



ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΒΑΚ ΠΑΦΟΥ

DC3 : Επιτελική Σύνοψη Γ' Φάσης



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ταμείο Συνοχής



Κυπριακή Δημοκρατία



Διαρθρωτικά Ταμεία
της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κύπρο



ΤΜΗΜΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ





ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	Εισαγωγή	7
1.1	Σύντομη Περιγραφή του Έργου	7
1.2	Σκοπός του Παραδοτέου	8
1.3	Σύντομη Εισαγωγή	8
2	Συνοπτική παρουσίαση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	10
2.1	Πυλώνες πολιτικής του Στρατηγικού Σχεδίου	10
2.2	Μέσα πολιτικής (παρεμβάσεις) σύνθεσης του Στρατηγικού Σχεδίου	12
2.2.1	Διαχείριση οδικού δικτύου	13
2.2.2	Δημόσιες συγκοινωνίες	21
2.2.3	Κίνηση ποδηλάτων	26
2.2.4	Κίνηση πεζών	29
2.2.5	Στάθμευση	32
2.3	Σύνδεση των μέσων πολιτικής (παρεμβάσεων) του Στρατηγικού Σχεδίου με το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ	34
2.4	Πρόσθετα μέτρα στο Στρατηγικό σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας	37
2.4.1	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)	37
2.4.1.1	Εφαρμογές έξυπνης πόλης στα πλαίσια των ΣΒΑΚ	37
2.4.2	Η Εθνική Στρατηγική ITS	37
2.4.3	Οργάνωση & διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών σε συσχέτιση με την πλατφόρμα έξυπνης πόλης	39
3	Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)	41
3.1	Μεθοδολογία ΣΜΠΕ	41
3.2	Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων	42
3.3	Προτάσεις Μέτρων Μετριασμού των Επιπτώσεων	48
4	Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ	54
4.1	Σχέδιο Δράσης και Προϋπολογισμός	54
4.2	Έλεγχος της αποτελεσματικότητας από την υλοποίηση του συνόλου των προτάσεων ΣΒΑΚ	56
4.3	Επιλογές & ευκαιρίες χρηματοδότησης	58
5	Έλεγχος Ποιότητας Γενικά	59
5.1	Γενικά	59
5.2	Αποτελέσματα διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης	59
5.2.1	Συνοπτική παρουσίαση	59
5.2.2	Αναλυτική παρουσίαση & τεκμηριωμένη καθοδήγηση, πόροι & προτάσεις	60
5.2.2.1	Σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας στη λειτουργική αστική περιοχή	60
5.2.2.2	Αξιολογήστε την τρέχουσα και μελλοντική απόδοση ..	61
5.2.2.3	Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου εφαρμογής	61
5.2.2.4	Ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών	62
5.2.2.5	Συνεργασία πέρα από τα θεσμικά όρια	64

5.2.2.6	Συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερόμενων μερών	65
5.2.2.7	Σχέδιο παρακολούθησης και την αξιολόγησης.....	66

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1: Ολοκλήρωση της Β' Φάσης του ΣΒΑΚ Πάφου και υποβολή της 3ης Επιτελικής Σύνοψης	9
Εικόνα 2: Ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα	16
Εικόνα 3: Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ)	17
Εικόνα 4: Ζώνες Προστασίας Σχολικών Εγκαταστάσεων	18
Εικόνα 5: Αλλαγή ιεράρχησης οδικών τμημάτων	19
Εικόνα 6: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις	20
Εικόνα 7: Προτεινόμενες νέες γραμμές δημοσίων συγκοινωνιών	22
Εικόνα 8: Υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές με τροποποίηση λειτουργικών χαρακτηριστικών	23
Εικόνα 9: Λεωφορειακές γραμμές με κατηγοριοποίηση ανάλογα με τη συχνότητα κατά τις ώρες αιχμής.....	24
Εικόνα 10: Τερματικοί σταθμοί & σταθμός Park&Ride	25
Εικόνα 11: Δίκτυο ποδηλασίας	27
Εικόνα 12: Δίκτυο ποδηλασίας & ασφαλείς διαβάσεις ποδηλάτων σε σηματοδοτούμενους κόμβους με ιδιαίτερη χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης (σήμερα).....	28
Εικόνα 13: Περιοχές εγκατάστασης υποδομών για πεζούς.....	30
Εικόνα 14: Υφιστάμενες σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις με ιδιαίτερης μέριμνα για πεζούς	31
Εικόνα 15: Αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης, στην βάση των Αρχών Σχεδιασμού που διέπουν ένα ΣΒΑΚ	60

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Ειδικοί Στόχοι/ Αρχές & Βασικές Στρατηγικές του Στρατηγικού Σχεδίου ανά πυλώνα πολιτικής/ τομέα παρέμβασης	10
Πίνακας 2: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Διαχείριση Οδικού Δικτύου (χρονικός ορίζοντας 2030)	13
Πίνακας 3: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Δημόσιες συγκοινωνίες (χρονικός ορίζοντας 2030)	21
Πίνακας 4: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Κίνηση ποδηλάτων (χρονικός ορίζοντας 2030)	26
Πίνακας 5: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Κίνηση πεζών (χρονικός ορίζοντας 2030)	29

Πίνακας 6: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Στάθμευση (χρονικός ορίζοντας 2030)	32
Πίνακας 7: Σύνδεση των μέσων πολιτικής (παρεμβάσεων) του Στρατηγικού Σχεδίου με το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ	35
Πίνακας 8: Συνολική Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου (Σενάριο 2)	43
Πίνακας 9: Μέτρα Αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Γενικοί Όροι)	49
Πίνακας 10: Συνοπτικό Σχέδιο Δράσης & Προϋπολογισμός ...	55
Πίνακας 11: Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των προτεινόμενων Παρεμβάσεων & Έργων Υποδομής του ΣΒΑΚ Πάφου με υπολογισμό των δεικτών IRRs, NPVs και B/Cs	57

Πληροφορίες ποιότητας εγγράφου

Γενικές Πληροφορίες

Συντάκτης (ες)	Χ. Σπηλιοπούλου
	Ε. Παπατζίκου
	Λ. Λαζαρίδης
	Α. Μπιζάκης
	Σ. Ακριτίδου
Τίτλος έργου	Consultancy Services for the Development of a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) for the Greater Urban Area of the City of Paphos
Τίτλος εγγράφου	DC3 : Επιτελική Σύνοψη Γ' Φάσης
Ημερομηνία	25/11/2024
Αρ. έκδοσης εγγράφου	1

Αποδέκτης (ες)

Αποστολή σε:		
Όνομα	Θέση, Φορέας	Αποστολή στις (ημερομηνία):
Ε. Αναγιωτού	Διευθυντής έργου, ΤΔΕ	25/11/2024
Αντίγραφο σε:		
Όνομα	Φορέας	Αποστολή στις (ημερομηνία):
	Επιτροπή Παρακολούθησης	25/11/2024

Ιστορικό τροποποιήσεων

Έκδοση	Ημερομηνία	Συντάχθηκε από:	Εγκριμένο και υπογεγραμμένο από:

1 Εισαγωγή

1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου

Τα τελευταία χρόνια η πολιτική των μεταφορών στην Κύπρο έχει εντάξει συστηματικά την προώθηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και έχει ήδη πραγματοποιήσει τις αντίστοιχες μελέτες για τη Λεμεσό και τη Λάρνακα από το 2017, και για την πόλη της Λευκωσίας το 2024. Αντίθετα με τις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες, την ευθύνη για τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών στην Κύπρο την έχει κυρίως το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και ως εκ τούτου αποτελεί ένα συγκεντρωτικό σύστημα. Αυτό το σύστημα επιτρέπει μια συστηματική και συνεπή προσέγγιση σε όλες τις πόλεις της Κύπρου, καθώς η ευθύνη για την υλοποίηση και την οικονομική χρηματοδότηση συνδυάζονται με την ιδιοκτησία του σχεδίου. Στην Κύπρο (όπως σε αρκετές περιπτώσεις σε όλη την Ευρώπη), η εκπόνηση μιας ολοκληρωμένης μελέτης ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη λήψη χρηματοδότησης με αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις οι μελέτες των σχεδίων να γίνονται αποσπασματικά και χωρίς την αναγκαία ευαισθητοποίηση του κοινού.

Η κατάσταση στην Κύπρο μπορεί να χαρακτηριστεί γενικώς από εξαιρετικά υψηλή χρήση ιδιωτικών οχημάτων. Αυτό επισημαίνει και την έκταση των προβλήσεων που αναμένονται κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ της Πάφου. Η χρήση του αυτοκινήτου είναι η συνηθισμένη επιλογή για διαδρομές στην πόλη και στην Κύπρο συνολικά. Το ποσοστό των μετακινήσεων που δεν συμπεριλαμβάνει τη χρήση αυτοκινήτου, όπως η πεζή μετακίνηση και η μετακίνηση με ποδήλατο και η μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς, παρουσιάζει πολύ χαμηλά επίπεδα, γεγονός που αποδίδεται εκτός από την κουλτούρα και τη συμπεριφορά των μετακινούμενων, στην χαμηλή προσφορά των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Αναμένεται ότι η νέα σύμβαση παραχώρησης για τις υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών της πόλης θα δώσει την απαραίτητη ώθηση στη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, ένα χρονικό πλαίσιο που συμπίπτει με την εκτέλεση του ΣΒΑΚ και αναμφίβολα θα λειτουργήσει ως καταλύτης για σημαντικές αλλαγές. Ένα από τα προφανή προβλήματα που προκαλούνται από την αυξημένη χρήση αυτοκινήτων είναι οι ατμοσφαιρικοί ρύποι που επιδεινώνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου που παράγονται από τις μεταφορές. Η εξέλιξη ατμοσφαιρικών ρύπων λόγω των μεταφορών παρουσιάζει γενικώς αυξητικές τάσεις.

Στην Πάφο, η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς

είναι χαμηλή (περίπου 5%, συμπεριλαμβανομένου του μεριδίου των σχολικών λεωφορείων) και το ίδιο ισχύει για το ποδήλατο (λιγότερο από 2%) και το περπάτημα (περίπου 6%), ενώ η χρήση αυτοκινήτου υπερβαίνει σήμερα το 85% των μετακινήσεων και έχει ως συνέπειες στο κόστος μετακίνησης, στην ατμοσφαιρική ρύπανση, στον θόρυβο, στα τροχαία ατυχήματα, στα προβλήματα που προκαλούνται από την παράνομη στάθμευση και στη συνολική υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Είναι επίσης προφανές ότι η ανάπτυξη πρόσθετων οδικών υποδομών δεν θα ήταν ούτε δυνατή (λόγω της δομής και της μορφής του αστικού περιβάλλοντος) ούτε επωφελής (καθώς αυτό σημαίνει αύξηση όλων των αρνητικών επιπτώσεων των ιδιωτικών αυτοκινήτων, χωρίς να λύσει πραγματικά κανένα πρόβλημα), τουλάχιστον όχι ως κύρια λύση για τα κοινωνικοπολιτικά προβλήματα της πόλης.

Σκοπός αυτού του έργου είναι η ανάπτυξη και η παροχή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με βάση τις διεθνώς υιοθετημένες αρχές των ΣΒΑΚ, οι οποίες έχουν εφαρμοστεί και εφαρμόζονται με επιτυχία σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις τα τελευταία χρόνια. Το ΣΒΑΚ, σε αντίθεση με άλλες προηγούμενες παραδοσιακές προσεγγίσεις γενικού σχεδίου μεταφορών, θεσμοθετεί τόσο τις μεθοδολογικές όσο και τις κοινωνικές πτυχές του σχεδιασμού των μεταφορών λαμβάνοντας υπόψη την κοινή λογική σχετικά με τις υπάρχουσες ελλείψεις των συστημάτων μεταφορών στις αστικές περιοχές. Ένα ισχυρό χαρακτηριστικό ενός ΣΒΑΚ αφορά στις μεγάλες προσπάθειες που καταβάλλονται και διοχετεύονται για τη δημιουργία ευαισθητοποίησης, κατανόησης και συναίνεσης μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων/ εμπλεκόμενων μερών και από αυτή την άποψη, επιδιώκει να προωθήσει την ενεργό συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερομένων στη διαδικασία ανάλυσης των προβλημάτων, ανάπτυξης προβλημάτων, ο καθορισμός στόχων και η επιλογή λύσεων, που θα επηρεάσουν τελικά σε μεγάλο βαθμό την επιτυχία του έργου. Η υιοθέτηση του σχεδίου αποτελεί προϋπόθεση για την επιτυχία.

Το ΣΒΑΚ για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Πάφου ακολουθεί το ίδιο σύνολο στόχων όπως ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της Ε.Ε για τις Μεταφορές, τις κατευθυντήριες γραμμές του ΣΒΑΚ και τους Γενικών Όρων Αναφοράς:

- Οικονομική Αποδοτικότητα: Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά προσώπων και

εμπορευμάτων.

- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές.
- Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη: Προσφορά επιλογών μετακίνησης που επιτρέπει την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες σε όλους τους πολίτες.
- Ασφάλεια: Εξασφάλιση προσωπικής ασφάλειας και ασφάλειας εντός του συστήματος μεταφοράς.
- Ποιότητα Ζωής: Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού προς όφελος των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας συνολικά.
- Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Πάφου θα ακολουθήσει τα εξής βασικά βήματα:
- Ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης των μετακινήσεων και τις επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στην μετακίνηση,
- Προβολές μελλοντικών εξελίξεων (κοινωνικο-δημογραφικές, οικονομικές, χωρικές),
- Εξαγωγή υπάρχοντων και μελλοντικών ελλείψεων και προβλημάτων (σύμφωνα με τους στόχους),
- Ανάπτυξη συνεπών στρατηγικών λύσεων (υπό το πλαίσιο καθορισμένων στόχων και επιθυμητών αποτελεσμάτων),
- Εξαγωγή και καθορισμός μέτρων και έργων (με κριτήρια οικονομικής απόδοσης και περιβαλλοντικών στόχων) σε όλους τους τομείς των μεταφορών συμπεριλαμβανομένων, θεσμικών και οργανωτικών,
- Επιλογή μέτρων και έργων (βάσει εκτίμησης και αξιολόγησης),
- Ορισμός των αναμενόμενων προϋπολογισμών,
- Καθορισμός σχεδίου υλοποίησης (δράσεων) συντονίζοντας και ταξινομώντας τα μέτρα και τα έργα, σύμφωνα με την αναμενόμενη εξέλιξη και τους διαθέσιμους προϋπολογισμούς έως το 2030
- Παροχή σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης (για συνεχή ενημέρωση και επίβλεψη του σχεδίου υλοποίησης και διασφάλιση της επιτυχούς – ως προς τους καθορισμένους επιχειρησιακούς στόχους – εφαρμογής μέτρων).

1.2 Σκοπός του Παραδοτέου

Η παρούσα έκθεση υποβάλλεται στο πλαίσιο των εργασιών που προβλέπονται για την ολοκλήρωση της Γ' Φάσης του Στρατηγικού Σχεδίου και στοχεύει στην ανάδειξη των εργασιών που ολοκληρώθηκαν με επιτυχία καθώς και τα χρήσιμα συμπεράσματα που συλλέχθηκαν σημαίνοντας έτσι τη λήξη της εν λόγω φάσης αλλά και ολόκληρου του Στρατηγικού Σχεδίου.

Ως έκθεση προφανώς δεν στοχεύει στην υποκατάσταση ή την επανάληψη του περιεχομένου προηγούμενων παραδοτέων, αλλά πολύ περισσότερο να δώσει τη δυνατότητα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, τα στελέχη της Δημόσιας Διοίκησης αλλά και τους ενδιαφερόμενους πολίτες να παρακολουθούν την εξέλιξη του Στρατηγικού Σχεδίου μέσω ενός σύντομου και περιεκτικού οδηγού. Τέλος ως μια πλήρης επιτελική σύνοψη της κάθε Φάσης, δίνει τη δυνατότητα και σε τρίτους (π.χ. Ευρωπαϊκή Ένωση, την Jaspers κλπ) να παρακολουθούν την εξέλιξη του έργου κατά τη διάρκεια εκπόνησής του.

Συγκεκριμένα, η έκθεση είναι δομημένη ως εξής:

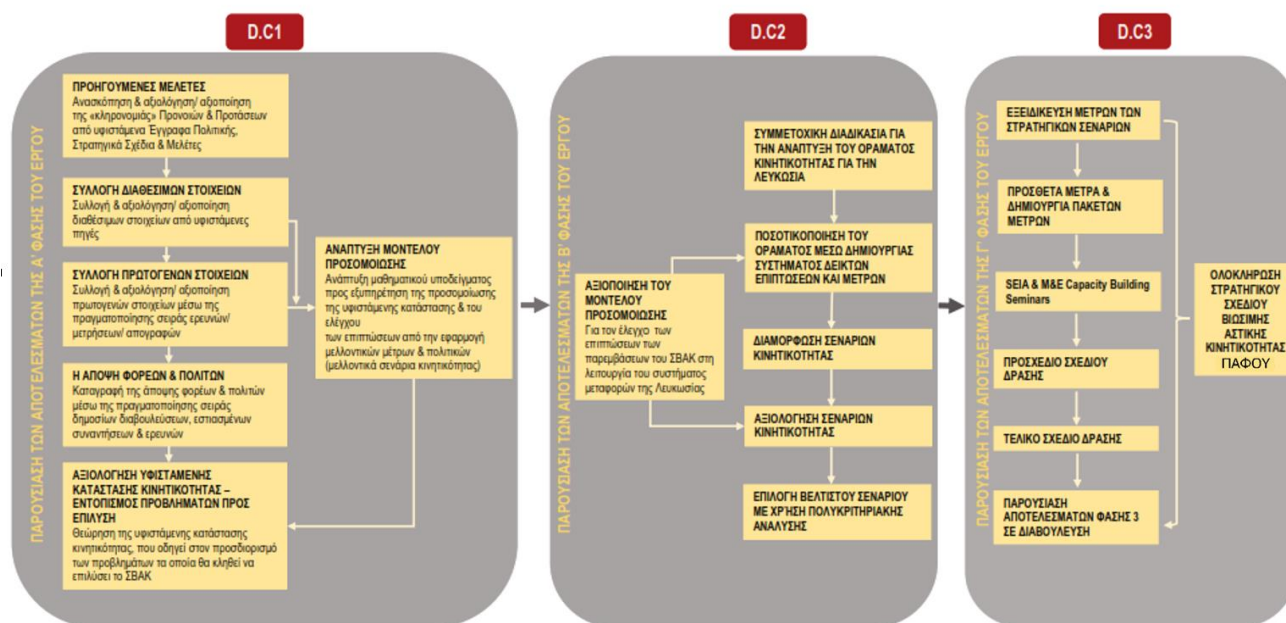
1. Στο Κεφάλαιο 1, ως εισαγωγή, αναφέρεται βασικά ο κύριος στόχος της παρούσας έκθεσης.
2. Το Κεφάλαιο 2 αφορά στη συνοπτική παρουσίαση του ΣΒΑΚ
3. Το Κεφάλαιο 3 περιλαμβάνει την αναφορά στην Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
4. Το κεφάλαιο 4 περιγράφει το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ
5. Το κεφάλαιο 5 παρουσιάζει τον έλεγχο ποιότητας και τη διαδικασία αυτοαξιολόγησης

1.3 Σύνοψη Εισαγωγή

Η Φάση 3 περιλαμβάνει περαιτέρω εξειδίκευση του βέλτιστου Στρατηγικού Σεναρίου 2, λαμβάνοντας υπόψη τους πυλώνες πολιτικής (Διαχείριση Οδικού Δικτύου, ΔΣ, ποδήλατα, πεζοί και στάθμευση) καθώς και τα σχετιζόμενα με αυτούς μέτρα και παρεμβάσεις. Επίσης αξιολογείται και η συνεισφορά πρόσθετων μέτρων σε όλους τους πυλώνες πολιτικής σε ότι αφορά στις ευφείς μεταφορές και τα city logistics (αστικές εμπορευματικές μεταφορές)

Η συγκεκριμένη έκθεση (DC3) υποβάλλεται κατά την ολοκλήρωση της Φάσης 3 και όπως σχηματικά απεικονίζεται στο παρακάτω γράφημα οι τρεις συνολικά εκθέσεις DC1, DC2 και DC3 από κοινού συνθέσουν την συνολική εικόνα όλων των εργασιών που εκπονήθηκαν στα πλαίσια του στρατηγικού

σχεδίου για την Πάφο.



Εικόνα 1: Ολοκλήρωση της Β' Φάσης του ΣΒΑΚ Πάφου και υποβολή της 3ης Επιτελικής Σύνοψης

2 Συνοπτική παρουσίαση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

2.1 Πυλώνες πολιτικής του Στρατηγικού Σχεδίου

Δεδομένου ότι αφενός, τα προβλήματα/δυσλειτουργίες της υφιστάμενης κατάστασης στην ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Πάφου και τα αποτελέσματα της 1^{ης} διάγνωσης του τύπου των παρεμβάσεων ΣΒΑΚ, έτσι όπως αμφότερα προσδιορίστηκαν στο πλαίσιο της Φάσης Α του έργου (ανατρέξτε στο Παραδοτέο D3.8: Συνολική έκθεση ανάλυσης της κατάστασης κινητικότητας), και αφετέρου, της επιλεγείσας στρατηγικής και των σχετικών παρεμβάσεων/μέτρων, προς υλοποίηση της εν λόγω στρατηγικής, έτσι όπως αυτή επιλέχθηκε στο πλαίσιο της Φάσης Β του έργου, προκύπτει ότι πέντε (5)¹ είναι οι πυλώνες πολιτικής (τομείς παρέμβασης), που συνθέτουν τις επιλογές κινητικότητας μεταφορών του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Πάφου:

1. Διαχείριση οδικού δικτύου
2. Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)
3. Κίνηση ποδηλάτων
4. Κίνηση πεζών
5. Στάθμευση.

