματα
3.1	Ιεράρχηση του οδικού δικτύου	Βλέπε σχετική παράγραφο (3.9) για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	3	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)	Προτεραιότητα 4 - Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Σ 4.1: Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας σε οδούς που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους	✓	✓	Δεν κοστολογείται		

Κωδ.	Μέτρο	Περιγραφή μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα/ζητήματα	Σύνδεση με Προτεραιότητες	Σύνδεση με Στόχους	5 έτια	10 έτια	Ενδεικτικός Προϋπολ.	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης /εγκρίσεων
3.2	Βελτίωση οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία – Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων	Βλέπε σχετική παράγραφο(3.9) για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Προτεραιότητα 3- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας Προτεραιότητα 4- Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Σ 3.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 3.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓	✓	450,000 €	Δήμος Κω	Δήμος Κω
3.3	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου με στόχο την αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας.	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Προτεραιότητα 3- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας Προτεραιότητα 4- Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Σ 3.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 3.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓	✓	80,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου	Δήμος Κω, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου
3.4	Αναβάθμιση και χωροθέτηση διαβάσεων για πεζούς και ποδηλάτες σύμφωνα με τις εθνικές προδιαγραφές	Πύκνωση διαβάσεων και ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων για την ασφαλή διέλευση πεζών και ποδηλατών και την αποφυγή ατυχημάτων.	2,3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Προτεραιότητα 1 - Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Προτεραιότητα 2 - Ενίσχυση υποδομών ποδηλατών Προτεραιότητα 3- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Σ 3.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 4.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 6.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	240,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου	Δήμος Κω, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου
4.1	Ελεγχόμενη στάθμευση	Βλέπε σχετική παράγραφο (3.9) για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	6	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Προτεραιότητα 5- Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης	Σ 5.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης Σ 5.2: Θεσμοθέτηση ελεγχόμενης διαχείρισης (ποσοστό εφαρμογής στο Δήμο)	✓	✓	75,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου, Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Κω
4.2	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες	3,8	Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ	Προτεραιότητα 5- Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης	Σ 5.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓	✓	20,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου	Δήμος Κω
4.3	Αύξηση διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Βλέπε παράγραφο 3.9 για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Προτεραιότητα 5- Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης Προτεραιότητα 4 - Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Σ 5.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓	✓	100,000 €	Δήμος Κω Ιδιώτες	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
4.4	Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης	Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης	6	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Προτεραιότητα 5- Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης	Σ 5.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓	✓	Δεν κοστολογείται	Δήμος Κω	Δήμος Κω, Δημοτική Αστυνομία Κω
5.1	Τροποποίηση, αναδιάρθρωση, πύκνωση δρομολογίων	Τροποποίηση, αναδιάρθρωση, πύκνωση δρομολογίων συγκοινωνίας	1,5	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ	Προτεραιότητα 6 - Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	Δεν κοστολογείται- απαιτείται μελέτη	ΚΕΚΠΑΠΥΑΣ, Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου	ΚΕΚΠΑΠΥΑΣ, Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου

Κωδ.	Μέτρο	Περιγραφή μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα/ζητήματα	Σύνδεση με Προτεραιότητες	Σύνδεση με Στόχους	5 ετία	10 ετία	Ενδεικτικός Προϋπολ.	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης /εγκρίσεων
5.2	Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας	Βλέπε παράγραφο 3.9 για λεπτομερή περιγραφή και χωροθέτηση.	1,5	Περιορισμός της χρήσης ΙΧ Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ	Προτεραιότητα 1 - Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Προτεραιότητα 2 - Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων Προτεραιότητα 6 - Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	Δεν κοστολογείται- απαιτείται μελέτη	Δήμος Κω Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Κω
6.1	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Χωροθέτηση θέσεων φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στα διοικητικά όρια του Δήμου.	6	Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Προτεραιότητα 4 - Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Σ 4.2: Πρωώθηση ηλεκτροκίνησης	✓		165,000 €	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία	Δήμος Κω, Ιδιωτική Εταιρία
7.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης, βέλτιστες διαδρομές, κτλ)	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας, όπως για παράδειγμα η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, κτλ.	7,9	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Προτεραιότητα 7 - Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών	Σ 7.1: Θέσπιση ωραρίου και διάρκειας φορτοεκφόρτωσης	✓	✓	50,000 €	Δήμος Κω, ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου, Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Κω
7.2	Ενθάρρυνση διανομών με ήπια μέσα και οχήματα «καθαρής ενέργειας»	Παροχή οικονομικών κινήτρων σε επιχειρήσεις φιλικές προς τις βιώσιμες μετακινήσεις.	1,2,5	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Προτεραιότητα 7 - Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών	Σ 6.1: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	Δεν κοστολογείται	Δήμος Κω	Δήμος Κω
7.3	Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής σε πεζοδρομημένες οδούς	Θέσπιση διατάξεων για ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων διανομής σε πεζοδρομημένες οδούς	2,5,7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Προτεραιότητα 7 - Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών	Σ 7.1: Θέσπιση ωραρίου και διάρκειας φορτοεκφόρτωσης	✓	✓	Δεν κοστολογείται	Δήμος Κω	Δήμος Κω

3.9 Χωροθέτηση μέτρων

Μετά την τεκμηρίωση της επιλογής των μέτρων της αρχικής λίστας, παρατίθενται παρακάτω με συνοπτική περιγραφή και χωροθέτηση σε χάρτη των προτεινόμενων μέτρων ομαδοποιημένων ανά κατηγορία παρεμβάσεων. Η περιγραφή ως προς το περιεχόμενο τους γίνεται, έτσι ώστε να μπορεί να καθοριστούν με σαφήνεια τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την υλοποίησή τους. Η χωροθέτηση σε χάρτη γίνεται διακριτά για κάθε εξεταζόμενο ορίζοντα (5 και 10 ετών). Επίσης για κάθε μέτρο υπάρχει μια ποιοτική εκτίμηση κόστους και χρόνου υλοποίησης.

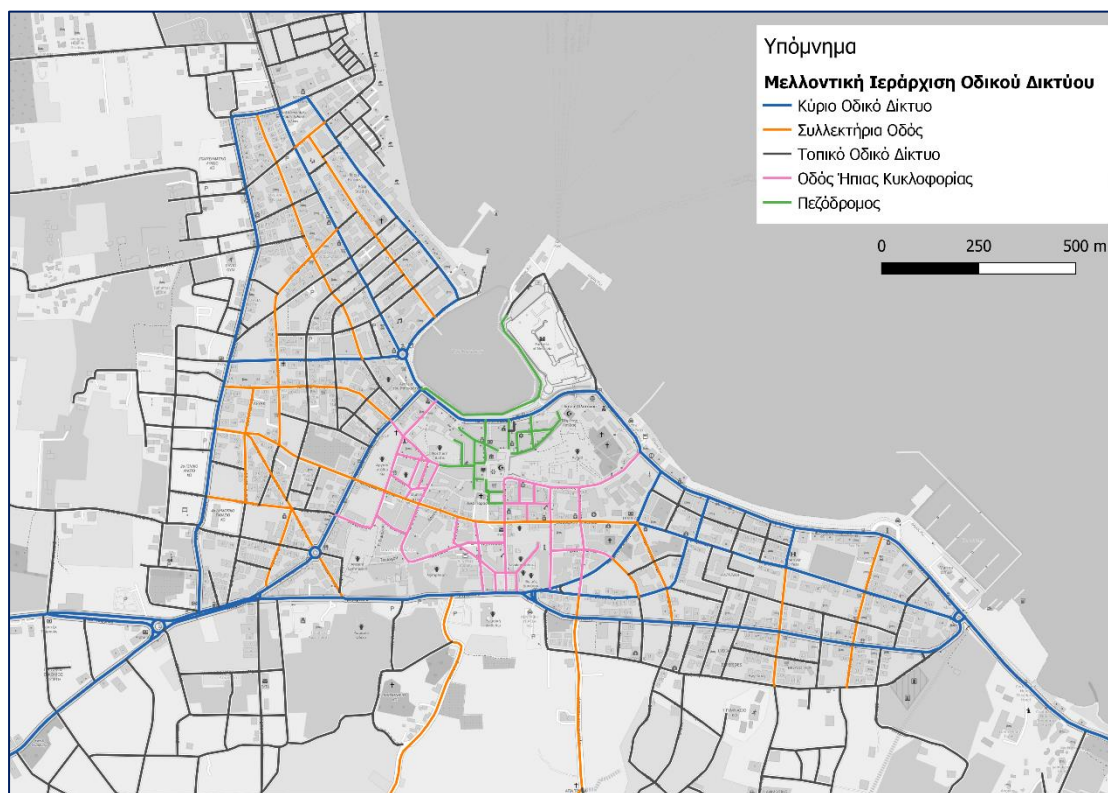
3.9.1 Ορίζοντας 5ετίας

Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι σημαντικότερες προτεινόμενες παρεμβάσεις για τον βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα 5 ετίας.

- Νέα Προτεινόμενη Ιεράρχηση της πόλης της Κω
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: Έκταση: 0,39 km²
 - Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Μ. Αλεξάνδρου - Λεωφόρος Γρηγορίου Ε' - Κοραή - Ακτής Κουντουριώτη
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 0,37 km²
 - Περιοχή 1: Κω-Παναγούλη-Μητροπόλεως-Ελευθερίας
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 4
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων, Αριθμός: 4
- Αναπλάσεις Οδών, Μήκος: 4,53 km
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων, Μήκος: 1,7 km (3,4 km διπλής κατεύθυνσης)

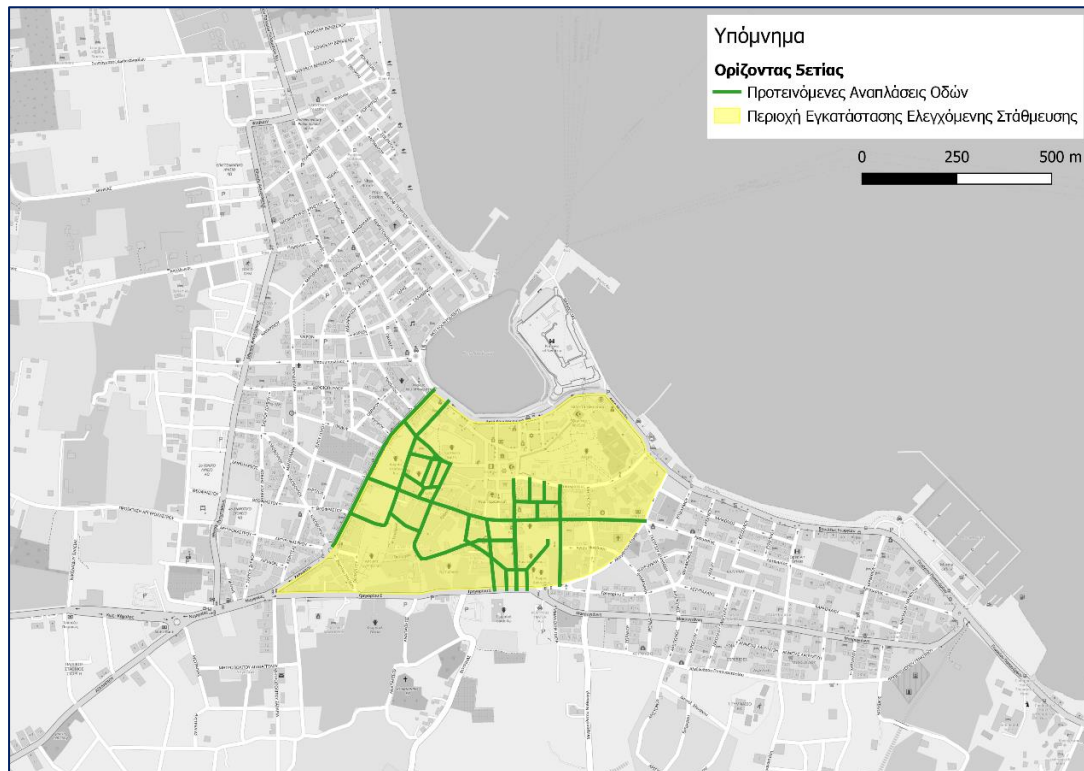
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται η προτεινόμενη μελλοντική ιεράρχηση του οδικού δικτύου της πόλης της Κω. Η προτεινόμενη ιεράρχηση παραμένει κοινή τόσο για τον βραχυπρόθεσμο, όσο και για τον μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Οι σημαντικότερες προτεινόμενες παρεμβάσεις, αφορούν την διάθεση για ηπιοποίηση των οδών που διασχίζουν το εμπορικό και ιστορικό κέντρο της πόλης, με απώτερο σκοπό την μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας της εξεταζόμενης περιοχής, ώστε αυτή να καταστεί φιλικότερη στην πεζή μετακίνηση, αλλά και στην μετακίνηση με ήπια μέσα. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω αναμένεται να βελτιωθούν σημαντικά και τα επίπεδα οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού, αλλά και τα επίπεδα όχλησης και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης του κέντρου της πόλης.