Τόσο οι πυλώνες αυτοί, όσο και τα προτεινόμενα μέτρα προς εφαρμογή, από το ΣΒΑΚ, παρουσιάστηκαν και συζητήθηκαν με τους ενδιαφερόμενους στην 3η δημόσια παρουσίαση, ενημερώνοντας τους παρευρισκόμενους για την ανάπτυξη της στρατηγικής και τον σχεδιασμό των μέτρων.

Στον πίνακα που ακολουθεί, ανά πυλώνα πολιτικής (τομέα παρέμβασης) προσδιορίζονται τόσο οι **Ειδικόι Στόχοι (ΕΣ)/ Αρχές** που τέθηκαν όσο και οι **Βασικές Στρατηγικές (ΒΣ)** που υιοθετήθηκαν στα πλαίσια σύνθεσης του Στρατηγικού Σχεδίου.

Πίνακας 1: Ειδικόι Στόχοι/ Αρχές & Βασικές Στρατηγικές του Στρατηγικού Σχεδίου ανά πυλώνα πολιτικής/ τομέα παρέμβασης

Ειδικόι Στόχοι (ΕΣ)/ Αρχές	Βασικές Στρατηγικές (ΒΣ)
ΠΥΛΩΝΑΣ 1: Διαχείριση οδικού δικτύου	
- ΕΣ1 - Αποθάρρυνση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων. - ΕΣ2 - Ουσιαστική αναβάθμιση της σημασίας, του ρόλου & της αποτελεσματικότητας των ΔΣ. - ΕΣ3 - Δημιουργία των απαραίτητων συνθηκών & υποδομής για την ενθάρρυνση χρήσης φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς (ποδηλασία, πεζοπορία). - ΕΣ4 - Αποτελεσματικότερος συντονισμός μεταξύ χωροταξικής πολιτικής χρήσεων γης & υποδομών μεταφορών. - ΕΣ5 - Διαχείριση της αυξανόμενης ζήτησης μετακινήσεων, με υιοθέτηση μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας, με έμφαση στα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας & την προστασία των γειτονιών. - ΕΣ6 - Διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης.	- ΒΣ1 - Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας για μείωση της ταχύτητας. - ΒΣ2 - Ανακατανομή του δημόσιου (οδικού) χώρου με δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων & διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων (βελτίωση της προσβασιμότητας). - ΒΣ3 - Υιοθέτηση αυστηρών κανονισμών στάθμευσης με προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των κατοίκων & αποθάρρυνση της ελεύθερης στάθμευσης από επισκέπτες (ελεγχόμενη στάθμευση επί πληρωμή με υψηλό αντίτιμο). - ΒΣ4 - Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας σε κύριους άξονες του κέντρου της Πάφου.

¹ Να σημειωθεί ότι στα πλαίσια του «Παραδοτέου D5.1: Ανάπτυξη μελλοντικών στρατηγικών σεναρίων», έξι (6) ήταν οι πυλώνες πολιτικής που είχαν προσδιορισθεί, οι πέντε (5) που αναφέρονται στη συνέχεια, αλλά και η «Κατασκευή νέων οδικών έργων υποδομής & μεγάλες αναπτύξεις», που ναι μεν αποτέλεσαν συστατικό της δόμησης του επιλεγέντος σεναρίου, ως «έργα

κληρονομιάς» (καθώς η κατασκευή τους είναι ήδη αποφασισμένη & δρομολογημένη να υλοποιηθεί έως το 2030), παρόλα αυτά στην παρούσα φάση, η όποια περαιτέρω εξειδίκευσή τους είναι εκτός πεδίου εφαρμογής της εξειδίκευσης των προτάσεων του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Πάφου.

Ειδικοί Στόχοι (ΕΣ)/ Αρχές	Βασικές Στρατηγικές (ΒΣ)
ΕΣ7 - Αναγέννηση των ιστορικών κέντρων της Πάφου και των όμορων δήμων.	
ΠΥΛΩΝΑΣ 2: Δημόσιες συγκοινωνίες	
- ΕΣ1 - Καθιέρωση μιας αξιόπιστης, βολικής & γρήγορης εναλλακτικής, από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς. - ΕΣ2 - Βελτίωση της προσβασιμότητας με υψηλή αξιοπιστία, ακρίβεια & χαμηλό κόστος. - ΕΣ3 - Αποφυγή περιπτώσεων ταξιδιών με ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα. - ΕΣ4 - Μείωση του θορύβου & της ρύπανσης - μείωση του περιβαλλοντικού & κοινωνικού κόστους. - ΕΣ5 - Μετατόπιση της τάσης από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα σε ασφαλέστερους, αποδοτικούς & φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, βελτιώνοντας τη διασύνδεση μεταξύ των ΔΣ & του περπατήματος/ ποδηλασίας.	- ΒΣ1 - Βελτιστοποίηση των διαδρομών των υφιστάμενων γραμμών. - ΒΣ2 - Δημιουργία νέων γραμμών. - ΒΣ3 - Αναβάθμιση των ωρών λειτουργίας & των συχνοτήτων σε επιλεγμένες λεωφορειακές γραμμές. - ΒΣ4 - Δημιουργία Σταθμών Park&Ride (P&R). - ΒΣ5 - Προώθηση της πολυτροπικότητας (multimodal transport). - ΒΣ6 - Ενίσχυση της εφαρμογής τεχνολογιών πληροφόρησης (πολυτροπική πλατφόρμα). - ΒΣ7 - Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.
ΠΥΛΩΝΑΣ 3: Κίνηση ποδηλάτων	
- ΕΣ1 - Βελτίωση της ποιότητας σύνδεσης μεταξύ των συνοικιών του Δήμου Πάφου & μεταξύ αυτών & του κέντρου της, αλλά & των κέντρων των περιφερειακών δήμων. - ΕΣ2 - Βελτίωση της ασφάλειας κυκλοφορίας των ποδηλάτων. - ΕΣ3 - Βελτίωση της προσβασιμότητας κοινωνικών, εκπαιδευτικών, διοικητικών, εμπορικών, πολιτιστικών πόλων έλξης μετακινήσεων, για όλες τις ομάδες πληθυσμού (διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, οικονομικά μειονεκτούντα άτομα, μη κάτοχοι μηχανοκίνητου οχήματος, κλπ.). - ΕΣ4 - Βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς - ΔΣ, για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων. - ΕΣ5 - Εξασφάλιση εκείνων των συνθηκών ώστε: -η ποδηλασία να καθιερωθεί ως ανεξάρτητος & ασφαλής τρόπος κινητικότητας, και -οι κάτοικοι να επιλέξουν το ποδήλατο για μετακινήσεις μικρού & μεσαίου μήκους και με σκοπό την εργασία (όχι μόνο άθληση, αναψυχή).	- ΒΣ1 - Ανάπτυξη ενός συνεκτικού, ολοκληρωμένου & ασφαλούς δικτύου ποδηλάτων, ανακατανομή του δημόσιου (οδικού) χώρου, μέσω της εφαρμογής επαρκούς διάστασης διαδρόμων ποδηλάτου σε οδικούς άξονες που το πλάτος τους το επιτρέπει, ακόμη και εις βάρος της στάθμευσης. - ΒΣ2 - Δημιουργία αφιερωμένων διαδρόμων για αποκλειστική χρήση ποδηλάτου (σε συνδυασμό με κυκλοφορία πεζών) για καθημερινές μετακινήσεις μεγάλου μήκους ή/ και άθληση, αναψυχή. - ΒΣ3 - Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) για μείωση της ταχύτητας, προτεραιότητα στους πεζούς & ποδηλάτες. - ΒΣ4 - Επέκταση της παροχής δημόσιων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων & δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε συνδυασμό με τη χρήση ΔΣ (bike&ride). - ΒΣ6 - Προώθηση της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας μέσω επικοινωνιακών μέτρων.
ΠΥΛΩΝΑΣ 4: Κίνηση πεζών	
- ΕΣ1 - Σημαντική αύξηση του μεριδίου του περπατήματος ως ανταγωνιστικού μέσου μεταφοράς. - ΕΣ2 - Παροχή υποδομής πεζών που μπορεί να χρησιμοποιηθεί άνετα και ανεξάρτητα, από άτομα με διαφορετικούς ικανότητες. - ΕΣ3 - Κατάλληλη διαστασιολόγηση διαδρόμων πεζοπορίας. Οι πεζοί πρέπει να είναι σε θέση να περπατούν άνετα (πιθανά ακόμη και σε ζευγάρια) χωρίς συγκρούσεις με άλλους πεζούς, ποδηλάτες ή άλλα εμπόδια. Αυτό περιλαμβάνει το περπάτημα με καροτσάκια / αναπηρικά αμαξίδια ή με αποσκευές.	- ΒΣ1 - Επαρκείς και φαρδείς διάδρομοι περπατήματος σε όλο το οδικό δίκτυο. - ΒΣ2 - Δημιουργία αφιερωμένων διαδρόμων κατά μήκος των ποταμών και ρεμάτων, για αποκλειστική χρήση από πεζούς (σε συνδυασμό με κυκλοφορία ποδηλάτου) για καθημερινές μετακινήσεις μεγάλου μήκους ή/ και άθληση/ αναψυχή. - ΒΣ3 - Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις για μείωση της ταχύτητας, προτεραιότητα στους πεζούς και ποδηλάτες) στις Περιοχές Ειδικών Χαρακτηριστικών (ΠΕΧ) και στα Εμπορικά Κέντρα (αστικές περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος και προοπτικής), τόσο του Δήμου Πάφου όσο και των όμορων σε αυτόν δήμων. - ΒΣ4 - Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (μείωση ορίων ταχύτητας) σε ζώνες ευρύτερες των ανωτέρω περιοχών.
ΠΥΛΩΝΑΣ 5: Στάθμευση	
ΕΣ1 - Η κινητικότητα αναγνωρίζεται ευρέως ως δημόσιο αγαθό που, σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας, πρέπει να προστατεύεται, όχι επιτρέποντας στους ανθρώπους να επεκτείνουν τη χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, αλλά παρέχοντάς τους τις απαραίτητες επιλογές για τη	- ΒΣ1 - Οργάνωση της στάθμευσης σε βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής μελέτης σε απόλυτη «συνεργασία» με τις υπόλοιπες παρεμβάσεις που αφορούν στην διαχείριση του οδικού δικτύου και την κίνηση πεζών & ποδηλάτων. - ΒΣ2 - Οργάνωση του κέντρου της Πάφου σε Ζώνες

Ειδικοί Στόχοι (ΕΣ)/ Αρχές	Βασικές Στρατηγικές (ΒΣ)
χρήση υψηλής ποιότητας εναλλακτικών λύσεων βιώσιμων μέσων μεταφοράς (δημόσιες συγκοινωνίες, περπάτημα, ποδηλασία). - ΕΣ2 - Η υψηλή διαθεσιμότητα δωρεάν στάθμευσης είναι αντίθετη με τις αρχές της αειφορίας και για αυτό πρέπει να ελέγχεται πλήρως και να εξορθολογίζεται. - ΕΣ3 - Η ανάπτυξη ολοκληρωμένης δομής πολιτικής στάθμευσης για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για κατοίκους και για τον σχεδιασμό θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης, έναντι αντιτίμου, παρά την οδό, σε επιλεγμένες περιοχές. - ΕΣ4 - Επί πληρωμή θέσεις στάθμευσης παρά την οδό για τους επισκέπτες, οι οποίες θα πρέπει να έχουν τέτοια χρέωση ώστε να οδηγήσουν στην σταδιακή εγκατάλειψη του ιδιωτικού οχήματος. - ΕΣ5 - Επί πληρωμή θέσεις στάθμευσης εκτός οδού σε δημοτικούς σταθμούς αυτοκινήτων, οι οποίες πρέπει να είναι ορθολογικά και πλήρως ελεγχόμενες.	Στάθμευσης με στόχο την υιοθέτηση διαφορετικής πολιτικής στάθμευσης σε κάθε μία από αυτές, ανάλογα με τον «χαρακτήρα» της. - ΒΣ3 - Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για κατοίκους. - ΒΣ4 - Καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής ανά ζώνη, για διατιθέμενες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης επί πληρωμή.

2.2 Μέσα πολιτικής (παρεμβάσεις) σύνθεσης του Στρατηγικού Σχεδίου

Στις παραγράφους που ακολουθούν παρουσιάζονται σε πινακοποιημένη μορφή οι παρεμβάσεις, ανά πυλώνα πολιτικής, που συνθέτουν το Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Πάφου, συνοδευόμενες από σχετικούς χάρτες. Οι παρεμβάσεις που επιλέχθηκαν εξυπηρετούν τις παραπάνω οριζόμενες βασικές στρατηγικές σε καθένα από τους πυλώνες πολιτικής.

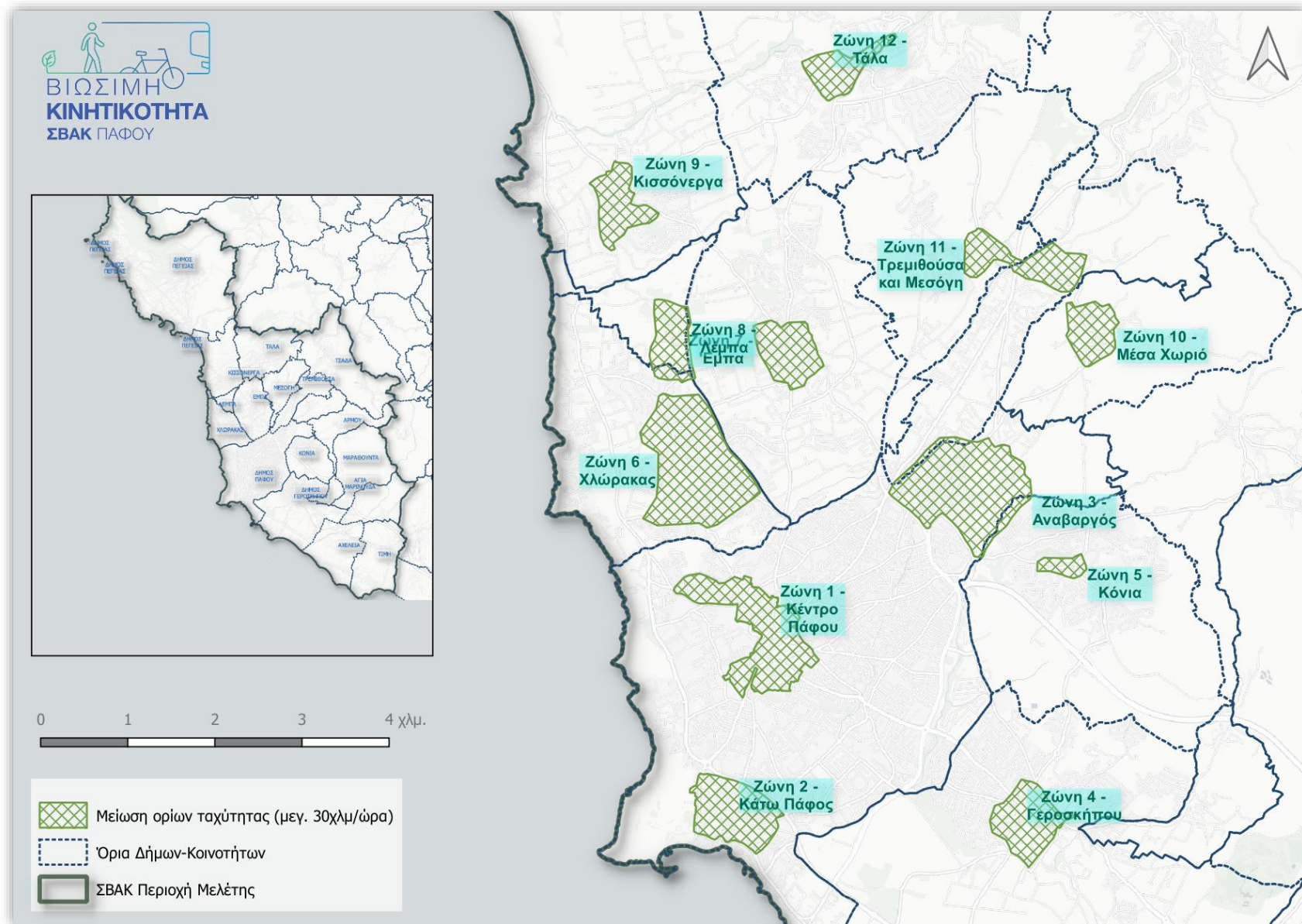
2.2.1 Διαχείριση οδικού δικτύου

Πίνακας 2: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Διαχείριση Οδικού Δικτύου (χρονικός ορίζοντας 2030)

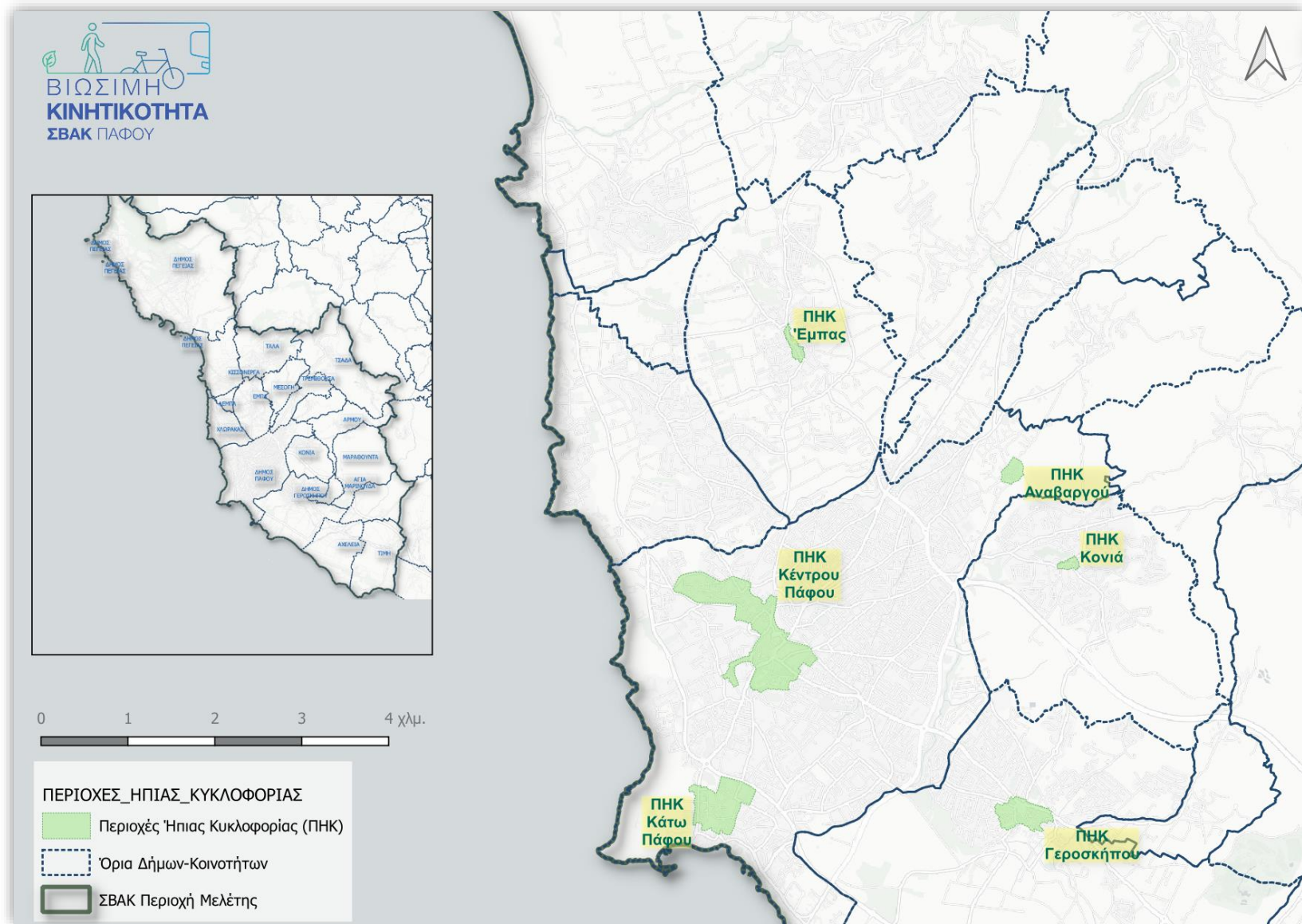
Ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα	Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ)	Ζώνες Προστασίας Σχολικών Εγκαταστάσεων	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Αλλαγή ιεράρχησης οδικών τμημάτων Μονοδρομήσεις
Οι ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα, ως μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας, που αναλυτικά παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 3 στη συνέχεια, αποτυπώνονται, με την σχετική αρίθμησή τους, στην Εικόνα 1. <u>Ζώνη 1 - Κέντρο Πάφου</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Ευξείνου Πόντου, Ιμπραήμ Κιαζίμ, Αχμέτ Μουχτάρ Πασά, Φουζούλι, Μιντχάντ Πασά, Δρ. Εγίπ Νετζεμεττίν, Οσμάν Εφέντη, Φελάχογλου, Αθήνας, Πετράκη Γιάλλουρου, Ευαγόρα Παλληκαρίδη, Τελεπενίου, Νεοφύτου Νικολαΐδη, Αρσινόης, Πλαταιών, 1^{ης} Απριλίου, 25^{ης} Μαρτίου, Ανδρέα Χρυσοστόμου, Έξω Βρύσης, Ιλισίων, Λεωφ. Αποστόλου Παύλου, Γεωρ. Χριστοφόρου, Νικοδήμου Μυλωνά, Πετράκη Μιλτιάδους, Ταλάτ Πασά, Γκαβούρ Ιμάμ, Σινασή). <u>Ζώνη 2 - Κάτω Πάφος</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Λεωφ. Αγ.Αναργύρων, Παλαιπάφου, Ικάρου, Ιάσονος, Λεωφ. Ποσειδώνος, Αρτέμιδος, Αλκμήνης, Λήδας, Λεωφ. Αποστόλου Παύλου). <u>Ζώνη 3 - Ευρύτερη Περιοχή Αναβαργού</u> (ορίζεται μεταξύ του Ποταμού Κοσκινά, και στη συνέχεια των οδών Ανδρέα Βλάμη, Ανδρέα Έλληνα, Αριστοτέλους Κυπριανού, Ιερεμίου, Βασιλικού, Αχέππας, Λεωφ. Αναβαργού, Λεωφ. Τάσσου Παπαδόπουλου, Λεωφ. Μεσόγης). <u>Ζώνη 4 - Γεροσκήπου</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Βασίλη Μιχαηλίδη, Αγίας Παρασκευής, Αγίας Σοφίας, Αλέκου Παναγούλη, Ιπποκράτους, Γιάννη Κοντού, Ιεροκηπιών, Λουκή Ακρίτα, Δημοκρατίας, Κορυτσάς). <u>Ζώνη 5 - Κονιά</u>	Οι Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ), που περιλαμβάνουν εφαρμογή μέτρων ηρεμίας της κυκλοφορίας, έτσι όπως αναλυτικά παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 3 στη συνέχεια, αποτυπώνονται, με την σχετική αρίθμησή τους, στην Εικόνα 2. <u>ΠΗΚ 1 - Κέντρο Πάφου</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Ευξείνου Πόντου, Ιμπραήμ Κιαζίμ, Αχμέτ Μουχτάρ Πασά, Φουζούλι, Μιντχάντ Πασά, Δρ. Εγίπ Νετζεμεττίν, Οσμάν Εφέντη, Θερμοπυλών, Ζήνωνος, Ανδρέα Γερούδη, Ευαγόρα Παλληκαρίδη, Τελεπενίου, Νεοφύτου Νικολαΐδη, Αρσινόης, Πλαταιών, 1^{ης} Απριλίου, 25^{ης} Μαρτίου, Ανδρέα Χρυσοστόμου, Έξω Βρύσης, Ιλισίων, Λεωφ. Αποστόλου Παύλου, Γεωρ. Χριστοφόρου, Νικοδήμου Μυλωνά, Πετράκη Μιλτιάδους, Ταλάτ Πασά, Γκαβούρ Ιμάμ, Σινασή). <u>ΠΗΚ 2 - Κάτω Πάφος</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Λεωφ. Αγ.Αναργύρων, Πυθαγόρα, Ικάρου, Κωνσταντίας, Αρτέμιδος, Αλκμήνης, Λήδας, Λεωφ.	Οι Ζώνες Προστασίας Σχολικών Μονάδων, που περιλαμβάνουν εφαρμογή μέτρων για την βελτίωση και την προστασία της διακίνησης μαθητών & φοιτητών με ήπια μέσα μεταφοράς (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο, μετακίνηση πεζή) στην ευρύτερη περιοχή εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων όλων των βαθμίδων, έτσι όπως αναλυτικά παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 3 στη συνέχεια, αποτυπώνονται, με την σχετική αρίθμησή τους, στην Εικόνα 3. <u>Σχολική Ζώνη 1</u> Δ' Δημοτικό Πάφου Κάτω Περβολιών, Δ' Δημόσιο Νηπιαγωγείο Πάφου Κάτω Περβολιών. (ορίζεται μεταξύ των οδών Πύραμου, Κάτω Περιβολιών, Αδαμαντίου Κοραή, Στρατή Μυριβήλη). <u>Σχολική Ζώνη 2</u> Περιφερειακό Ειδικό Σχολείο "Θεοσκεπάστης", ΙΒ' Δημοτικό Πάφου "Πεύκιος Γεωργιάδης", ΙΒ' Δημόσιο Νηπιαγωγείο	Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ως μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας, που αναλυτικά παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 3 στη συνέχεια, και αφορούν σε νέο χαρακτηρισμό/ ιεράρχηση συγκεκριμένων οδών εντός των 6 Περιοχών Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ) και των 3 Σχολικών Ζωνών, και ως εκ τούτου σε σχετικές αναπλάσεις/ διαμορφώσεις, αναφέρονται στις ακόλουθες περιπτώσεις: ▶ Δρόμος ηρεμίας της κυκλοφορίας με διέλευση λεωφορείων, ▶ Δρόμος ηρεμίας της κυκλοφορίας χωρίς διέλευση λεωφορείων, ▶ Οικιστικός κοινόχρηστος δρόμος, ▶ Εμπορικός κοινόχρηστος δρόμος. Το σύνολο των οδών εντός των ΠΗΚ και των Σχολικών Ζωνών, που χαρακτηρίζονται/ ιεραρχούνται διαφορετικά και αναπλάθονται, αποτυπώνονται στις Εικόνες 4 & 5. Περιορισμένο πλήθος

Ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα	Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ)	Ζώνες Προστασίας Σχολικών Εγκαταστάσεων	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Αλλαγή ιεράρχησης οδικών τμημάτων Μονοδρομήσεις
(ορίζεται στην περιοχή εκατέρωθεν του άξονα Γεωργ. Γρίβα Διγενή & Δημητράκη Σάββα, από οδό Ρήγα Φεραίου έως & Αριστείδη Τζαμάλη). <u>Ζώνη 6 - Χλώρακας</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Αρχ. Μακαρίου Γ', Λεωφ. Ελευθερίας, Πίνδου, Μέλανος, Μαραθώνος, Νικόλα Πενταρά, Λεωφ. Ελευθερίας). <u>Ζώνη 7 - Έμπα</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Ελλάδος, Γεωργίου Χριστοφόρου, Ευαγ. Παλλικαρίδη, Νικ. Έλληνα, Μάρκου Δράκου, Αγίας Λαύρας, Νικόπια Λαγού). <u>Ζώνη 8 - Λέμπα</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Ελευθερίας, Αγίου Στεφάνου, Ευαγόρα Παλλικαρίδη, Αθηνών, Κλέοπα Χριστοδούλου, Αγίας Μαρίνας). <u>Ζώνη 9 - Κισσόνεργα</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Χρήστου Κέλη, Χρήστου Κέλη, Γεωργίου Μιχαήλ, Κινύρα, Παπαγεωργίου Χρηστίδη, Γιάννη Ηροδότου, Διπλοτρεμιθών, Κρασάρη). <u>Ζώνη 10 - Μέσα Χωριό</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Κώστα Καρνάβαλου, Χαράλαμπου Άσσου, Αγίας Μαρίνας, Ευαγόρα Παλλικαρίδη, Γρηγόρη Αυξεντίου). <u>Ζώνη 11 - Τρεμιθούσα και Μεσόγη</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Λεωφ. Αγ.Νεοφύτου, Αρχ. Μακαρίου Γ', Γρίβα Διγενή, Αντιστράτηγου Φλωράκη, Κώστα Καρνάβαλου, Μιχαλάκη Νικολάου, Λεωφ. Αγ.Νεοφύτου, Αγίων Ρηγίνου & Ορέστη, Αθηνών). <u>Ζώνη 12 - Τάλα</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Αγ.Σαράντα, Λιάμη, Αγ.Βαρβάρας, Λεωφ. Μιλτιάδους Στυλιανού, Αμπελίας). <u>Σχολική Ζώνη 1</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Πύραμου, Κάτω Περιβολιών, Αδαμαντίου	Αποστόλου Παύλου, Αγ.Αγαπητικού). <u>ΠΗΚ 3 - Αναβαργός</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Αριστοτέλους Κυπριανού, Ιερεμίου, Πέρα Βρύσης Βασιλικού, Λεωφ. Αναβαργού) . <u>ΠΗΚ 4 - Γεροσκήπου</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου ΙΙΙ, Αλέκου Παναγούλη, Ταλλιώτη, Έκτορος, Κων. Παλαιολόγου, Ερμού, Πλάτωνος, Δημοκρατίας, Κορυτσάς). <u>ΠΗΚ 5 - Κονιά</u> (ορίζεται στην περιοχή εκατέρωθεν του άξονα Γεωργ. Γρίβα Διγενή και Δημητράκη Σάββα, από την οδό Ευαγόρα Παλλικαρίδη έως & την οδό Σολωμού). <u>ΠΗΚ 6 - Έμπα</u> (ορίζεται στην περιοχή εκατέρωθεν της οδού Νικολάου Έλληνα, από την οδό Αναστασίας Ψάλτη έως & την οδό Ευαγόρα Παλλικαρίδη).	Πάφου "Πεύκιος Γεωργιάδης". (ορίζεται μεταξύ των οδών Λεωφ. Τάσσου Παπαδόπουλου, Βασ. Κωνσταντίνιου ΧΙΙΙ, Γεωργίου Νικολάου). <u>Σχολική Ζώνη 3</u> Γυμνάσιο Αποστόλου Παύλου, Η' Δημοτικό Πάφου "Ιορδάνειο", Δημόσιο & Η' Κοινοτικό Νηπιαγωγείο Αναβαργού, Λύκειο Αγίου Νεοφύτου, Νέες αναπτύξεις που αφορούν στην εκπαίδευση (American University of Beirut – Mediterraneo, Ιατρική Σχολή, Αναβάθμιση του Νοσοκομείου σε Πανεπιστημιακό). (ορίζεται μεταξύ του Ποταμού Κοσκινά, και στη συνέχεια των οδών Ανδρέα Βλάμη, Ανδρέα Έλληνα, Αριστοτέλους Κυπριανού, Ιερεμίου, Βασιλικού, Αχέπας, Λεωφ. Αναβαργού, Λεωφ. Τάσσου Παπαδόπουλου, Λεωφ. Μεσόγης).	μονοδρομήσεων, ως μέτρο ηρεμίας της κυκλοφορίας, που αναλυτικά παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 3 στη συνέχεια, αφορούν συγκεκριμένες οδούς εντός της ΠΗΚ του Κέντρου της Πάφου. Οι συγκεκριμένες οδοί παρατίθενται στη συνέχεια και αποτυπώνονται στις Εικόνες 4 & 5. ▶ Μονοδρόμηση της οδού Ιωάννη Αγρότη από Γλάδστωνος έως Πλατεία Έρωτα. ▶ Μονοδρόμηση της οδού 25ης Μαρτίου από Πλατεία Έρωτα έως Λεωφ. Γεωργίου Γρίβα Διγενή.

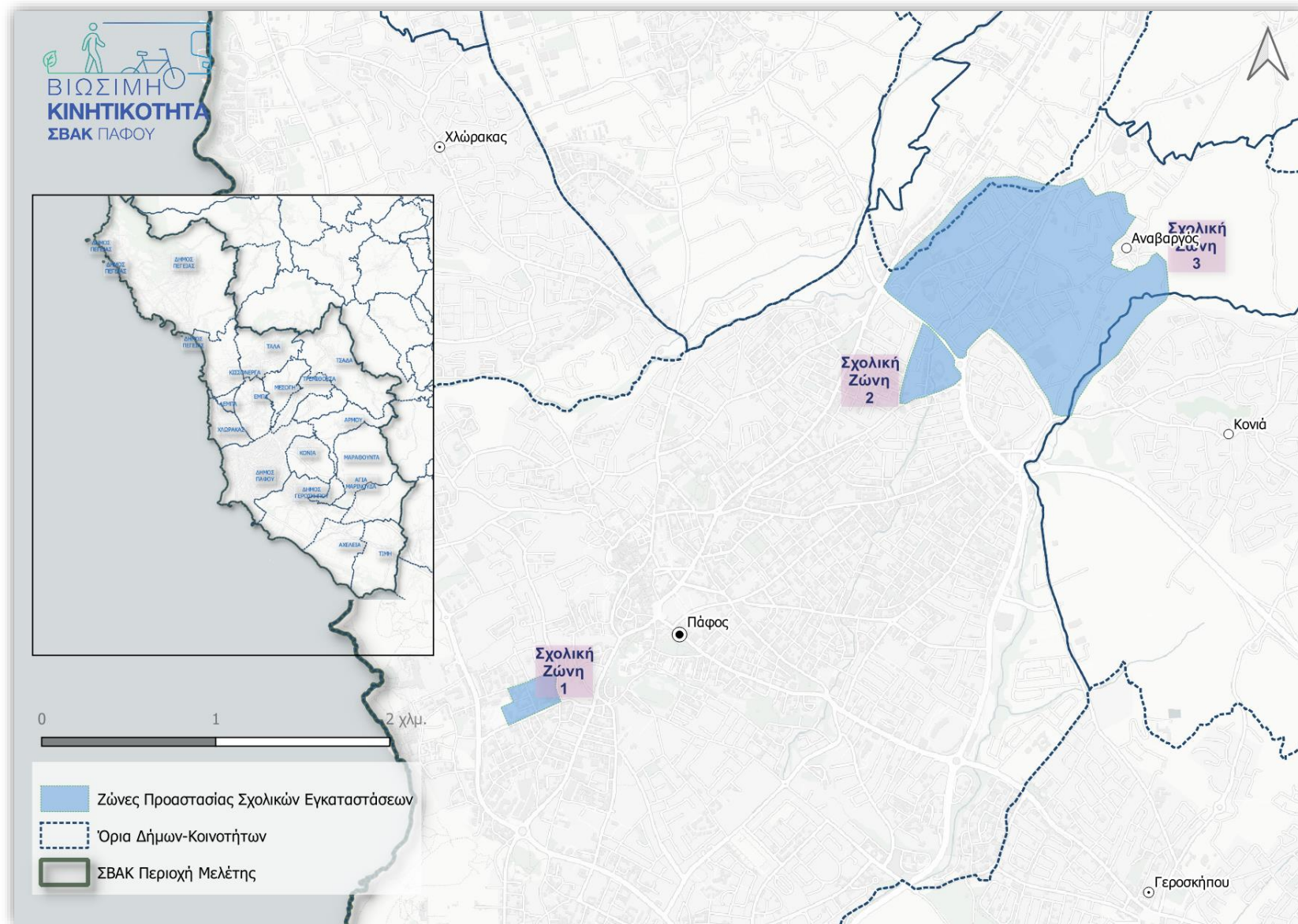
Ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα	Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ)	Ζώνες Προστασίας Σχολικών Εγκαταστάσεων	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Αλλαγή ιεράρχησης οδικών τμημάτων Μονοδρομήσεις
Κοραή, Στρατή Μυριβήλη). <u>Σχολική Ζώνη 2</u> (ορίζεται μεταξύ των οδών Λεωφ. Τάσσου Παπαδόπουλου, Βασ. Κωνσταντίνιου XIII, Γεωργίου Νικολάου).			



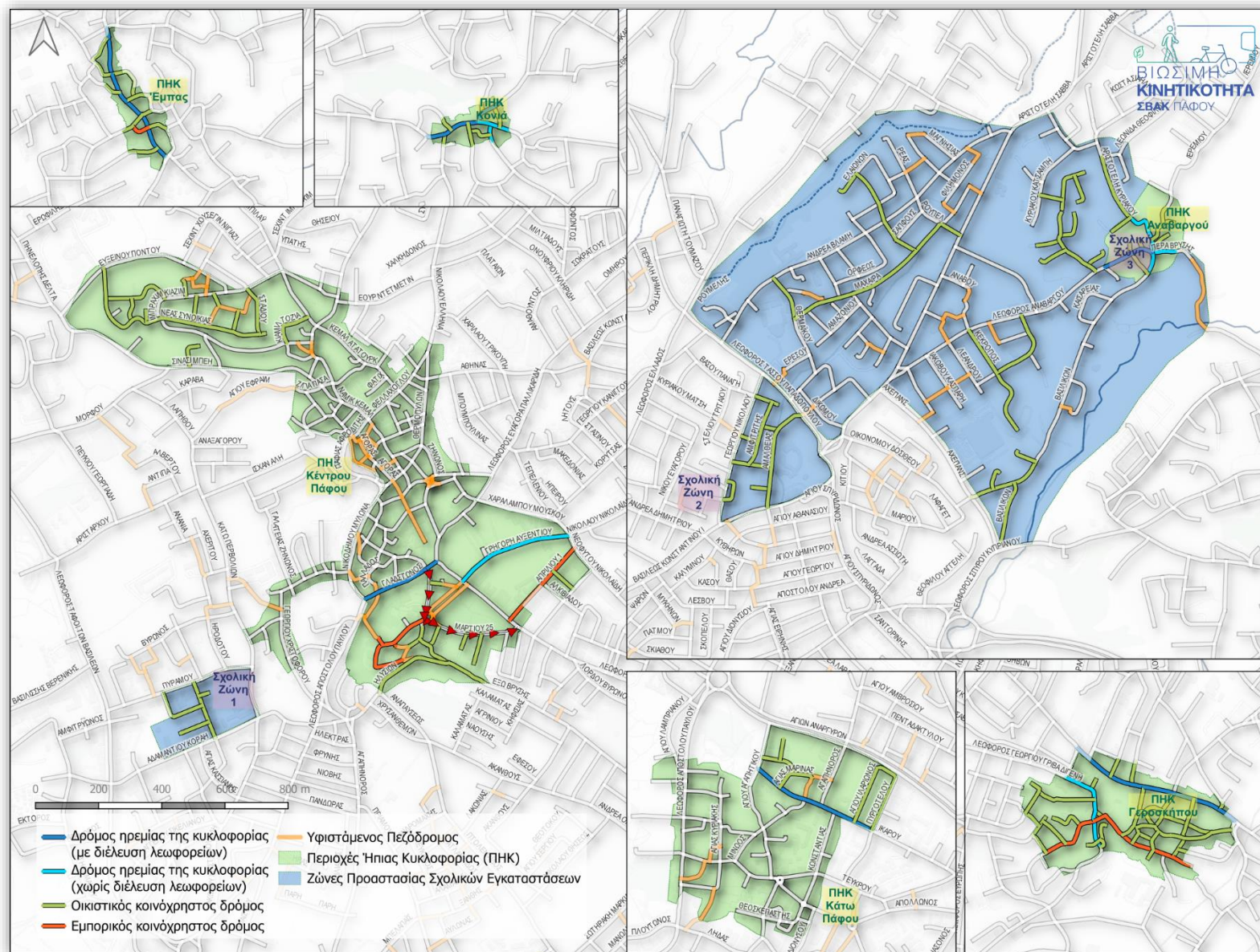
Εικόνα 2: Ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα



Εικόνα 3: Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ)



Εικόνα 4: Ζώνες Προστασίας Σχολικών Εγκαταστάσεων



Εικόνα 5: Αλλαγή ιεράρχησης οδικών τμημάτων

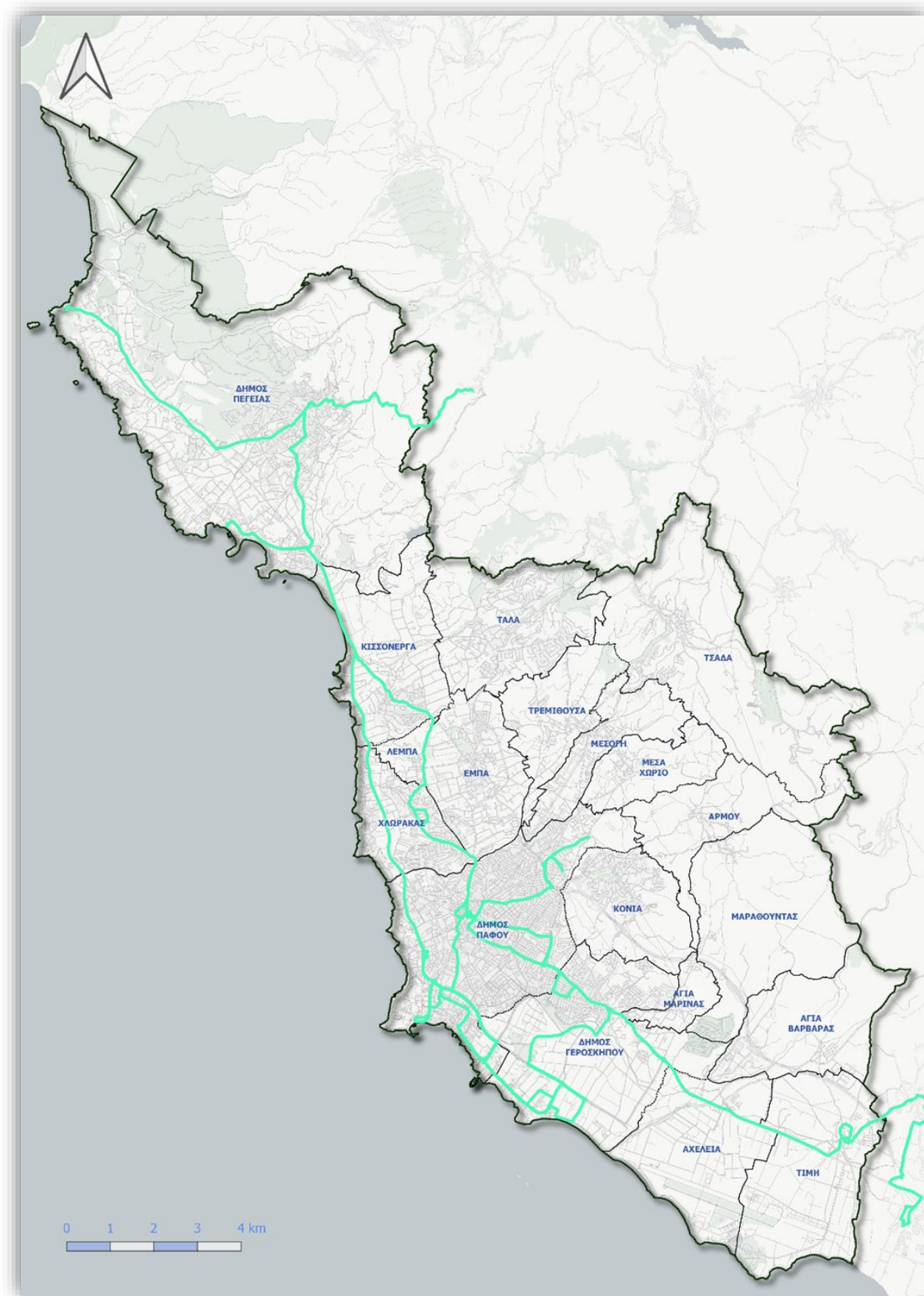
2.2.2 Δημόσιες συγκοινωνίες

Πίνακας 3: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Δημόσιες συγκοινωνίες (χρονικός ορίζοντας 2030)

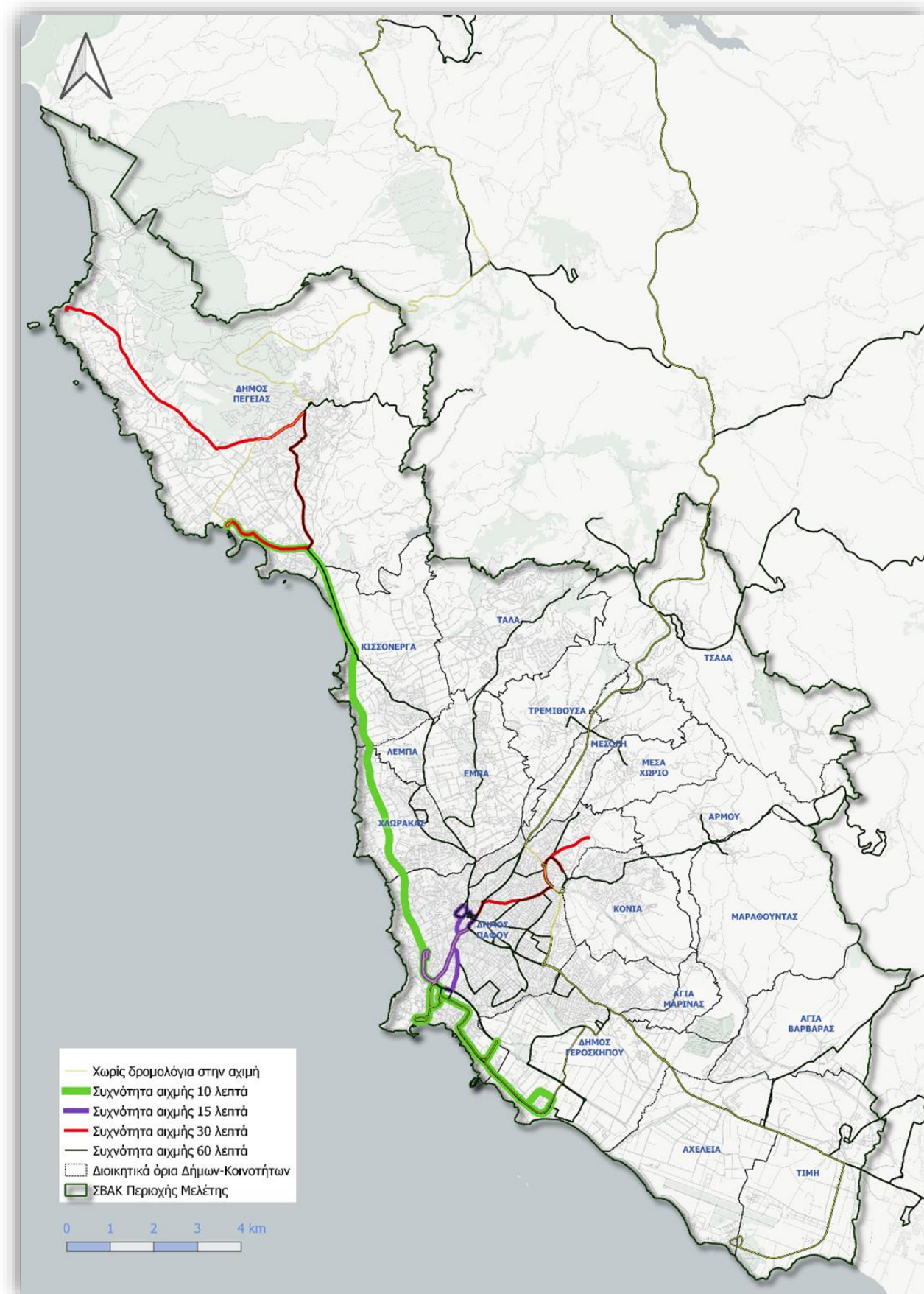
Λειτουργία νέων γραμμών	Βελτίωση λειτουργικών χαρακτηριστικών γραμμών	Τερματικοί Σταθμοί - Σταθμοί Μετεπιβίβασης - Στάσεις	Οχήματα
Νέες γραμμές προτείνονται για την καλύτερη εξυπηρέτηση των βασικών πόλων έλξης μετακινήσεων με βελτιωμένα χαρακτηριστικά. Προτείνονται <u>γραμμές</u> <u>υψηλής συχνότητας</u>. Στην Εικόνα 2 παρουσιάζονται οι νέες γραμμές. • Park&Ride ΑΗΚ • Νέα γράμμη υψηλής συχνότητας	Το δίκτυο των δημόσιων μεταφορών ιεραρχείται και ανάλογα με το επίπεδο λειτουργίας του προτείνονται οι συχνότητες και οι ώρες λειτουργίας των γραμμών. Στην Εικόνα 3 παρουσιάζονται οι γραμμές όπου πραγματοποιήθηκαν <u>αλλαγές στη συχνότητα και στις ώρες λειτουργίας</u>: • Γραμμές: 611 και 615 με προτεινόμενη συχνότητα αιχμής 10 λεπτά • Γραμμή 610 με προτεινόμενη συχνότητα πρωινής αιχμής 15 λεπτά • Γραμμές 601 και 607 με προτεινόμενη συχνότητα πρωινής αιχμής 60 λεπτά • Γραμμή 616 με προτεινόμενη συχνότητα πρωινής αιχμής 30 λεπτά • Γραμμές 606 και 608 με επέκταση του χρόνου λειτουργίας με 3 νέα δρο μολόγια ανά 60 λεπτά. Επίσης στην Εικόνα 4 απεικονίζονται όλες οι λεωφορειακές γραμμές με κατηγοριοποίηση ανάλογα με τη συχνότητα κατά τις περιόδους αιχμής.	Αναβάθμιση και διασύνδεση τερματικών σταθμών και σταθμών μετεπιβίβασης. Επιπλέον αναβαθμίζονται οι υποδομές των στάσεων και των στεγάστρων λεωφορείων. Οι τερματικοί σταθμοί που αναβαθμίζονται είναι οι ακόλουθοι και απεικονίζονται στην Εικόνα 5: • Σταθμός Καραβέλλα • Σταθμός Λιμανάκι - Κάτω Πάφος • Σταθμός Τάφοι των Βασιλέων Ο σταθμός Park-&-Ride που προτείνεται είναι ο Park-&-Ride ΑΗΚ και απεικονίζεται στην Εικόνα 5:	Προμήθεια νέων οχημάτων και αντικατάσταση στόλου με σύγχρονα και καθαρά οχήματα.



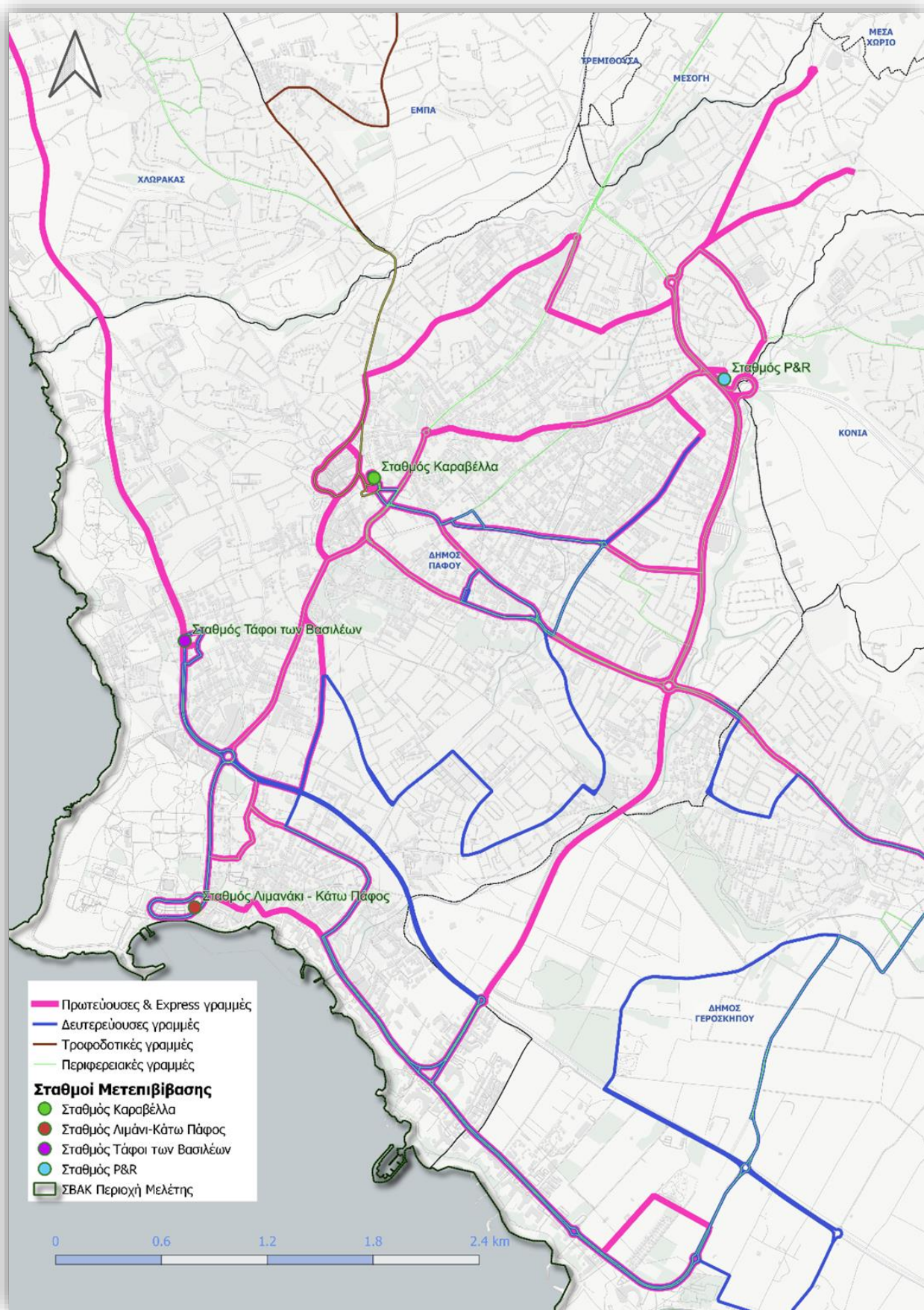
Εικόνα 7: Προτεινόμενες νέες γραμμές δημοσίων συγκοινωνιών



Εικόνα 8: Υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές με τροποποίηση λειτουργικών χαρακτηριστικών



Εικόνα 9: Λεωφορειακές γραμμές με κατηγοριοποίηση ανάλογα με τη συχνότητα κατά τις ώρες αιχμής

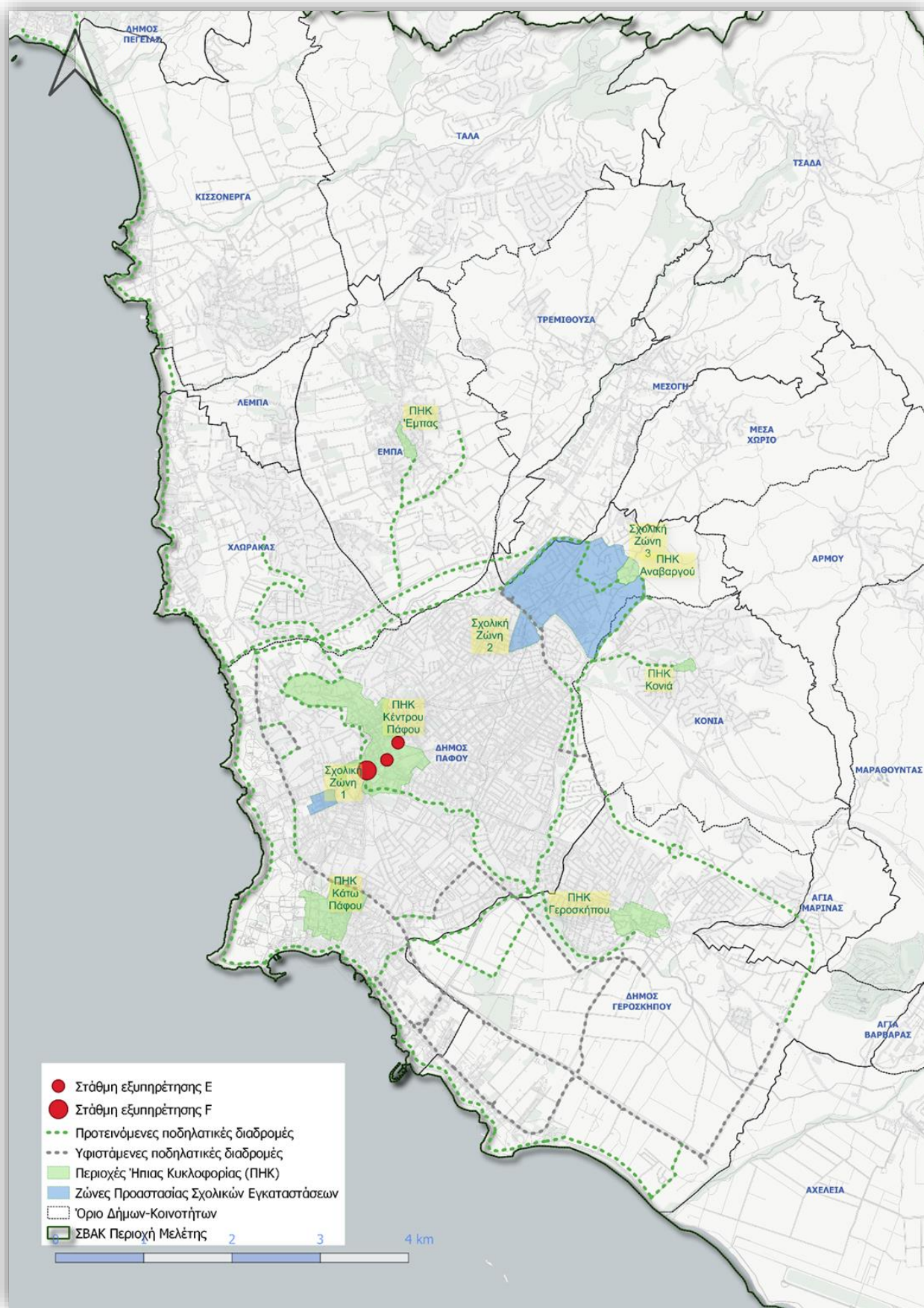


Εικόνα 10: Τερματικοί σταθμοί & σταθμός Park&Ride

2.2.3 Κίνηση ποδηλάτων

Πίνακας 4: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Κίνηση ποδηλάτων (χρονικός ορίζοντας 2030)

Δίκτυο ποδηλασίας	Γραμμικές αναπτύξεις	Ασφαλείς διαβάσεις ποδηλάτων & εξοπλισμός στις στάσεις λεωφορείων	Συναφή μέτρα
Το δίκτυο ποδηλασίας, αποτυπώνεται στην Εικόνα 6, και περιλαμβάνει: - Δύο (2) ποδηλατικές διαδρομές κορμού, μήκους (>5 χλμ.) στη διεύθυνση Α-Δ μη διερχόμενες από το εμπορικό κέντρο της πόλης - Μία (1) ποδηλατική διαδρομή κορμού, μεγάλου μήκους 18,0 χλμ. περίπου, στη διεύθυνση Β-Ν - Ποδηλατικές υποδομές τροφοδοτικές και συμπληρωματικές των τριών (3) ποδηλατικών διαδρομών κορμού	Οι γραμμικές αναπτύξεις στις οποίες θα ενταχθεί το ποδήλατο, χωροθετούνται σε περιοχές φυσικού κάλλους (βλ. Εικόνα 6), και συγκεκριμένα στο: - Βορειοδυτικό Γραμμικό Πάρκο. - Ανατολικό Γραμμικό Πάρκο.	Περιλαμβάνονται: - Ειδικές κατασκευαστικές και λειτουργικές υποδομές σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις που παρουσιάζουν χαμηλό επίπεδο κυκλοφοριακής ικανότητας και ασφάλειας και περιβαλλοντική υποβάθμιση (αέρια ρύπανση, ηχητική όχληση και χαμηλή αισθητική) στην υφιστάμενη κατάσταση. Οι διασταυρώσεις αυτές παρουσιάζονται στην Εικόνα 7. - Αντιβανδαλιστικές υποδομές ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων, με δυνατότητα φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων, πλησίον στάσεων λεωφορείων που καταγράφουν υψηλή επιβατική κίνηση. Κατά προτίμηση σε στάσεις πλησίον δημόσιων χώρων όπως π.χ. πάρκων, πλατειών, πεζοδρόμων.	Περιλαμβάνονται: - Σύστημα ενοικίασης ποδηλάτων (ήδη τελεί σε λειτουργία στον Δήμο Πάφου και σε άλλους δήμους της ΠΜ). - Διάθεση κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και χωροθέτηση αντιβανδαλιστικών θέσεων κλειδώματος και φόρτισης των ποδηλάτων. - Ομαδικά προγράμματα χρήσης και υλοποίησης υποδομών ποδηλάτου από δημόσιους φορείς (σχολεία, Πανεπιστήμια, κλπ.) και ιδιωτικές επιχειρήσεις για τους εργαζόμενους.



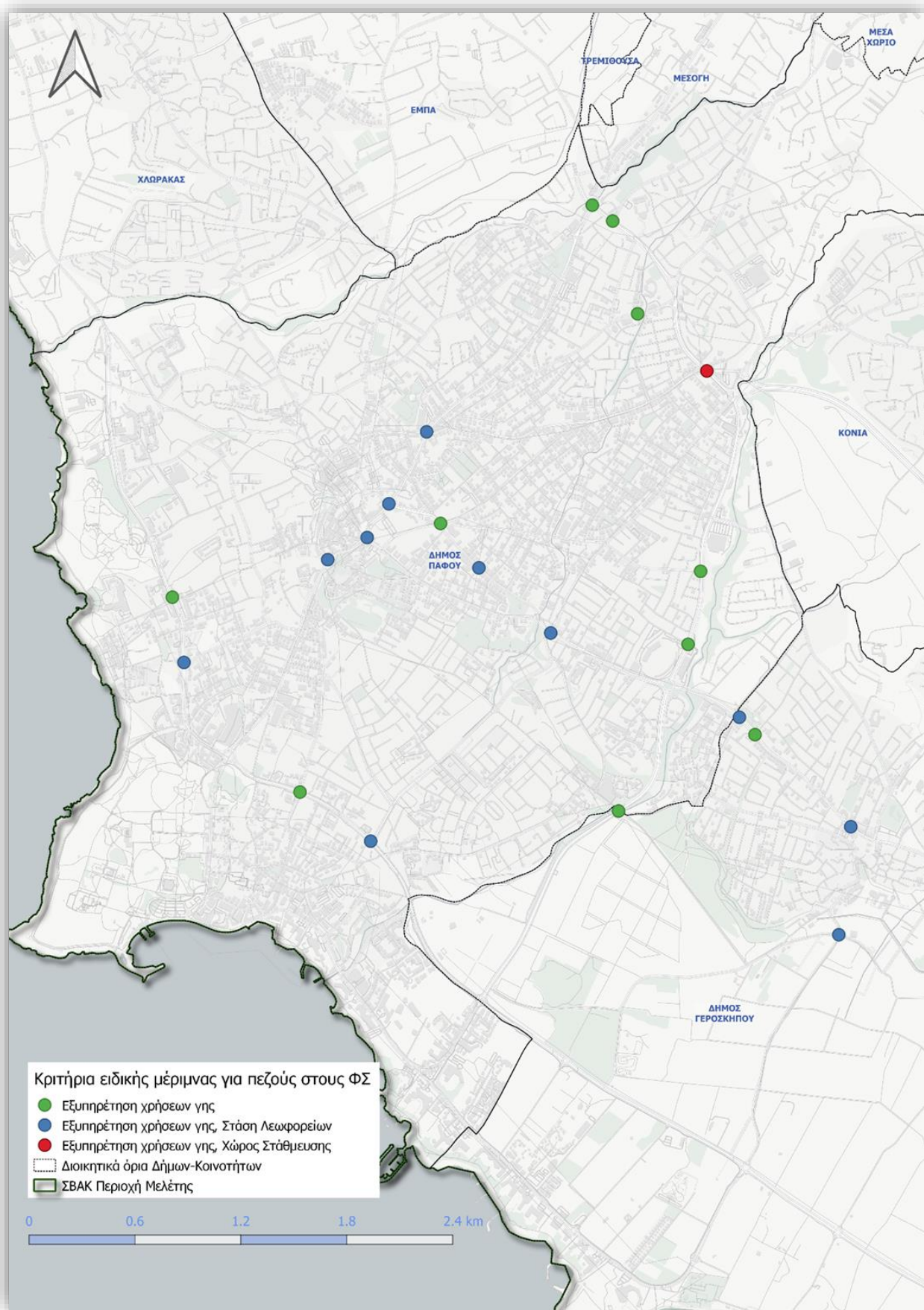
Εικόνα 12: Δίκτυο ποδηλασίας & ασφαλής διαβάσεις ποδηλάτων σε σηματοδοτούμενους κόμβους με ιδιαίτερη χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης (σήμερα)

2.2.4 Κίνηση πεζών

Πίνακας 5: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Κίνηση πεζών (χρονικός ορίζοντας 2030)

Ζώνες 30χλμ./ώρα	Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας	Γραμμικές αναπτύξεις	Επαρκή & φαρδιά πεζοδρόμια	Ιδιαίτερες φάσεις πεζών σε υφιστάμενους φωτεινούς σηματοδότες
Ασφαλής διακίνηση πεζών (βλ. Εικόνα 8).	Ασφαλής & ποιοτική διακίνηση πεζών στους (βλ. Εικόνα 8): - Πεζοδρόμους - Δρόμους ηρεμίας της κυκλοφορίας - Οικιστικούς κοινόχρηστους δρόμους - Εμπορικούς κοινόχρηστους δρόμους.	Οι γραμμικές αναπτύξεις για τους πεζούς, είναι ίδιες με αυτές που αφορούν στο ποδήλατο και χωροθετούνται σε περιοχές φυσικού κάλλους, και συγκεκριμένα στο: - Βορειοδυτικό Γραμμικό Πάρκο - Ανατολικό Γραμμικό Πάρκο	Το δίκτυο κίνησης πεζών θα ενισχυθεί στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου για την ασφαλή και ποιοτική διακίνηση των πεζών (βλ. Εικόνα 8). Τα μέτρα που θα ληφθούν θα είναι τα εξής: - Επαρκή και φαρδιά πεζοδρόμια κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων, σε ακτίνα 600μ. - Υποδομές για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ (κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων και σε όλες τις θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών, οδηγοί όδευσης τυφλών και σχετικές υποδομές σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους (π.χ. πάρκα, πλατείες, δημόσια κτίρια, στάσεις λεωφορείων, κ.α.). - Οδικά τμήματα ήπιας κυκλοφορίας, με ανώτατο όριο ταχύτητας τα 10-20 χλμ./ώρα. Χρησιμοποιούνται κατάλληλα υλικά επί του οδοστρώματος, όπως βαφή, κυβόλιθοι (γρανίτης, βασάλτης, πορφύρης, κ.α.), μετακινούμενες ή σταθερές κατασκευές στα πεζοδρόμια (π.χ. ζαρντινιέρες, αφαιρετά κιγκλιδώματα ή χαμηλά panels κλπ.), πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια κ.α.	Ιδιαίτερη μέριμνα σε επιλεγμένες² σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις, για την ασφαλή και ανεμπόδιστη εγκάρσια διέλευση των πεζών & με ηχητική ειδοποίηση για ΑμεΑ, έτσι όπως αποτυπώνονται στην Εικόνα 9.