Εικόνα 3-4: Κυκλοφοριακή οργάνωση, Τελικό σενάριο-Ορίζοντας 5ετίας



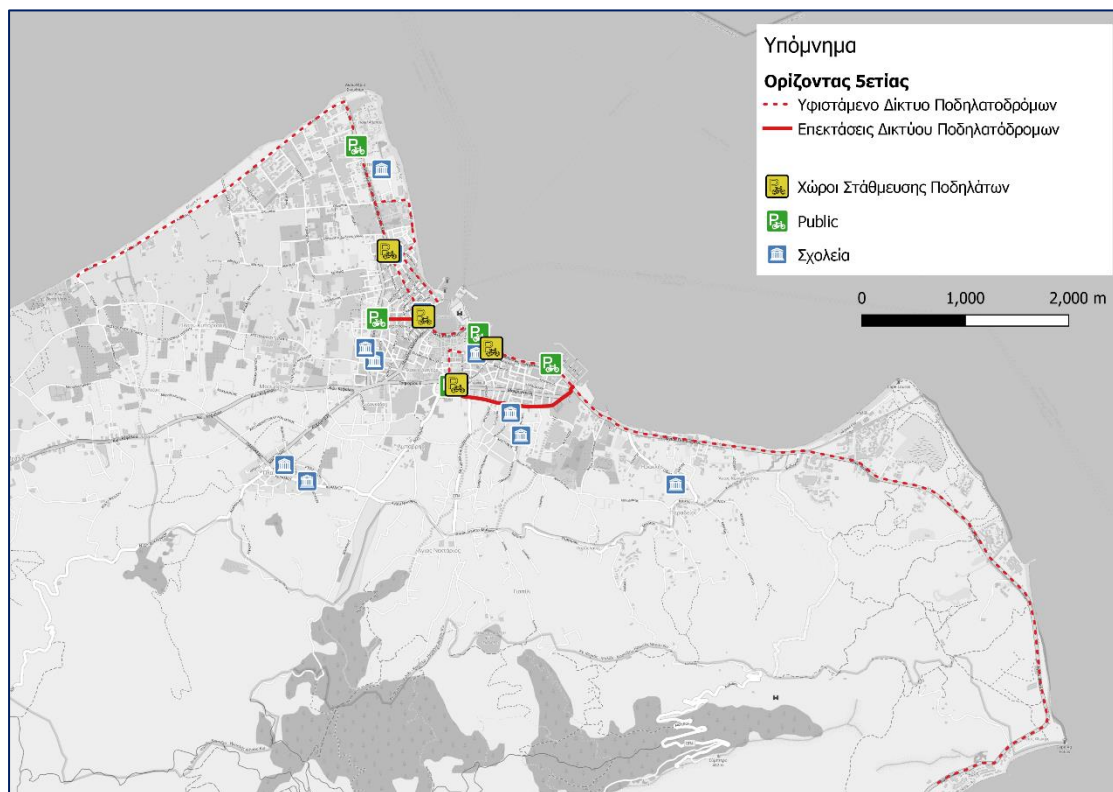
Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι προτεινόμενες αναπλάσεις οδών οι οποίες ως στόχο έχουν να δημιουργήσουν ένα δίκτυο πεζών μετακινήσεων, αλλά και μετακινήσεων με ήπια (όχι μηχανοκίνητα) μέσα, το οποίο να έχει ως προτεραιότητα τους ευάλωτους χρήστες της οδού. Οι οδοί στους οποίους προτείνεται να πραγματοποιηθούν αναπλάσεις, ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με της προτεινόμενες ηπιοποιήσεις, όπως αυτές περιεγράφηκαν παραπάνω. Συνδυαστικός στόχος των δράσεων αποτελούν οι ανθρωπίνι, ασφαλείς και ελκυστικοί δρόμοι για τους πεζούς, με λιγότερα αυτοκίνητα. Επιπλέον στην περιοχή του ιστορικού και εμπορικού κέντρου προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και η προσφορά συγκεκριμένου αριθμού θέσεων, ώστε να δύναται να εξυπηρετηθούν οι μετακινούμενοι και κυρίως οι μόνιμοι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι στην περιοχή.