² Στην υφιστάμενη κατάσταση αρκετές σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις δεν διαθέτουν ιδιαίτερη φάση για τη διέλευση πεζών.



Εικόνα 14: Υφιστάμενες σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις με ιδιαίτερης μέριμνα για πεζούς

2.2.5 Στάθμευση

Πίνακας 6: Σύνθεση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Στάθμευση (χρονικός ορίζοντας 2030)

Ελεγχόμενη παρά την οδό στάθμευση στο εμπορικό & ιστορικό κέντρο της πόλης της Πάφου	Ειδικές παρά την οδό θέσεις στάθμευσης στα εμπορικά & ιστορικά κέντρα των λοιπών δήμων	Στάθμευση σε χώρους εκτός οδού
Για τον βέλτιστο προγραμματισμό και σχεδιασμό διαχείρισης της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της πόλης της Πάφου, προτείνεται η μείωση και απόδοση σε άλλη χρήση συνολικού αριθμού 330 περίπου υφιστάμενων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης. Αυτές οι θέσεις λειτουργούν με χρονοχρέωση, σε υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων είτε σε θέσεις παρά το κράσπεδο, στις 4 ζώνες Α,Β, Γ και Δ του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης της πόλης (Pafos Smart Parking, https://pafos.org.cy/smart-city/smart-parking-info/). Κατόπιν ενδελεχούς ανάλυσης των υφιστάμενων χαρακτηριστικών στάθμευσης και την εκτίμηση των λειτουργικών αναγκών στάθμευσης στην υφιστάμενη και μελλοντική κατάσταση για το έτος 2030 για την κεντρική περιοχή (με εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων και δράσεων του επιλεχθέντος σεναρίου), προέκυψε ότι «περισσεύει» σημαντικός αριθμός θέσεων στάθμευσης ακόμη και στις ώρες αιχμής της ζήτησης (διαφορά προσφοράς και ζήτησης). Οι κατηγορίες χρήσης στις οποίες προτείνεται να αποδοθούν οι 330 θέσεις είναι η τροφοδοσία καταστημάτων, η στάθμευση οχημάτων δημοσίων υπηρεσιών, Σχολείων ή Σχολικών Συγκροτημάτων, η στάθμευση ποδηλάτων και μηχανοκίνητων δίκυκλων και η στάθμευση Ε.Ι.Χ οχημάτων κατοίκων. Οι χώροι στους οποίους προτείνεται να εφαρμοσθεί το μέτρο έχουν κωδικοποιηθεί με αριθμούς από 1 έως 27 και παρουσιάζονται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 3 και στην επόμενη Εικόνα. Οι υφιστάμενες εγκατεστημένες θέσεις για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ θα παραμείνουν ως έχουν. Ως ενδεικτική κατανομή των 330 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων ανά χρήση, με βάση τον πληθυσμό και την έκταση της κεντρικής περιοχής, συστήνεται η εξής: ► Τροφοδοσία καταστημάτων: 30 θέσεις	Για τους άλλους Δήμους της ΠΜ όπως Γεροσκήπου, Χλώρακας, Πέγειας, Έμπα κλπ., συστήνεται η δημιουργία ειδικών θέσεων (ΑμεΑ, τροφοδοσίας καταστημάτων, Σχολικών Μονάδων, ποδηλάτων, μηχανοκίνητων δίκυκλων) σε βασικούς οδικούς άξονες, ανάλογα με τις κατά περίπτωση ανάγκες.	Εκτός της κεντρικής περιοχής της πόλης της Πάφου είτε στους άλλους Δήμους δεν φαίνεται αυτή τη στιγμή ανάγκη δημιουργίας χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Στην πόλη της Πάφου υπάρχουν ήδη αρκετοί χώροι εκτός οδού που λειτουργούν με ελεύθερη στάθμευση (χωρίς χρονικό περιορισμό ή τιμολόγηση), που συνδράμουν στην εξυπηρέτηση της ζήτησης στάθμευσης. Ενδεικτικά και μόνο αναφέρονται ως παράδειγμα οι 5 υπαίθριοι χώροι στάθμευσης στα όρια ή ευρύτερα της κεντρικής περιοχής, συγκεκριμένα στις οδούς Ευαγόρα Παλληκαρίδη, Λεωφ.Νικ.Νικολαΐδη, Χ.Κκέλη, Χ.Μούσκου, Λεωφ. Ποσειδώνος, συνολικής χωρητικότητας 604 θέσεων και οι νόμιμες παρά το κράσπεδο θέσεις στις οδούς Ελ.Βενιζέλου και Λεωφόρος Ελλάδος (συνολικής χωρητικότητας 125 θέσεων). Η επιλογή δημιουργίας νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε θέσεις που μπορεί να υποδειχθούν μελλοντικά από τις Αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου ή την Δημοτική Αρχή ή άλλους Φορείς, θα πρέπει να συνοδεύεται από οικονομοτεχνική αξιολόγηση (μελέτη CBA) ως προς το αποτέλεσμα ανάλυσης κόστους-οφέλους.

Ελεγχόμενη παρά την οδό στάθμευση στο εμπορικό & ιστορικό κέντρο της πόλης της Πάφου	Ειδικές παρά την οδό θέσεις στάθμευσης στα εμπορικά & ιστορικά κέντρα των λοιπών δήμων	Στάθμευση σε χώρους εκτός οδού
στάθμευσης Ε.Ι.Χ για εξυπηρέτηση περίπου 25 φορητών οχημάτων Φ/Ε. ▶ Δημόσιες Υπηρεσίες: 20 θέσεις Ε.Ι.Χ οχημάτων. ▶ Σχολεία ή Σχολικά Συγκροτήματα: 10 θέσεις Ε.Ι.Χ οχημάτων. ▶ Ποδήλατα: 20 θέσεις Ε.Ι.Χ οχημάτων για εξυπηρέτηση στάθμευσης 100 περίπου ποδηλάτων (5 ποδήλατα/1 θέση στάθμευσης). ▶ Μηχανοκίνητα δίκυκλα: 50 θέσεις Ε.Ι.Χ οχημάτων για εξυπηρέτηση στάθμευσης 200 περίπου μηχανοκίνητων δίκυκλων (4 μηχανοκίνητα δίκυκλα/1 θέση στάθμευσης). ▶ Οχημάτων κατοίκων: 200 θέσεις στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων. Η χωροθέτηση των θέσεων θα γίνει σε σχέση με τις κατά περίπτωση ανάγκες π.χ. σε σημεία συσσώρευσης υψηλού αριθμού μηχανοκίνητων δίκυκλων, σε εμπορικά καταστήματα με έλλειψη ιδιωτικών χώρων τροφοδοσίας, σε Σχολεία, Σχολικά Συγκροτήματα ή δημόσιες υπηρεσίες με εισόδους/εξόδους πλησίον δικτύου αμιγών πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας, κ.α. Προφανώς δεν διαφαίνεται κάποια σημαντική ανάγκη επέκτασης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε νέους χώρους εκτός οδού ή παρά το κράσπεδο έως το έτος 2030. Τυχόν αναθεώρηση της ισχύουσας τιμολογιακής πολιτικής έως το έτος 2030 θα πρέπει να συνοδεύεται από ενδελεχή ανάλυση των χαρακτηριστικών της στάθμευσης και οικονομοτεχνική αξιολόγηση (μελέτη CBA) ως προς το αποτέλεσμα ανάλυσης κόστους-οφέλους.		

2.3 Σύνδεση των μέσων πολιτικής (παρεμβάσεων) του Στρατηγικού Σχεδίου με το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ

Η μεθοδολογική προσέγγιση εκπόνησης του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Πάφου έχει διασφαλίσει την σύνδεση των μέτρων με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του ΣΒΑΚ. Συγκεκριμένα, καθένα από τα παραπάνω έχει προσδιορισθεί σε προηγούμενη φάση του έργου (Φάση Β – ανατρέξετε στα Παραδοτέα D5.1&5.2 και D6.1&6.2).

Ειδικότερα, το όραμα της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Πάφου έχει εκφραστεί μέσω της διατύπωσης συγκεκριμένων «Στόχων Υψηλού Επιπέδου», που είναι οι στόχοι που έχουν τεθεί στη Λευκή Βίβλο της ΕΕ για τις Μεταφορές, και «Επιχειρησιακών Στόχων ή Προτεραιοτήτων», οι οποίοι αποτελούν εξειδίκευση των Στόχων Υψηλού Επιπέδου, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Πάφου, σε ό,τι αφορά στην βιώσιμη κινητικότητα (Φάση Α - ανατρέξετε στο Παραδοτέο D3.4).

Από την άλλη, οι παρεμβάσεις/ μέτρα που συνθέτουν το Στρατηγικό Σχέδιο, που παραπάνω συνοπτικά παρουσιάσθηκε, υπακούσουν σε σειρά "Επιμέρους Στόχων», όπως αυτοί συνοπτικά παρουσιάσθηκαν στο Παραδοτέο D7.1-2-3-5.

Η σύνδεση όλων των παραπάνω μεταξύ τους, αποτυπώνεται στον **Πίνακα 7** που ακολουθεί.

Πίνακας 7: Σύνδεση των μέσων πολιτικής (παρεμβάσεων) του Στρατηγικού Σχεδίου με το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ

ΟΡΑΜΑ Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	ΟΡΑΜΑ Προτεραιότητες – Επιχειρησιακοί Στόχοι	ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 1: Διαχείριση οδικού δικτύου							ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 2: Δημόσιες συγκοινωνίες					ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 3: Κίνηση ποδηλάτων					ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 4: Κίνηση πεζών			ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 5: Στάθμευση				
		ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ4	ΕΣ5	ΕΣ6	ΕΣ7	ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ4	ΕΣ5	ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ4	ΕΣ5	ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ4	ΕΣ5
		Αποδέρνωση χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Ουσιαστική αναβάθμιση της σημασίας, ρόλου & αποτελεσματικότητας ΔΣ	Ενθάρρυνση χρήσης ποδηλασίας & πεζοπορίας	Συντονισμός μεταξύ χωροταξικής πολιτικής & υποδομών μεταφορών	Έμφαση στα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας & προστασίας γειτονιών	Διαχείριση ζήτησης στάθμευσης	Αναγέννηση ιστορικών κέντρων	Καθιέρωση χρήσης των ΔΣ ως μία αξιόπιστη, βολική, γρήγορη εναλλακτική στη χρήση ΙΧ	Υψηλή αξιοπιστία, ακρίβεια & χαμηλό κόστος	Αποφυγή περιπτώσεων ταξιδιών με ΙΧ	Μείωση θορύβου & ρύπανσης	Βελτίωση της διασύνδεσης ΔΣ, περπατήματος & ποδηλασίας	Βελτίωση της ποιότητας ποδηλατικής σύνδεσης	Βελτίωση της ασφάλειας κυκλοφορίας ποδηλάτων	Βελτίωση της προσβασιμότητας για όλες τις ομάδες πληθυσμού	Βελτίωση της διασύνδεση με τις ΔΣ	Καθιέρωση χρήσης της ποδηλασίας	Σημαντική αύξηση του μεριδίου περπατήματος	Υποδομές πεζών για άτομα με διαφορετικούς ικανότητες	Κατάλληλη διαστασιολόγηση διαδρόμων πεζοπορίας	Αποδέρνωση χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Πλήρης έλεγχος & εξορθολογισμός της δωρεάν παροχής στάθμευσης	Ανάπτυξη ολοκληρωμένης δομής πολιτικής στάθμευσης	Επί πληρωμή παρόδες θέσεις στάθμευσης για επισκέπτες, με υψηλό αντίτιμο	Επί πληρωμή εκτός οδού θέσεις στάθμευσης, ορθολογικά & πλήρως ελεγχόμενες
Οικονομική Αποδοτικότητα	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓				✓		✓			✓	✓		✓	✓
	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς		✓		✓		✓			✓	✓						✓						✓	✓	✓	✓
	Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης																					✓	✓	✓	✓	✓
Προσβασιμότητα	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς		✓		✓	✓			✓	✓		✓				✓	✓			✓	✓					
	Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης - ιδιαίτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης		✓		✓				✓	✓	✓	✓	✓				✓									
	Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς		✓		✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ		✓					✓					✓						✓	✓	✓					
Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓				✓		✓			✓	✓		✓	✓
	Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓				✓		✓			✓	✓		✓	✓
	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας											✓														
Οδική Ασφάλεια	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμεΑ)		✓					✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					

ΟΡΑΜΑ Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	ΟΡΑΜΑ Προτεραιότητες – Επιχειρησιακοί Στόχοι	ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 1: Διαχείριση οδικού δικτύου							ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 2: Δημόσιες συγκοινωνίες					ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 3: Κίνηση ποδηλάτων					ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 4: Κίνηση πεζών			ΕΣ που ικανοποιούν τα προτεινόμενα μέτρα του ΠΥΛΩΝΑ 5: Στάθμευση				
		ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ4	ΕΣ5	ΕΣ6	ΕΣ7	ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ4	ΕΣ5	ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ4	ΕΣ5	ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ1	ΕΣ2	ΕΣ3	ΕΣ4	ΕΣ5
		Αποθάρρυνση χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Ουσιαστική αναβάθμιση της σημασίας, ρόλου & αποτελεσματικότητας ΔΣ	Ενθάρρυνση χρήσης ποδηλασίας & πεζοπορίας	Συντονισμός μεταξύ χωροταξικής πολιτικής & υποδομών μεταφορών	Έμφαση στα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας & προστασίας γειτονιών	Διαχείριση ζήτησης στάθμευσης	Αναγέννηση ιστορικών κέντρων	Καθιέρωση χρήσης των ΔΣ ως μία αξιόπιστη, βολική, γρήγορη εναλλακτική στη χρήση ΙΧ	Υψηλή αξιοπιστία, ακρίβεια & χαμηλό κόστος	Αποφυγή περιττών ταξιδιών με ΙΧ	Μείωση θορύβου & ρύπανσης	Βελτίωση της διασύνδεσης ΔΣ, περπατήματος & ποδηλασίας	Βελτίωση της ποιότητας ποδηλατικής σύνδεσης	Βελτίωση της ασφάλειας κυκλοφορίας ποδηλάτων	Βελτίωση της προσβασιμότητας για όλες τις ομάδες πληθυσμού	Βελτίωση της διασύνδεση με τις ΔΣ	Καθιέρωση χρήσης της ποδηλασίας	Σημαντική αύξηση του μεριδίου περπατήματος	Υποδομές πεζών για άτομα με διαφορετικούς ικανότητες	Κατάλληλη διαστασιολόγηση διαδρόμων πεζοπορίας	Αποθάρρυνση χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Πλήρης έλεγχος & εξορθολογισμός της δωρεάν παροχής στάθμευσης	Ανάπτυξη ολοκληρωμένης δομής πολιτικής στάθμευσης	Επί πληρωμή παρόδες θέσεις στάθμευσης για επισκέπτες, με υψηλό αντίτιμο	Επί πληρωμή εκτός οδού θέσεις στάθμευσης, ορθολογικά & πλήρως ελεγχόμενες
Ποιότητα Ζωής	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓						
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	✓		✓	✓	✓		✓					✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓				

2.4 Πρόσθετα μέτρα στο Στρατηγικό σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας

Αναζήτηση επιπλέον παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών) από την διεθνή εμπειρία που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν επιπρόσθετα και συνδυαστικά με τις παρεμβάσεις που συνθέτουν το Σενάριο 2– προσδιορισμός συνεργειών μεταξύ των ήδη επιλεγμένων & των πρόσθετων παρεμβάσεων → προσδιορισμός πακέτων μέτρων.

Σε επίπεδο Υπουργείου υπάρχουν κατά τη συγγραφή του παρόντος κειμένου, σε εξέλιξη σημαντικοί διαγωνισμοί προμήθειας και εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων για τον έλεγχο και διαχείριση του οδικού δικτύου, την πληροφόρηση οδηγών και επιβατικού κοινού οι οποίες δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στα υπεραστικά και περιαστικά δίκτυα ειδικά στην περίπτωση της Πάφου. Είναι βέβαιο πάντως ότι ο εκσυγχρονισμός σε θέματα διαχείρισης οδικών δικτύων κινείται με γοργούς ρυθμούς, κάτι που η Πάφος ήδη το έχει λάβει υπόψη στον αστικό σχεδιασμό και επενδύει συστηματικά σε αυτό (π.χ. ελεγχόμενη στάθμευση με αισθητήρες, χρήση κινητών τηλεφώνων/εφαρμογών και ηλεκτρονικών πινακίδων για την επικοινωνία με τους μετακινούμενους κλπ).

2.4.1 Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)

2.4.1.1 Εφαρμογές έξυπνης πόλης στα πλαίσια των ΣΒΑΚ

Η έξυπνη πόλη μπορεί να θεωρηθεί ένας σημαντικός πυλώνας για την υποστήριξη ενός μακροπρόθεσμου οράματος μιας αστικής περιοχής που στοχεύει στη μείωση του περιβαλλοντικού της αποτυπώματος και στη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για βελτίωση της ποιότητας ζωής. Μπορεί να εκληφθεί ως μια οικονομικά και αποδοτική στρατηγική για την αντιμετώπιση σοβαρών και χρόνιων προβλημάτων των αστικών κέντρων, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ρύπανση που οφείλεται στις μεταφορές, η κατανάλωση ενέργειας και η συλλογή και επεξεργασία των αστικών αποβλήτων. Αποτελεί μέρος του οράματος της Πάφου ακόμη και πριν την εκπόνηση του ΣΒΑΚ εφόσον έχει ήδη συμπεριληφθεί στον Στρατηγικό σχεδιασμό της ΟΧΑ όπου προωθείται συντεταγμένα η χρήση καινοτομικών λύσεων, προκειμένου η πόλη να γίνει ένας τόπος όπου τα παραδοσιακά δίκτυα και υπηρεσίες θα καταστούν πιο αποδοτικά με τη χρήση ψηφιακών και τηλεπικοινωνιακών τεχνολογιών προς όφελος των κατοίκων, των επισκεπτών αλλά και των εμπορικών δραστηριοτήτων.

2.4.2 Η Εθνική Στρατηγική ITS

Η Κύπρος διαθέτει ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο της τάξης των 2.400 χλμ. (182 χλμ. στο επίπεδο ιεράρχησης TEN-T) το οποίο διαμορφώθηκε σταδιακά από την δεκαετία του '80 έως σήμερα, διασυνδέοντας οδικώς όλες τις βασικές πόλεις της επικράτειας. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '00 έχει εκπονήσει ένα Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο και Σχέδιο Δράσης για τις Ευφυείς Μεταφορές προετοιμαζόμενη κατάλληλα για τον σταδιακό εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών λόγω της αλματώδους ανάπτυξης των τεχνολογικών πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών. Η βασική στόχευση από τότε μέχρι και σήμερα είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αλλά και της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος μεταφορών έχοντας πάντα θετική επίπτωση στο περιβάλλον και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Το Υπουργείο Συγκοινωνιών της Κύπρου εξέδωσε το πρώτο Εθνικό Σχέδιο Δράσης ITS σε πλήρη συνάφεια με την Κοινοτική Οδηγία 2010/40/EK για τις οδικές μεταφορές και τις διεπαφές με τα άλλα μέσα μεταφοράς, η οποία και υιοθετήθηκε πλήρως σε Εθνικό Επίπεδο ήδη από το 2012. Από τότε και μέχρι και σήμερα - που ολοκληρώνεται η εκπόνηση του τελευταίου χρονολογικά ΣΒΑΚ στην Κύπρο, αυτό της Πάφου - αναβαθμίζεται και εμπλουτίζεται συστηματικά μέσω σειράς συγχρηματοδοτούμενων δράσεων από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (Crocodyle II & III), αλλά και άλλων διασυνοριακών και διακρατικών δράσεων στα πλαίσια προγραμμάτων INTERREG (Step2Smart / Prodromos / Diavlos κλπ).

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει να γίνει σε τρία σημαντικά σημαντικά έργα που είτε έχουν πρόσφατα ολοκληρωθεί είτε προβλέπεται να είναι διαθέσιμα στον χρόνο ανάπτυξης των Σχεδίων Δράσης όλων των ΣΒΑΚ της Κύπρου, συμπεριλαμβανομένης της Πάφου:

- Ανάπτυξη του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης στα πλαίσια του οποίου το Τμήμα Δημοσίων Έργων οργανώνει με την συνεργασία Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα την διασύνδεση κέντρων διαχείρισης δεδομένων υψηλών προδιαγραφών (TIER III) αλλά και τον εμπλουτισμό και δωρεάν διανομή αυτών μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων εμπλεκόμενων φορέων. Η δράση αυτή παγκοσμίως βαίνει προς όφελος του πολίτη μέσω της παραγωγής και διάθεσης καινοτόμων υπηρεσιών με πολλαπλά μέσα και σε διάφορα στάδια του ταξιδιού (πριν-κατά τη διάρκεια-μετά την ολοκλήρωσή του για απολογισμό)
- Το σύστημα τηλεματικής διαχείρισης του στόλου των ΔΣ και παροχής πληροφόρησης επιβατικού κοινού και το ηλεκτρονικό εισιτήριο με χρήση smart card, αμφότερα σε πλήρη επιχειρησιακή λειτουργία σε συνεργασία του

Υπουργείου και των επιμέρους ιδιωτικών εταιριών παρόχων υπηρεσιών ΔΣ (ΟΣΥΠΑ στην περίπτωση της Πάφου)

- Η δομή ψηφιακού διδύμου (digital twins) που χρηματοδοτείται από το Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας της ΕΕ και αποσκοπεί στην ανάπτυξη μιας σύγχρονης υποδομής ITS, η οποία θα βοηθά την αναβάθμιση της διαχείρισης των συστημάτων κινητικότητας σε αστικές περιοχές (προς τον παρόν κυρίως στη Λευκωσία) διαμορφώνοντας ένα διευρυμένο δίκτυο συνεργασίας μεταξύ των Υπουργείων, των κέντρων αριστείας και καινοτομίας αλλά και του ιδιωτικού τομέα στο συγκριμένο γνωστικό πεδίο των ευφυών μεταφορών (μελλοντική ανάπτυξη ενός οργανισμού Εθνικής εμβέλειας, μέλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού ITS Nationals με την επωνυμία ITS Cyprus)

Τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) θεωρούνται ως ένα αποτελεσματικό εργαλείο για τη στήριξη της επίτευξης των στόχων αστικής κινητικότητας. Σαφώς, η ανάπτυξη των ITS είναι πολύ πιο περίπλοκη σε ένα αστικό περιβάλλον, δεδομένου ότι υπάρχουν πολλές αλληλένδετες λειτουργίες αστικών μεταφορών που διεξάγονται από διαφορετικούς - έμμεσα ή άμεσα- εμπλεκόμενους φορείς. Η συνεργασία των διαφόρων φορέων αποτελεί προϋπόθεση για την επιτυχή εφαρμογή και λειτουργία των ευφυών μεταφορών εντός της πόλης, προκειμένου να υποστηριχθεί αποτελεσματικά το συνολικό σύστημα αστικής κινητικότητας μιας πόλης. Παράλληλα, η ενσωμάτωση και η διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων συστημάτων και τρόπων μεταφοράς θεωρείται σημαντικός στόχος για την υποστήριξη ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφορών εντός της πόλης, την προώθηση της πολυτροπικότητας και την παροχή έγκυρης και έγκαιρης πληροφόρησης σε όλους τους μετακινούμενους.

Οι κύριοι στόχοι αυτού του τομέα παρέμβασης είναι ο καθορισμός των κατάλληλων μέτρων/παρεμβάσεων των ITS, προκειμένου να χρησιμεύσει ως αποτελεσματικό εργαλείο στις συγκεκριμένες πολιτικές και μέτρα που ορίζονται στο πλαίσιο της αειφόρου αστικής κινητικότητας της Πάφου σε διάφορους τομείς, όπως:

- Διαχείριση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης.
- Επιχειρησιακή λειτουργία δημοσίων συγκοινωνιών ως συνεργασία μεταξύ υπηρεσιών του Υπουργείου και των ιδιωτών παρόχων μεταφορικού έργου (σ.σ. η περίπτωση της πρόσφατης παραχώρησης ΔΣ σε ιδιωτική εταιρία ΔΣ που εκτελεί δημόσια υπηρεσία).
- Έξυπνη διαχείριση στάθμευσης με χρήση αισθητήρων πεδίου, προηγμένων

τηλεπικοινωνιακών δικτύων αλλά και κατάλληλων λογισμικών διαχείρισης στάθμευσης.

- Οδική ασφάλεια μέσω του περιορισμού της παράνομης οδηγικής συμπεριφοράς.
- Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές (Logistics) με πλέγμα μέτρων ελέγχου πρόσβασης, οχημάτων προηγμένης τεχνολογίας αλλά και νέων τρόπου διαχείρισης και εκτέλεσης των καθημερινών διαδικασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας
- Ποδηλασία με την βελτίωση των υποδομών για χρήση ποδηλάτου και τις κατάλληλες παρεμβάσεις στα σημεία διεπαφής του αστικού οδικού δικτύου με τους ευάλωτους χρήστες
- Πεζή μετακίνηση με διεύρυνση του αριθμού των ασφαλών σημείων διαβάσεων πεζών σε κεντρικούς δρόμους.
- Διασφάλιση ασφαλούς περιβάλλοντος για την διακίνηση ατόμων με αναπηρία

Με βάση μια ολοκληρωμένη μεθοδολογία, εντοπίζονται τα μέτρα/παρεμβάσεις υψηλής αποτελεσματικότητας των ITS για την εξυπηρέτηση στόχων υψηλού επιπέδου, επιχειρησιακών στόχων και ειδικών μέτρων στην περιοχή μελέτης του ΣΒΑΚ. Έτσι, τα μέτρα/παρεμβάσεις των ευφυών μεταφορών έχουν αντιμετωπιστεί μέσω της οριζόντιας εξέτασης όλων των μέτρων που καθορίστηκαν στα πλαίσια του ΣΒΑΚ.

Στο επίπεδο των πακέτων ITS που έχουν ήδη σχεδιαστεί ή σχεδιάζονται αυτή τη στιγμή και σταδιακά υλοποιούνται από το Υπουργείο και το ΤΔΕ, προτείνεται αυτό να διευρυνθεί με το αντικείμενο της διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών:

- **Διαχείριση κυκλοφορίας & έλεγχος.** Η εισαγωγή εφαρμογών ITS για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και η ενίσχυση της αποδοτικότητας των φορέων μεταφοράς σε σχέση με την παραλαβή δράσεων/μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε πραγματικό ή ημι-πραγματικό χρόνο για ιδιωτικές και δημόσιες συγκοινωνίες.
- **Καθημερινές μετακινήσεις & συστήματα πληροφόρησης μετακινούμενων και οδηγών.** Η εισαγωγή πολυτροπικών εφαρμογών ITS για την ενίσχυση της πληροφόρησης των ταξιδιωτών τόσο πριν όσο και κατά το ταξίδι, προκειμένου να εξοικονομήσουν χρόνο ταξιδιού και να βελτιώσουν την ισορροπία μεταξύ της ζήτησης και προσφοράς στη στάθμευση.
- **Ασφάλεια & συστήματα έκτακτης ανάγκης.** Η εισαγωγή εφαρμογών ITS για την ενίσχυση της ασφάλειας των επιβατών και των οδηγών

είτε για προληπτικούς σκοπούς είτε για βελτιωμένη ανάδραση διαχείρισης περιστατικού και του αντίστοιχου χρόνου ανταπόκρισης.

- **Ενοποιημένες υπηρεσίες εισιτηρίων & κινητικότητας.** Η θέσπιση σύγχρονων μηχανισμών πληρωμών για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των μεταφορέων, καθώς και για τη βελτίωση της ισορροπίας της ζήτησης μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς.
- **Επιτήρηση.** Η εισαγωγή εφαρμογών ITS για τη βελτίωση της επιβολής των μέτρων, όπως τα όρια ταχύτητας και η αποτροπή παραβάσεων κώδικα οδικής κυκλοφορίας, όπως για παράδειγμα η παραβίαση κόκκινου σηματοδότη.
- **Διαχείριση Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών** προκειμένου να διαμορφωθεί μια νέα οργανωτική δομή επιβολής μέτρων περιορισμού, ελέγχου αλλά και αναδιάρθρωσης της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας με στόχο τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων στη λειτουργία της πόλης
- **Αξιοποίηση του Εθνικού Κόμβου Δεδομένων** προκειμένου να συλλέγονται συστηματικά δεδομένα κινητικότητας και κυκλοφορίας σε όλες τις πόλεις της Κύπρου, ούτως ώστε αυτά στη συνέχεια να χρησιμοποιούνται για τον αδιάλειπτο και επιστημονικά επαρκή έλεγχο και παρακολούθηση της εξέλιξης του Στρατηγικού Σχεδίου Κινητικότητας αλλά και την παρακολούθηση της κατανομής και διαχείρισης οικονομικών πόρων.

Ένα σημαντικό σημείο ενδιαφέροντος για την επιλογή των κατάλληλων παρεμβάσεων ευφυών μεταφορών στο ΣΒΑΚ είναι η συσχέτισή τους με τα μέτρα και τις πολιτικές που προτείνονται.

Δεδομένου ότι τα ΣΒΑΚ στην πράξη αποτελούν μελέτες στρατηγικού σχεδιασμού για την βιώσιμη κινητικότητα, προκύπτει μια ανάγκη να αξιολογηθούν εκ νέου και οι υφιστάμενες πολιτικές ITS προκειμένου να διασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή βελτίωση του συστήματος μεταφορών με την μικρότερη επένδυση δημόσιας δαπάνης. Σημειώνεται ότι η δομή της διαχείρισης κυκλοφορίας του Υπουργείου δεν χρειάζεται να αναπαραχθεί στην Πάφο με ένα νέο τοπικό κέντρο ελέγχου. Ο στρατηγικός στόχος ανάπτυξης για τα ITS είναι να διατίθενται συστηματικά κονδύλια για την συλλογή πρωτογενών δεδομένων από όλα τα δίκτυα μεταφορών ούτως ώστε μελλοντικά να μπορεί να γίνει - όπου και όποτε κάτι τέτοιο απαιτηθεί - κεντρική παρέμβαση από την Εθνική Πλατφόρμα διαχείρισης οδικού δικτύου και ΔΣ. Το μέγεθος των πόλεων της Κύπρου πλην της Λευκωσίας δεν μπορεί τουλάχιστον προς το παρόν να υποστηρίξει διαχειριστικά αλλά και οικονομικά την δημιουργία τοπικών κέντρων κυκλοφοριακής διαχείρισης.

2.4.3 Οργάνωση & διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών σε συσχέτιση με την πλατφόρμα έξυπνης πόλης

Οι σύγχρονες πόλεις σε όλη την Ευρώπη προκειμένου να κινηθούν με μεγαλύτερη ταχύτητα στην επίτευξη των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας δίνουν ιδιαίτερο βάρος αφενός στην άνεση και την αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών (μείωση της συμφόρησης, υψηλού επιπέδου σύστημα ΔΣ, υποδομών οδικού δικτύου για ασφάλεια) αλλά πλέον εξίσου και στην αναδιοργάνωση και έλεγχο της εφοδιαστικής αλυσίδας. Είναι προφανές ότι ενώ στη λειτουργία του οδικού δικτύου και τις ΔΣ τον κύριο λόγο έχει κάποιου επιπέδου δημόσιος φορέας, στις εμπορευματικές μεταφορές εν πολλοίς μέχρι σήμερα η αποτελεσματικότητα του δικτύου οδηγείται από την ιδιωτική πρωτοβουλία αφήνοντας στην δημόσια διοίκηση και κυρίως την τοπική αυτοδιοίκηση τον ρόλο του ρυθμιστή. Παρότι κάτι τέτοιο δεν αποτελεί πρόβλημα εξ' ορισμού, υπάρχει πλέον η ανάγκη καθορισμού διαφανών κανόνων λειτουργίας και συστηματικής παρακολούθησης από τους διαχειριστές των υποδομών προκειμένου να ικανοποιηθούν οι φιλόδοξοι στόχοι της βιώσιμης κινητικότητας.

Η Πάφος, όπως και οι περισσότερες μεγάλες πόλεις της Κύπρου, χαρακτηρίζεται από μια αυτοκινητο-κεντρική κουλτούρα. Αυτό οφείλεται εν μέρει στη διάταξη και τη θέση των οικισμών, που παρουσιάζουν σχετικά χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού και διάσπαρτες αναπτύξεις κυρίως κατά μήκος και πέριξ μεγάλων οδικών αρτηριών. Η συνεχής αστική εξάπλωση ως πολεοδομικό φαινόμενο οδηγεί σε μεγαλύτερες αποστάσεις που πρέπει να διανύονται καθημερινά για την μεταφορά ανθρώπων (Δημόσιες Συγκοινωνίες) όσο και για τη μεταφορά εμπορευμάτων, υψηλότερο κόστος για τη συντήρηση της υποδομής και την έλλειψη της κατάλληλης πυκνότητας του αστικού ιστού προκειμένου να υποστηριχθεί η ανάπτυξη οικονομικών κλίμακας.

Η συνολική οργάνωση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών παρότι προς το παρόν δεν αποτελεί πρόβλημα για το μέγεθος και τον χαρακτήρα μιας πόλης όπως η Πάφος κρίνεται σκόπιμο να παρατεθούν ορισμένες παρεμβάσεις που σε επίπεδο Ε.Ε. κρίθηκαν αποτελεσματικές στην πράξη και θα μπορούσαν να παραμείνουν στη διάθεση της Αναθέτουσας Αρχής ως σημείο αναφοράς σε επόμενη αξιολόγηση του ΣΒΑΚ και εφόσον τότε κριθεί απαραίτητη μια τέτοια παρέμβαση.

Οι παρεμβάσεις αυτές είναι πέντε (05) και συνδυαστικά μπορούν να διαμορφώσουν ένα νέο κανονιστικό και λειτουργικό πλαίσιο ειδικά όπου οι

χρήσεις γης εμπίπτουν στην κατηγορία «κεντρικές λειτουργίες πόλης» (Central Business District). Σημειώνεται ότι ορισμένες από αυτές κατά την εφαρμογή τους θα απαιτήσουν περισσότερο χρόνο για την εμπέδωση της νέας φιλοσοφίας, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η εφαρμογή των υπόλοιπων προτάσεων θα πρέπει να επηρεαστεί. Οι πολιτικές αυτές είναι:

1. Κανονιστικό πλαίσιο βραχυχρόνιας στάθμευσης Φ/Ε

2. Σημεία παραλαβής και Παράδοσης μικρών δεμάτων (lockers)
3. Χρήση ελαφρών φορητών σε περιοχές κυκλοφοριακής ύφεσης
4. Διαμοιραζόμενοι εμπορευματικοί και ηλεκτροκίνητοι στόλοι
5. Κίνητρα για την ανανέωση των εμπορευματικών στόλων από αμιγώς ηλεκτροκίνητα

3 Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)

3.1 Μεθοδολογία ΣΜΠΕ

Τα επιμέρους βήματα της Μεθοδολογίας που ακολουθούνται στην ΣΜΠΕ περιλαμβάνουν:

- Αποκωδικοποίηση του ΣΒΑΚ και των θεματικών τομέων του. Καθορισμός προτάσεων – δράσεων ανά Ειδικό Στόχο,
- Διερεύνηση και ανάλυση σε σχέση με την περιβαλλοντική διάσταση πιθανών εναλλακτικών δυνατοτήτων / σεναρίων του ΣΒΑΚ,
- Συνοπτική και ουσιαστική περιγραφή της Υπάρχουσας Κατάστασης του Περιβάλλοντος σε επίπεδο εφαρμογής του ΣΒΑΚ
- Συνοπτική περιγραφή περιβαλλοντικών θεμάτων (environmental aspects) ενδιαφέροντος (βιοποικιλότητα, πληθυσμός, ανθρώπινη υγεία, πανίδα & χλωρίδα, έδαφος, ύδατα, αέρας, κλιματικοί παράγοντες, υλικά περιουσιακά στοιχεία, πολιτιστική κληρονομιά, τοπίο - σχέση μεταξύ τους) και καθορισμός της σχέσης τους με το ΣΒΑΚ,
- Προσδιορισμός περιβαλλοντικών στόχων και δεικτών βάσει των οποίων θα αξιολογηθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον του ΣΒΑΚ και θα επιλεγούν οι πλέον συναφείς και σημαντικοί με αυτό,
- Πολυκριτηριακή περιβαλλοντική συγκριτική ανάλυση σεναρίων – Επιλογή Προτεινόμενου Σεναρίου (με βάση την περιβαλλοντική του διάσταση)
- Αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (κυρίως των άμεσων σημαντικών) λαμβανομένων υπόψη των προτεινόμενων δράσεων και χαρακτηρισμός τους ως πρωτογενείς / δευτερογενείς, βραχυπρόθεσμες / μεσοπρόθεσμες / μακροπρόθεσμες, προσωρινές / μόνιμες, συνεργιστικές, θετικές / αρνητικές,
- Αξιολόγηση των πιθανών δευτερευουσών επιπτώσεων (βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μόνιμων και προσωρινών επιπτώσεων) καθώς και των διασυννοριακών επιπτώσεων,
- Αξιολόγηση των σωρευτικών επιπτώσεων του ΣΒΑΚ, καθορισμός του χαρακτήρα τους και

διαμόρφωση τελικών συμπερασμάτων για την επίδραση του ΣΒΑΚ στους κύριους τομείς του περιβάλλοντος,

- Καθορισμός και παρουσίαση μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων,
- Πρόταση προγράμματος παρακολούθησης των επιπτώσεων κατά την εφαρμογή του ΣΒΑΚ, βάσει κατάλληλων περιβαλλοντικών δεικτών,
- Εντοπισμός ευκαιριών για τροποποιήσεις στα προτεινόμενα μέτρα που θα ελαχιστοποιήσουν τις δυσμενείς επιπτώσεις τους και θα μεγιστοποιήσουν τις θετικές επιπτώσεις,
- Μόλις προσδιοριστούν οι συγκεκριμένες επιπτώσεις και τα μέτρα βελτιστοποίησης για όλα τα περιβαλλοντικά ζητήματα που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ, αυτές οι πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διατύπωση: συνιστώμενων αλλαγών στη διατύπωση των προτεινόμενων μέτρων (π.χ. εναλλακτικές τοποθεσίες, εναλλακτικές τεχνολογίες ή εναλλακτικές αλληλουχίες / χρονοδιάγραμμα), προϋποθέσεις για την εφαρμογή του δεδομένου μέτρου (π.χ. ειδικοί όροι για την εφαρμογή, προκαταρκτικές συμβουλές σχετικά με το εύρος οποιασδήποτε περιβαλλοντικής εκτίμησης λεπτομερών προτάσεων έργων ή απαιτήσεις παρακολούθησης

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ θα αξιολογηθούν βάσει περιβαλλοντικών παραμέτρων. Σε επίπεδο στρατηγικής, έχουν επιλεγεί οι κύριες περιβαλλοντικές παράμετροι ή τομείς, ως προς τις οποίες θα εξεταστούν οι επιπτώσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν τις εξής:

- Π1.Βιοποικιλότητα,
- Π2. Χλωρίδα,
- Π3. Πανίδα,
- Π4. Πληθυσμός,
- Π5. Ανθρώπινη υγεία,
- Π6. Έδαφος,
- Π7. Ύδατα,
- Π8. Αέρας,
- Π9. Κλιματική αλλαγή και ενέργεια,
- Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος

-
- Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία
 - Π12. Τοπίο
 - Π13. Πολιτιστική κληρονομιά
 - Π14. Αστική Βιωσιμότητα
 - Π15. Διαχείριση Αποβλήτων
 - Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο

3.2 Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Σε στρατηγικό επίπεδο, συνοψίζοντας την αξιολόγηση όλων των μέτρων του ΣΒΑΚ λαμβάνοντας υπόψη όλα τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια που περιλαμβάνονται στη στρατηγική της Ένωσης για τις Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, προκύπτει ότι το Πρόγραμμα όπως έχει σχεδιαστεί αναμένεται να έχει μεγάλης κλίμακας και έντασης θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον της Κύπρου.

Τα συνολικά αποτελέσματα της περιβαλλοντικής αξιολόγησης συνοψίζονται στον πίνακα παρακάτω. Αρνητικές επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν στην βιοποικιλότητα, στο έδαφος και στο τοπίο, οι οποίες όμως με τα κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα είναι αναστρέψιμες.