Εικόνα 3-5: Προτεινόμενες αναπλάσεις οδών & περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης: Τελικό σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας



Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζεται το υφιστάμενο καθώς και το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών της πόλης της Κω. Στόχο αποτελεί η επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, πέρα από το παραλιακό τμήμα της πόλης, ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει με ασφάλεια και σε μικρό χρόνο μετακινήσεις εντός του κέντρου της πόλης, αλλά και στα προάστια αυτής. Οι προτεινόμενες επεκτάσεις του δικτύου εξήχθησαν έπειτα από συνδυαστική έρευνα, τόσο της δυνατότητας υλοποίησης ενός ασφαλούς ποδηλατοδρόμου, όσο και της ανάγκης για εξυπηρέτηση και μετακίνησης συγκεκριμένων χρηστών της οδού από και προς συγκεκριμένων χρήσεων γης. Έτσι θεωρήθηκε σημαντικό το προτεινόμενο δίκτυο να δίνετε να εξυπηρετήσει όσο τον δυνατόν περισσότερες σχολικές μονάδες και ταυτόχρονα να δημιουργεί μια ολοκληρωμένη ποδηλατική διαδρομή, σε συνδυασμό πάντα με το υφιστάμενο δίκτυο, και όπου αυτό είναι εφικτό.

Εικόνα 3-6: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, χώρων στάθμευσης ποδηλάτων & σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων. Τελικό σενάριο-Ορίζοντας 5ετίας