Πίνακας 8: Συνολική Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου (Σενάριο 2)

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 2							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατοδρόμοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	
1	Βιοποικιλότητα Αποφυγή απώλειας και διατήρηση οικοτόπων – διατήρηση και αύξηση του συνολικού αριθμού φυτικών ειδών – αποφυγή μείωσης απειλούμενων και ενδημικών ειδών								
2	Πληθυσμός Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά								
3	Υγεία των κατοίκων Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας / βελτίωση της ποιότητας ζωής / περιορισμός της έκθεσης σε κίνδυνο								
4	Έδαφος Μείωση των επιπτώσεων / προστασία από την διάβρωση / αποφυγή								

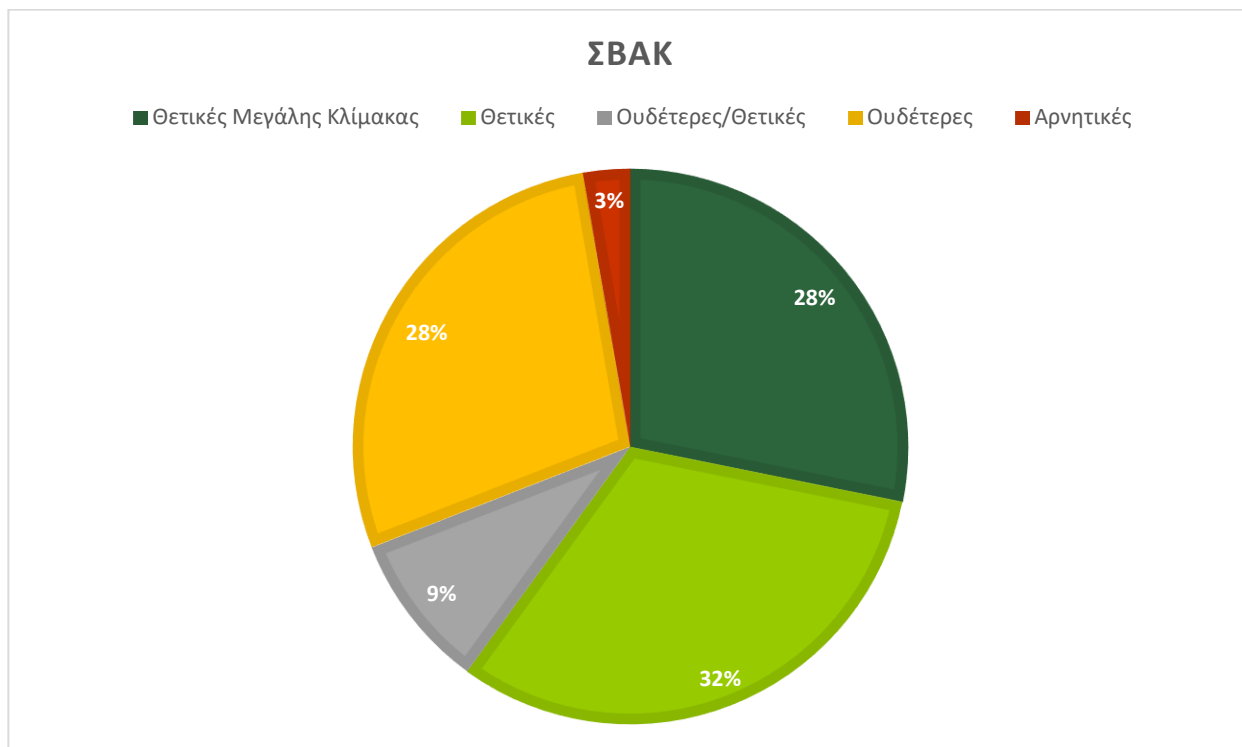
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 2							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίκτυπο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατοδρόμοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	
	φαινομένων ερημοποίησης								
5	Υδατα Μείωση της ρύπανσης	●	●	●	●	●	●	●	
6	Αέρας Τήρηση οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων	●	●	●	●	●	●	●	
7	Κλιματικές αλλαγές Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου / εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών κάθε τομέα	●	●	●	●	●	●	●	
8	Περιβαλλοντικός Θόρυβος Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων	●	●	●	●	●	●	●	
9	Υλικά περιουσιακά στοιχεία Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων στην αξία της γης / Βέλτιστη διαχείριση	●	●	●	●	●	●	●	

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 2							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατοδρόμοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	
	ενεργειακών υποδομών								
10	Τοπίο Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων	●	●	●	●	●	●	●	
11	Πολιτιστική κληρονομιά Διατήρηση, προστασία, ανάδειξη / ενίσχυση προσβασιμότητας	●	●	●	● ●	●	●	●	
12	Αστική Βιωσιμότητα Πρώθηση της βιώσιμης κινητικότητας	●	●	●	● ●	●	●	●	
13	Διαχείριση Αποβλήτων Ασφαλής διαχείριση αποβλήτων	●		●	●	●	●	●	

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 2							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις εμπορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατοδρόμοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	
14	Πολεοδομικό πλαίσιο Ορθολογική ανάπτυξη	●	● ●	●	●	●	●	●	

- Συνολικά για όλα τα πακέτα παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ, «Θετικές μεγάλης κλίμακας» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 30 φορές, «Θετικές επιπτώσεις» αναγνωρίστηκαν 35 φορές,

«Ουδέτερες Θετικές» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 11 φορές, «Ουδέτερες» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 31 φορές, και «Αρνητικές» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 3 φορές.



- Σε επίπεδο παρεμβάσεων :

► Για τα νέα οδικά έργα υποδομής αναγνωρίστηκαν :

- Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
- Ουδέτερες επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές επιπτώσεις σε 7 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Αρνητικές επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο

► Για τις αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων αναγνωρίστηκαν :

- Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Ουδέτερες επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές επιπτώσεις σε 7 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Καμία αρνητική επίπτωση

► Για την μείωση των ορίων ταχύτητας

αναγνωρίστηκαν:

- Ουδέτερες επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Καμία αρνητική επίπτωση

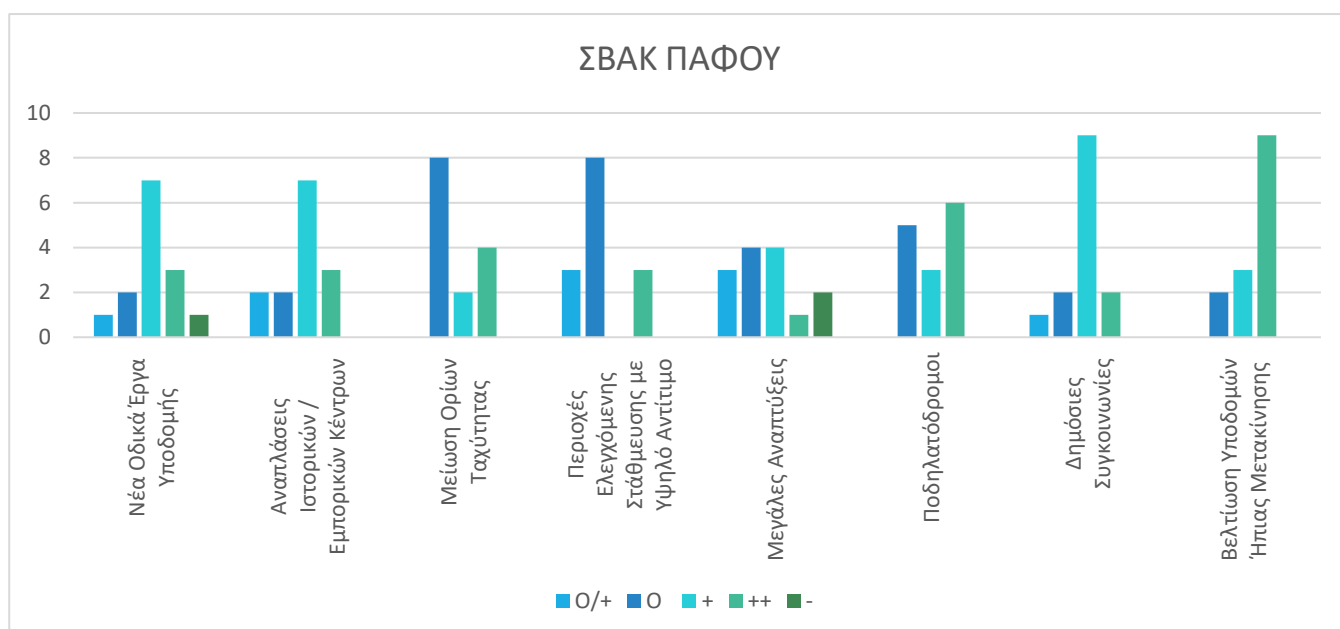
► Για τις περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο αναγνωρίστηκαν :

- Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Ουδέτερες επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Καμία αρνητική επίπτωση

► Για τις μεγάλες αναπτύξεις αναγνωρίστηκαν:

- Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Ουδέτερες επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους

- Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
- Αρνητικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους (αέρας / έδαφος / νερά)
- ▶ Για τους ποδηλατοδρόμους αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 5 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 6 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
- ▶ Για τις δημόσιες συγκοινωνίες αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
- Ουδέτερες επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές επιπτώσεις σε 9 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Καμία αρνητική επίπτωση
- ▶ Για την βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 9 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση



Μικρές αρνητικές επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν σε τρεις παραμέτρους, οι οποίες όμως είναι αναστρέψιμες με τα κατάλληλα μέτρα (**D7.7 Έκθεση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) - Ενότητα 7.3**):

- ▶ Αέρας : μεγάλες αναπτύξεις
- ▶ Έδαφος : Νέα οδικά έργα υποδομής, και μεγάλες αναπτύξεις,
- ▶ Ύδατα : Μεγάλες αναπτύξεις,
- Η εφαρμογή των μέτρων δεν συνδέεται με διασυννοριακές επιπτώσεις

3.3 Προτάσεις Μέτρων Μετριασμού των Επιπτώσεων

Η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε στρατηγικό επίπεδο, έχει προσδιορίσει μια σειρά περιβαλλοντικών επιπτώσεων οι οποίες είναι αναστρέψιμες με την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισής τους: μέτρα που θα επιτυγχάνουν τον περιορισμό ή εξάλειψη των πιθανών αρνητικών επιπτώσεων ενώ παράλληλα θα συμβάλλουν στην ενίσχυση των θετικών επιπτώσεων, οι οποίες είναι άμεσα συσχετισμένες με την μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου

Πίνακας 9: Μέτρα Αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Γενικοί Όροι)

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
1	Βιοποικιλότητα Αποφυγή απώλειας και διατήρηση οικοτόπων – διατήρηση και αύξηση του συνολικού αριθμού φυτικών ειδών – αποφυγή μείωσης απειλούμενων και ενδημικών ειδών	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή των προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, κτλ., για την προστασία της γενετικής ποικιλομορφίας, - Εκπόνηση Μελέτης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΜΕΟΑ) για τα έργα που χωροθετούνται εντός ή κοντά προστατευόμενων περιοχών του Δικτύου Natura 2000, - Αποκατάσταση και επαναφορά των υποβαθμισμένων προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, υγροτόπων, δασών, αλυκών, και οικοσυστημάτων γενικότερα - Εκπόνηση Περιβαλλοντικών Μελετών Υποβάθρου, οι οποίες θα περιλαμβάνουν την χαρτογράφηση και σήμανση των οικοτόπων προτεραιότητας, των Ειδικών Ζωνών Διατήρησης, των σημαντικών ενδιαιτημάτων ορνιθοπανίδας (φωλιές, θέσεις αναπαραγωγής και τροφοληψίας), πριν την έναρξη της φάσης κατασκευής, καθορίζοντας και τα μέτρα προστασίας τους κατά την φάση της κατασκευής
2	Πληθυσμός Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή οικισμών, - Αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού των κοινοτήτων που προγραμματίζονται τα έργα
3	Ανθρώπινη Υγεία Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας / βελτίωση της ποιότητας ζωής / περιορισμός της έκθεσης σε κίνδυνο	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή οικισμών, - Αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού των κοινοτήτων που προγραμματίζονται τα έργα
4	Έδαφος Μείωση των επιπτώσεων / προστασία από την διάβρωση / αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή περιοχών όπου το έδαφος παρουσιάζει προβλήματα ευστάθειας και διάβρωσης ανάλογα με τους γεωλογικούς σχηματισμούς της περιοχής, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την περιορισμό τις κάλυψης του εδάφους από τις εγκαταστάσεις των έργων, - Προσεκτικός σχεδιασμός ώστε να αξιοποιούνται κατά το δυνατόν υποβαθμισμένες περιοχές και εδάφη αντί παραγωγικών εδαφών, - Υιοθέτηση πρακτικών για τη σωστή διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων. - Επαναχρησιμοποίηση των χωματογενικών υλικών που προκύπτουν από τις εργασίες διαμόρφωσης του χώρου και τις εκσκαφές, στο μέγιστο δυνατόν και διάθεση της περίσσειας των χωματογενικών υλικών σε αδειοδοτημένες

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		εγκαταστάσεις
5	Υδατα Μείωση της ρύπανσης	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή επηρεασμού των επιφανειακών και υπόγειων νερών από την ρύπανση ή την αλλαγή του υδρογραφικού καθεστώτος και των υδρολογικών συνθηκών, - Να τηρούνται οι προβλεπόμενες αποστάσεις από τα όρια υδατορεμάτων και εφόσον απαιτείται να εκπονούνται οι μελέτες οριοθέτησης σύμφωνα με τις υποδείξεις του ΤΑΥ προκειμένου να μην παρεμποδίζεται η φυσική επιφανειακή απορροή και η αποστράγγιση, - Μέτρα ορθολογικής διαχείρισης των υδάτινων πόρων (τεχνολογίες επεξεργασίας υγρών αποβλήτων παραγωγής επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων κατάλληλων για άρδευση και όπου κριθεί σκόπιμο να εφαρμοστούν, προγράμματα επαναχρησιμοποίησης γκρίζων νερών στο κτηριακό απόθεμα, προγράμματα παρακολούθησης και ελέγχου της υπεράντλησης των υπόγειων υδροφορέων, - Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψιν τα ακραία καιρικά φαινόμενα
6	Αέρας Τήρηση οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Τήρηση των ορίων εκπομπής. - Εφαρμογή μέτρων που προτείνονται στο «Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην Κύπρο» και μέτρων τα οποία αναφέρονται στην Έκθεση για τα Ετήσια Ανώτατα Όρια Εκπομπών των Ατμοσφαιρικών Ρύπων στην Ατμόσφαιρα της Κύπρου, - Προγράμματα προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς και άλλων βιώσιμων μέτρων μετακίνησης, - Δημιουργία υποδομών για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των καθαρών αστικών μεταφορών, - Περιβαλλοντική αναβάθμιση του στόλου ΜΜΜ με την εισαγωγή τροχαίου υλικού χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών (ηλεκτρικά λεωφορεία) , - Προώθηση μέτρων και κινήτρων για την μεγαλύτερη και γρηγορότερη διείσδυση των «πράσινων» μέσων μεταφοράς (υβριδικά και ηλεκτροκίνητα οχήματα), - Προώθηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων
7	Κλιματικές αλλαγές Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου / εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών κάθε τομέα	- Προγράμματα ενημέρωσης των καταναλωτών και χρηστών του Ηλεκτρικού Συστήματος σε σχετικά με τις πρακτικές εξοικονόμησης ενέργειας με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας, - Προώθηση προγραμμάτων ενεργειακής αναβάθμισης του κτηριακού αποθέματος της Κύπρου (βιοκλιματικός σχεδιασμός, θερμομόνωση κελύφους κτηρίων, αντλίες θερμότητας, κτλ.), - Προώθηση των ΑΠΕ στον τομέα των μεταφορών, - Βελτίωση των πολεοδομικών σχεδιασμών και ένταξη σε αυτούς πράσινων και γαλάζιων υποδομών, - Τα μέτρα για την προσαρμογή των έργων στην κλιματική αλλαγή να συνδέονται με τους όρους των αδειών οποιουδήποτε νέου έργου στην περιοχή και να επιβάλλονται από τις Αρμόδιες Αρχές,

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		- Εφαρμογή μέτρων που προτείνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Μείωση των Εκπομπών των Αερίων του Θερμοκηπίου βάσει της Οδηγίας 2003/87/ΕΚ - Μέτρα ορθολογικής διαχείρισης των όμβριων υδάτων, - Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψιν τα ακραία καιρικά φαινόμενα - Δημιουργία στεγασμένων και ασφαλών χώρων στάθμευσης για ποδήλατα - Εξασφάλιση ότι θα λαμβάνονται υπόψιν ακραία καιρικά γεγονότα στον αρχικό σχεδιασμό όλων των νέων υποδομών (οδικό δίκτυο, μεγάλες αναπτύξεις, ποδηλατοδρόμοι, κτλ.)
8	Περιβαλλοντικός Θόρυβος Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Για τα έργα εντός προστατευόμενων περιοχών να λαμβάνεται μέριμνα ώστε κατά το δυνατόν οι κατασκευαστικές εργασίες να πραγματοποιούνται εκτός εποχής αναπαραγωγής και φωλεασμού της ορνιθοπανίδας (Μάρτιος – Ιούνιος). Επιπλέον, συνιστάται η παρακολούθηση του θορύβου πριν και κατά τη διάρκεια της φάσης κατασκευής εντός και στα όρια του γηπέδου επέμβασης παράλληλα με τις εργασίες πεδίου για την ορνιθοπανίδα, σύμφωνα και με τους όρους της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης - Χρήση αντιθορυβικών οδοστρωμάτων όπου είναι τεχνικά δυνατόν - Εγκατάσταση ηχοπετασμάτων, βάσει των αποτελεσμάτων του πρόσφατου Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου
9	Υλικά περιουσιακά στοιχεία Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων στην αξία της γης / Βέλτιστη διαχείριση ενεργειακών υποδομών	- Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή περιοχών: γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας, υψηλού κινδύνου πλημμύρας, με έντονη τουριστική ανάπτυξη - Η υλοποίηση των δράσεων κάθε πακέτου παρέμβασης να γίνει με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να η υλοποίησή τους να συνεισφέρει στη βελτίωση της προσβασιμότητας στις περιοχές παρέμβασης και συνεπώς στην περαιτέρω αύξηση της αξίας των υλικών περιουσιακών στοιχείων στις περιοχές όπου θα γίνουν τα έργα, - Να λαμβάνεται υπόψη κατά την χωροθέτηση των υποδομών η αξία της γης στις γειτονικές περιοχές και να χρησιμοποιηθεί στην ανάλυση κόστους οφέλους των επί μέρους έργων, έτσι ώστε να προστατευτούν τα περιουσιακά στοιχεία των περιοχών όπου θα υλοποιηθούν οι παρεμβάσεις.
10	Τοπίο Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή των προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, κτλ., - Εκπόνηση Μελέτης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΜΕΟΑ) για τα έργα που χωροθετούνται εντός ή κοντά προστατευόμενων περιοχών του Δικτύου Natura 2000, - Εφαρμογή της Σύμβασης για το Τοπίο, - Σε όλες τις παρεμβάσεις υιοθέτηση μέτρων ενσωμάτωσής τους στο τοπιολογικό περιβάλλον όπου αναμένεται να υλοποιηθούν, - Κατά τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων αποκατάστασης να ληφθούν υπόψη τα υφιστάμενα τοπιολογικά χαρακτηριστικά, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν οι θετικές

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		επιπτώσεις στον φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου. Σε περιπτώσεις αποκατάστασης εντός υποβαθμισμένων τοπίων θα πρέπει να γίνουν φυτοτεχνικές μελέτες έτσι ώστε να επέλθει τοπιολογική αναβάθμιση.
11	Πολιτιστική κληρονομιά Διατήρηση, προστασία, ανάδειξη / ενίσχυση προσβασιμότητας	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή χωροθέτησης των έργων εντός αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, - Τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας σύμφωνα με τις υποδείξεις του Τμήματος Αρχαιοτήτων, - Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαιοτήτων οι εργασίες θα πρέπει να διακόπτονται και να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα προστασίας κατόπιν υπόδειξης του Τμήματος Αρχαιοτήτων - Τοποθέτηση σήμανσης και χαρτών σε χώρους προτεινόμενων υποδομών, (όπως σε χώρους Park & Ride, σε σταθμούς μετεπιβίβασης κλπ.) οι οποίοι να αναδεικνύουν στοιχεία και περιοχές ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού, πολιτιστικού αρχιτεκτονικού και παραδοσιακού ενδιαφέροντος - Ανάδειξη αξιόλογων στοιχείων με την χρήση «Εξυπνων Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transport Systems – ITS)».π.χ παρουσίαση σχετικών πληροφοριών στην οθόνη των λεωφορείων (ή τραμ) όταν αυτά περνούν από αξιόλογα στοιχεία κατά μήκος της διαδρομής.
12	Αστική Βιωσιμότητα Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Εφαρμογή κατάλληλης διαδικασίας από κάθε Αρχή Σχεδιασμού ώστε να διασφαλίζεται ότι οι επενδύσεις σε υποδομές και τα θεσμικά και οργανωτικά μέτρα υλοποίησης της κάθε παρέμβασης που περιλαμβάνεται στους ειδικούς στόχους θα χαρακτηρίζονται από επαρκή περιβαλλοντική συμβατότητα, - Ενσωμάτωση αρχών βιώσιμης κινητικότητας: Τα έργα εντός των αστικών συγκροτημάτων θα πρέπει να σχεδιάζονται ενσωματώνοντας τις αρχές της ελαχιστοποίησης των ατμοσφαιρικών εκπομπών και του θορύβου, της ενθάρρυνσης τρόπων μετακίνησης που διακρίνονται από φιλικότητα προς το περιβάλλον και της ενίσχυσης της χρήσης μέσων συλλογικής αντί ατομικής μετακίνησης, - Προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς: Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν εξ αρχής μέριμνα αποφυγής επιβλαβών επιδράσεων σε σημαντικά στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς, επιδιώκοντας επιπροσθέτως την ενσωμάτωση τρόπων προβολής και ανάδειξης ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής τους, - Ενίσχυση της ασφάλειας ως προς την αποφυγή ατυχημάτων με επίπτωση στο περιβάλλον ή/και ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους: Στο σχεδιασμό των επενδύσεων, ιδίως εκείνων που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στην ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μέριμνα για την πρόληψη ατυχημάτων που θα μπορούσαν να προκαλέσουν περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς και μέτρα για τον περιορισμό και την αποτελεσματικότερη δυνατή αντιμετώπιση των συνεπειών τους, - Η δημιουργία υποδομών για καθαρές αστικές μεταφορές, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν την ηλεκτροκίνηση, η οποία μεταξύ άλλων συνοδεύεται από σημαντικά οφέλη ως προς το περιβάλλον των μεγάλων πόλεων, θα πρέπει να εξειδικευθούν και να εφαρμοστούν κατά τον ταχύτερο δυνατό τρόπο, είτε ως αυτοτελείς δράσεις (π.χ. αύξηση των σημείων φόρτισης) είτε ως μέρη άλλων δράσεων (π.χ.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		ανανέωση στόλου οχημάτων), Οι ειδικοί στόχοι του Προγράμματος που σχετίζονται ευθέως ή εμμέσως με την «έξυπνη κινητικότητα», όπως π.χ. η αύξηση χωρητικότητας αυτοκινητοδρόμων, η βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των οδικών μεταφορών, καθώς και οι νέοι αυτοκινητόδρομοι ή οι αναβαθμίσεις υπαρχόντων, θα πρέπει να ενσωματώνουν εξαρχής μέριμνα για τις επερχόμενες τεχνολογίες αυτόνομων και συνδεδεμένων οχημάτων, οι οποίες αυξάνουν σημαντικά την αποτελεσματικότητα των μεταφορών και ως εκ τούτου προσφέρουν σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον. Κατ' ανάλογο τρόπο, το σκέλος των θεσμικών και επιχειρησιακών μέτρων του Προγράμματος θα πρέπει να εμπλουτιστεί κατάλληλα ώστε να συμπεριλάβει εγκαίρως ρυθμίσεις και ενισχυτικές παρεμβάσεις για τα αυτόνομα και συνδεδεμένα οχήματα
13	Διαχείριση Αποβλήτων Ασφαλής διαχείριση αποβλήτων	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Εφαρμογή προγραμμάτων προώθησης της μείωσης των αποβλήτων, επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης, - Προώθηση της εφαρμογής Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (EMAS, ISO 14001) στις επιχειρήσεις και στην βιομηχανία, - Μέτρα προώθησης τεχνολογιών επεξεργασίας υγρών αποβλήτων παραγωγής επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων κατάλληλων για άρδευση και όπου κριθεί σκόπιμο να εφαρμοστούν, προγραμμάτων επαναχρησιμοποίησης γκρίζων νερών στο κτηριακό απόθεμα, - Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα ακραία καιρικά φαινόμενα
14	Πολεοδομικό πλαίσιο Ορθολογική Ανάπτυξη	- Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, - Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την ενσωμάτωση των έργων στο πολεοδομικό πλαίσιο ανάπτυξης της κάθε περιοχής παρέμβασης , - Κατά τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων να ληφθούν υπόψη τα υφιστάμενα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν οι θετικές επιπτώσεις: στις χρήσεις γης, στις προοπτικές ανάπτυξης μειώνοντας στο ελάχιστο την ανάγκη απαλλοτριώσεων, στον φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα των περιοχών των παρεμβάσεων.