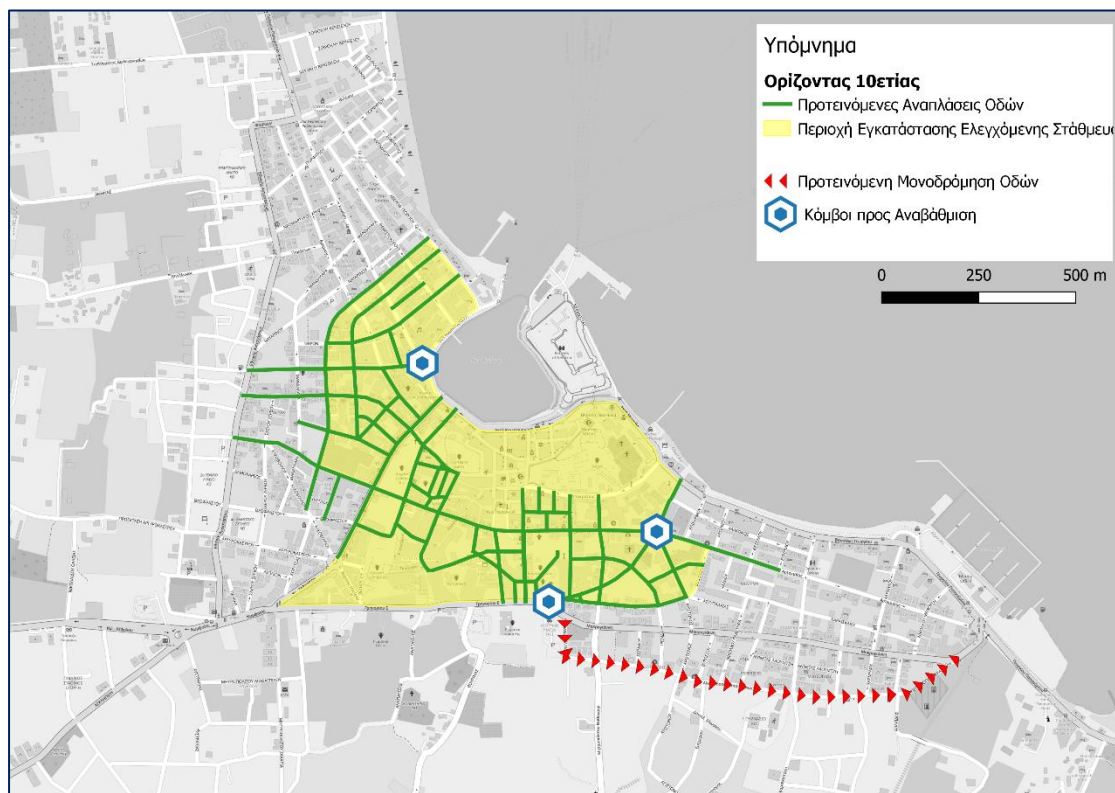
3.9.2 Ορίζοντας 10ετίας

Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι σημαντικότερες προτεινόμενες παρεμβάσεις για τον βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα 10 ετίας.

- Νέα Ιεράρχηση Κω: Ίδια με αυτή του ορίζοντα 5ετίας, όπως παρουσιάστηκε παραπάνω
- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 3
 - Μπουμπουλίνας, Ακτής Κουντουριώτου & Κοραή
 - Ελευθερίου Βενιζέλου, Κοραή & Αρτεμισίας
 - Λεωφόρος Γρηγορίου Ε', Κοραή & Μακρυγιάννη
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: Έκταση: 0,52 km²
 - Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Μ. Αλεξάνδρου - Λεωφόρος Γρηγορίου Ε' - Κοραή - Ακτής Κουντουριώτη
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 0,52 km²
 - Περιοχή 1: Κω-Παναγούλη-Μητροπόλεως-Ελευθερίας
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 6 (2 επιπλέον σταθμοί σε σχέση με τον ορίζοντα 5ετίας)
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων, Αριθμός: 4
- Αναπλάσεις Οδών, Μήκος: 10,70 km
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων, Μήκος: 1,7 km (3,4 km διπλής κατεύθυνσης)
- Μονοδρόμηση οδού Παπαναστασίου Αλέξανδρου

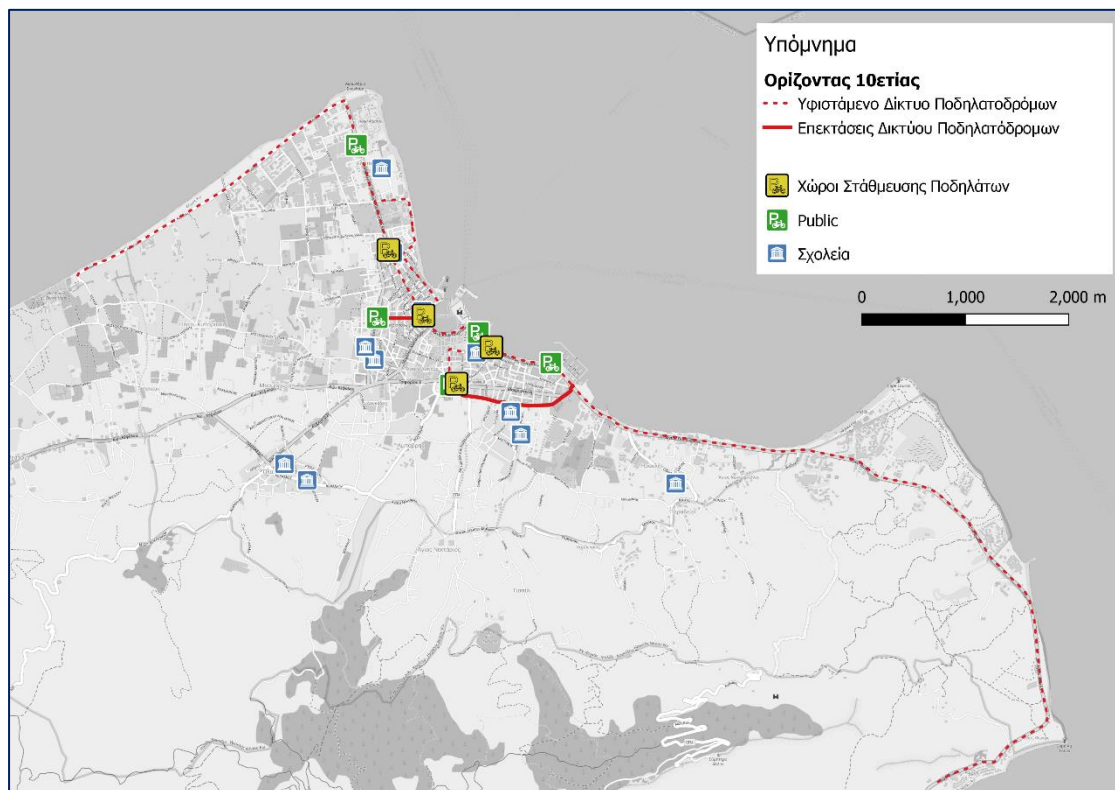
Οι επιπλέον αλλαγές που προτείνονται σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα (10ετίας) σε σχέση με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω για τον βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, είναι η επέκταση της περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης προς τα βορειοδυτικά της πόλης της Κω, καθώς και η περαιτέρω αναπλάσεις οδών στην ίδια περιοχή με στόχο πάντοτε την αύξηση της ελκυστικότητας των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζός ή με ήπια μέσα κυκλοφορίας. Επιπλέον προτείνεται η ανάπλαση τριών οδικών κόμβων της πόλης της Κω, οι οποίοι εμφανίζουν κυρίως ζητήματα οδικής ασφάλειας, τόσο μεταξύ των μηχανοκίνητων μέσων, όσο και μεταξύ αυτών με τους πεζούς χρήστες της οδού ή τους ποδηλάτες. Τέλος προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Αλ. Παπαναστασίου.

Εικόνα 3-7: Προτεινόμενες αναπλάσεις οδών & περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης: Τελικό σενάριο – Ορίζοντας 10ετίας



Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων, σε ορίζοντα 10ετίας προτείνεται να επεκταθεί περαιτέρω, ώστε να καλύπτει και να δύναται να εξυπηρετήσει τους μετακινούμενους οι οποίοι θέλουν να μετακινηθούν από και προς τα προάστια της πόλης (όπως το Πλατάνι), παρέχοντας τους μια ασφαλή και ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή σε σχέση με το ΙΧ τους.

Εικόνα 3-8: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, χώρων στάθμευσης ποδηλάτων & σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων. Τελικό σενάριο-Ορίζοντα 10ετίας



4. Υποβολή Σχεδίου Δράσης

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (Ν.4784/2021)

‘Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

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

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

iii. στις καθ’ ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.’.

Παράρτημα Α