4 Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ

4.1 Σχέδιο Δράσης και Προϋπολογισμός

Το Σχέδιο Δράσης, ή αλλιώς Σχέδιο Υλοποίησης, ενός ΣΒΑΚ, περιέχει πληροφορίες που θα είναι χρήσιμες σε όσους θα εμπλακούν κατά την περίοδο προετοιμασίας της υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου, καθώς και κατά τα αρχικά βήματα της ίδιας της υλοποίησης

Ένα Σχέδιο Δράσης γενικά περιγράφει τον τρόπο (το πως), το χρόνο (το πότε και μια ποια σειρά συστήνεται να πραγματοποιηθούν οι δραστηριότητες) και το προεκτιμώμενο κόστος τους. Χαρτογραφεί ταυτόχρονα τις σαφείς διαδικασίες για την υλοποίηση των έργων π.χ. ποιος είναι υπεύθυνος, ποιοι είναι οι ενδιαφερόμενοι/εμπλεκόμενοι και το πού αλλού μπορούν να αναζητηθούν χρηματικοί πόροι για την υλοποίησή τους, εκτός από ίδια κεφάλαια του Κυρίου του

Έργου.

Το Σχέδιο Δράσης αποτελεί ένα εγχειρίδιο που μπορεί διαχρονικά να προσαρμόζεται σε νέα και τροποποιημένα έργα υποδομής, σε σημαντικές απρόβλεπτες αλλαγές που θα επηρεάζουν τυχόν αιφνίδια την αστική κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης και στη γνώση που διαρκώς θα αποκτιέται κατά τη διαδικασία υλοποίησης του έργων. Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει το αναλυτικό σχέδιο δράσης και τον προϋπολογισμό του έργου

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται το χρονικό πλαίσιο του σχεδίου δράσης και οι υπολογισμοί για τους Δείκτες Εσωτερικής απόδοσης IRRs, Καθαρής Παρούσας Αξίας και λόγου Ωφελειών/Δαπανών στο πλαίσιο αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των προτεινόμενων παρεμβάσεων & έργων υποδομής που συνθέτουν το Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Πάφου.

Πίνακας 10: Συνοπτικό Σχέδιο Δράσης & Προϋπολογισμός

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ & ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΛΗΘΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΑΦΟΥ							0-6 έτη (2025-2030)					>6ετίας (2031-2035)	
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΝΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ	Προ-εκτιμώμενο κόστος με ΓΕ & ΕΟ (18%) & Απρόβλεπτα 15% & ΦΠΑ 19%	Κύριος του Έργου	Δραστηριότητες	Εμπλεκόμενοι/Ενδιαφερομένοι	Δυναμικοί πόροι χρηματοδότησης	1ο έτος (2025)	2ο έτος (2026)	3ο έτος (2027)	4ο έτος (2028)	5ο έτος (2029)	6ο έτος (2030)	2031-2035
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ (Π1)	Μείωση Ορίων Ταχύτητας/Περιοχές Κυκλοφοριακής Υφασής (EY2)	2.735.926 €	Δήμος Πάφου	Μελέτες εφαρμογής σήμανσης (κατακόρυφης & οριζόντιας) και εφαρμογής εξοπλισμού κυκλοφοριακής ύφασής (πχ. ανακλαστικές τύπου "μάπα γάτος", υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών, κ.α) με έμφαση στην περίμετρο και την ευρύτερη περιοχή ευαίσθητων χρήσεων γης πχ. Σχολείων, Αθλητικών χώρων, κ.α. Κατασκευή των προτεινόμενων έργων. Τύπος Συμβολαίου: Σύμβαση προμήθειας και υπηρεσιών με ανοικτή διαδικασία.	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων/Επαρχία Πάφου/Δήμος Πάφου (Δημοτικό Συμβούλιο)/Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Πάφου (αριθμό τμήματα)	Δημόσια Χρηματοδότηση/Ίδιοι Πόροι του Δήμου Πάφου							
	Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές (City Logistics) (EY6)	1.050.000 €		Μελέτες χωροθέτησης/ εφαρμογής των σημείων παραβολής & παροδοσης μικρών δεμάτων (lockers) σε σχέση με τη χωρητικότητα. Αριθμός & χωροθέτηση θέσεων με συντίνες. Δημιουργία βάσης δεδομένων σε Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (ΓΣΠ) / Κανονιστικό πλαίσιο βραχυχρόνιας στάθμευσης φορτοεκφορτώσεων (ΦΙΕ). Κατασκευή των προτεινόμενων έργων. Αποφάσεις δομητικού χαρακτήρα για κίνηση ανανέωσης εμπορευματικών στόλων σε αμυγές ηλεκτροκίνητα οχήματα. Τύπος Συμβολαίου: Σύμβαση προμήθειας και υπηρεσιών με ανοικτή διαδικασία.	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων/Επαρχία Πάφου/Δήμος Πάφου (Δημοτικό Συμβούλιο)/Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Πάφου (αριθμό τμήματα)/Συντονιστής Σύμβασης και Συντονιστής Έργου/Ανάδοχος Έργου	Δημόσια Χρηματοδότηση / Πράσινη βιώσιμη χρηματοδότηση της Κυπριακής Δημοκρατίας από την ΕΕ (2023-2024 / 2027-2028, 2030-2032), πχ. Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων / Ευρωπαϊκά Προγράμματα όπως το LIFE, URBACT, CEF, JASPERS, JESSICA και HELENA, έσοδα από χρήστες υπηρεσιών όπως πχ. από τέλη ελεγχόμενης στάθμευσης							
	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (EY7)	3.326.550 €		Μελέτες ηλεκτρομηχανολογικές (Η/Μ) εφαρμογής (σχεδια εφαρμογής) για κάθε σύστημα ITS / Υπηρεσίες λογισμικού, παραμετροποίησης, πλοκήσης λειτουργιών των συστημάτων ITS / Εκπαίδευση στελεχών του Δήμου Πάφου στη χρήση των συστημάτων ITS /Δημιουργία βάσης δεδομένων για κάθε σύστημα σε Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (ΓΣΠ).Κατασκευή των προτεινόμενων έργων. Τύπος Συμβολαίου: Σύμβαση προμήθειας και υπηρεσιών με ανοικτή διαδικασία.									
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ (Π2)	Δημόσιες Συγκοινωνίες (EY9)	12.611.100 €	Δήμος Πάφου/Ανάδοχος Ιδιωτικός Φορέας Σύμβασης (ΙΦΣ) πχ. Κοινοπραξία Εταιρειών	Κατασκευή και συντήρηση όλων των υποδομών (στάσεις λεωφορείων, καθίσματα στις στάσεις, υποδομές ΑμεΑ, οχήματα, κτιριακές υποδομές και εγκαταστάσεις σταθμών λεωφορείων και σταθμών P&R) σύμφωνα με τις προδιαγραφές του εξοπλισμού και των οχημάτων που θα χρησιμοποιηθούν / Μελέτη σκοπιμότητας για τον σταθμό Park and Ride ΑΗΚ (αριθμός θέσεων στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων, ενδεχόμενη τμηλοακμή πολυκα, παρεχόμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, πχ. WC, ντους, εστίαση, κ.α, προ-κατολότητα) για τη σύνταξη του Τεύχους της Προκήρυξης για την Παραχώρηση / Μελέτες τοπογραφικές, αρχιτεκτονικές, κυκλοφοριακές, σήμανσης και σηματοδότησης, υδραυλικές, ηλεκτρομηχανολογικές, έως το στάδιο των Τευχών Δημιουργίας, από τον Ανάδοχο στο πλαίσιο της Σύμβασης Συνεργασίας (ΣΔΙΤ ή Παραχώρηση).Κατασκευή των προτεινόμενων έργων. Τύπος Συμβολαίου: Design- Build –Finance-Operate (DBFO).	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων/Υπουργείο Οικονομικών/Επαρχία Πάφου/Δήμος Πάφου (Δημοτικό Συμβούλιο)/Συντονιστής Σύμβασης και Συντονιστής Έργου/Ανάδοχος ΙΦΣ	ΣΔΙΤ ή Παραχώρηση Χρήσης σε ΙΦΣ πχ. Κοινοπραξία Εταιρειών. Για τον ΙΦΣ έως το 90% των απαιτούμενων χρηματικών πόρων μπορεί να αντληθεί με δανεισμό από Τραπεζικά Ιδρύματα και το υπόλοιπο ποσοστό (πχ. 10%) από Ίδια Κεφάλαια των εταιρειών της Κοινοπραξίας (Απαιτείται αξιολόγηση Κόστους-Οφέλους)						Καθυστέρησης στην έναρξη	
ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ (Π3)	Ποδηλατόδρομοι (EY4)	6.972.168 €	Δήμος Πάφου/Για τα Κοινόχρηστα Ποδήλατα: Ανάδοχος ΙΦΣ (Εταιρεία ή Κοινοπραξία Εταιρειών)	Μελέτες σκοπιμότητας και χωροθέτησης/σχεδιασμού της λωρίδας κυκλοφορίας ποδηλάτου στο προτεινόμενο δίκτυο κίνησης ποδηλάτων, μελέτες οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, έως το στάδιο μελέτης εφαρμογής και σύνταξης Τευχών Δημιουργίας.Μελέτες εργοταξικής σήμανσης πριν την κατασκευή των έργων. Κατασκευή των προτεινόμενων έργων. Τύπος Συμβολαίου: Σύμβαση Έργου και για τα Κοινόχρηστα Ποδήλατα: Design- Build –Finance-Operate (DBFO).	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων/Υπουργείο Οικονομικών/Επαρχία Πάφου/Δήμος Πάφου (Δημοτικό Συμβούλιο)/Συντονιστής Σύμβασης και Συντονιστής Έργου/Για τα Κοινόχρηστα Ποδήλατα: Ίδιοι Πόροι του Δήμου ή ΣΔΙΤ με ΙΦΣ. Για τον ΙΦΣ συμφέρει (λόγω του σχετικά μικρού προϋπολογισμού του έργου) το μεγαλύτερο ποσοστό των απαιτούμενων κεφαλαίων να αντληθεί από Ίδια Κεφάλαια του ΙΦΣ και αν κριθεί σκόπιμο (από αξιολόγηση Κόστους-Οφέλους) κάποιο ποσοστό με δανεισμό από Τραπεζικά Ιδρύματα	Δημόσια Χρηματοδότηση / Πράσινη βιώσιμη χρηματοδότηση της Κυπριακής Δημοκρατίας από την ΕΕ (2023-2024 / 2027-2028, 2030-2032), πχ. Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων / Ευρωπαϊκά Προγράμματα όπως το LIFE, URBACT, CEF, JASPERS, JESSICA και HELENA, έσοδα από χρήστες υπηρεσιών όπως πχ. από τέλη ελεγχόμενης στάθμευσης. Για Κοινόχρηστα Ποδήλατα: Ίδιοι Πόροι του Δήμου ή ΣΔΙΤ με ΙΦΣ. Για τον ΙΦΣ συμφέρει (λόγω του σχετικά μικρού προϋπολογισμού του έργου) το μεγαλύτερο ποσοστό των απαιτούμενων κεφαλαίων να αντληθεί από Ίδια Κεφάλαια του ΙΦΣ και αν κριθεί σκόπιμο (από αξιολόγηση Κόστους-Οφέλους) κάποιο ποσοστό με δανεισμό από Τραπεζικά Ιδρύματα							
ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ (Π4)	Αναπλάσεις Ιστορικών και Εμπορικών Κέντρων (EY1)	29.335.916 €	Δήμος Πάφου	Τοπογραφικές μελέτες & τυχόν πράξεις τακτοποίησης-αναλογισμού-προσκόμησης/Κυκλοφοριακές μελέτες & Οδοποιίας (οριζόντιας/κατακόρυφης/διατομής) / Μελέτες κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης/Μελέτες Αρχιτεκτονικές/Ηλεκτρομηχανολογικές (Η/Μ) για τον οδικό φωτισμό/Υδραυλικές/ Μελέτες εργοταξικής σήμανσης κατά τη φάση υλοποίησης των έργων.Κατασκευή των προτεινόμενων έργων. Τύπος Συμβολαίου: Σύμβαση Έργου.	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων/Δήμος Πάφου (Δημοτικό Συμβούλιο)/Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Πάφου (αριθμό τμήματα)/Συντονιστής Σύμβασης και Συντονιστής Έργου/Ανάδοχος Έργου. Άλλοι Ενδιαφερόμενοι: Εκπαιδευτικοί ΑμεΑ, Καταστηματάρχων, Εμπορικών Συλλόγων, Δευτενύτες Σχολείων, Σύλλογοι Γονέων & Κηδεμόνων Σχολείων, κ.α	Δημόσια Χρηματοδότηση / Πράσινη βιώσιμη χρηματοδότηση της Κυπριακής Δημοκρατίας από την ΕΕ (2023-2024 / 2027-2028, 2030-2032), πχ. Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων / Ευρωπαϊκά Προγράμματα όπως το LIFE, URBACT, CEF, JASPERS, JESSICA και HELENA, έσοδα από χρήστες υπηρεσιών όπως πχ. από τέλη ελεγχόμενης στάθμευσης							
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (Π5)	Περιοχές Ελεγχόμενης Στάθμευσης (EY3)	50.867 €	Δήμος Πάφου/Ανάδοχος ΙΦΣ (Εταιρεία ή Κοινοπραξία Εταιρειών)	Μελέτη με αντικείμενο τη βέλτιστη διαχείριση & κατανομή των 330 υφιστάμενων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης με που θα αποδοθούν σε άλλες χρήσεις στο αστικό περιβάλλον της κεντρικής περιοχής της πόλης της Πάφου (προφθοσά καταστημάτων, δημοσίων υπηρεσιών, σχολικών μονάδων, ποδηλάτων, μηχανοκίνητων οχημάτων, κατοίκων)/Δημιουργία βάσης δεδομένων με την οριστική επιλογή σε Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (ΓΣΠ).	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων/Υπουργείο Οικονομικών/Επαρχία Πάφου/Δήμος Πάφου (Δημοτικό Συμβούλιο)/Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Πάφου (αριθμό τμήματα)/Συντονιστής Σύμβασης και Συντονιστής Έργου/Ανάδοχος ΙΦΣ	Ίδιοι Πόροι του Δήμου Πάφου							

4.2 Έλεγχος της αποτελεσματικότητας από την υλοποίηση του συνόλου των προτάσεων ΣΒΑΚ

Τα κοινωνικά οφέλη από την υλοποίηση των έργων του ΣΒΑΚ αφορούν στις παρακάτω κατηγορίες:

- εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους οχημάτων (καύσιμα, χρόνος λειτουργίας οχήματος και διανυόμενη απόσταση).
- εξοικονόμηση ανθρώπινου χρόνου από τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών και τη μείωση του συνολικού χρόνου μετακίνησης των χρηστών, λόγω της αύξησης του ποσοστού χρήσης ήπιων μέσων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, δημόσιες συγκοινωνίες).
- μείωση τροχαίων ατυχημάτων λόγω των ασφαλέστερων συνθηκών οδήγησης που θα δημιουργηθούν από τις νέες οδικές υποδομές (ήπιας κυκλοφορίας, μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας, βελτίωση πεζοδρομίων, υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ. κ.α)
- αύξηση της άμεσης και έμμεσης απασχόλησης (νέες θέσεις εργασίας) κατά τη διάρκεια κατασκευής και λειτουργίας των προτεινόμενων έργων.
- αναθέρμανση της τοπικής οικονομίας.
- υπολειμματική αξία των υποδομών και του εξοπλισμού.

Οι υπολογισμοί βασίσθηκαν σε στοιχεία που προέκυψαν από αναλύσεις της Φάσης 1 του Έργου ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Πάφου (π.χ. για την εξοικονόμηση της αέριας ρύπανσης μεταξύ του Βέλτιστου Στρατηγικού Σεναρίου και του Σεναρίου Αναφοράς), είτε από το κυκλοφοριακό μοντέλο και την τιμή του σχετικού Δείκτη (π.χ. για την εξοικονόμηση ανθρώπινου χρόνου μεταξύ του Βέλτιστου Στρατηγικού Σεναρίου και του Σεναρίου Αναφοράς).

Μερικές επιπλέον χρήσιμες επεξηγήσεις για την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε είναι οι εξής:

- Το κόστος της αμόλυβδης βενζίνης λήφθηκε ίσο 1,12 €/lt ως οικονομική τιμή (απαλλαγμένη από ΦΠΑ, φόρους κλπ.).
- Η αξία της ανθρωποώρας λήφθηκε ίση με 10,00 €/ώρα.
- Το μέσο κόστος παθόντος (νεκρός ή βαριά τραυματίας) από τροχαίο ατύχημα λήφθηκε ίσο με 500.000 €/παθόντα, ενώ εκτιμήθηκε ότι με την υλοποίηση των έργων του ΣΒΑΚ θα επιτευχθεί μείωση του αριθμού παθόντων σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, έως το έτος 2030, κατά 15 παθόντες/έτος.
- Η υπολειμματική αξία των υποδομών,

εξοπλισμού και οχημάτων στο τέλος της δετίας (έτος 2030) λήφθηκε ίση με το 30% του αρχικού κόστους.

- Θεωρείται ότι δημιουργείται μία θέση άμεσης απασχόλησης κατά την κατασκευή των έργων για κάθε 3,0 εκ.€ του κόστους κατασκευής, μία θέση έμμεσης απασχόλησης για κάθε 10,0 εκ.€ του κόστους κατασκευής, και αντίστοιχα το 35% και το 50% των υπολογιζόμενων θέσεων εργασίας άμεσης και έμμεσης απασχόλησης κατά τη λειτουργία του έργου.
- Θεωρείται ότι δημιουργούνται θέσεις έμμεσης απασχόλησης από αναθέρμανση της τοπικής οικονομίας. Ειδικότερα, 1 θέση απασχόλησης για κάθε 10 εκ.€ του εξοικονομούμενου λειτουργικού κόστους των οχημάτων.
- Ο μέσος ετήσιος μισθός για τις θέσεις άμεσης απασχόλησης λαμβάνεται ίσος με 18.000€ και για τις θέσεις έμμεσης απασχόλησης 14.400€.

Στους πίνακες παρακάτω παρουσιάζεται η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του ΣΒΑΚ στην ευρύτερη περιοχή της Πάφου.

Πίνακας 11: Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των προτεινόμενων Παρεμβάσεων & Έργων Υποδομής του ΣΒΑΚ Πάφου με υπολογισμό των δεικτών IRRs, NPVs και B/Cs

Κατηγορίες Έργων	Οικονομική τιμή κόστους (απαλλαγμένη από ΦΠΑ&Ε.Ο&Απρόβλεπτα)	Προ-εκτιμώμενο κόστος με ΓΕ & ΕΟ (18%) & Απρόβλεπτα 15% & ΦΠΑ 19%
Αναπλάσεις Ιστορικών & Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας) (EY1)	18.166.566 €	29.335.916 €
Μείωση Ορίων Ταχύτητας/ Περιοχές Κυκλοφοριακής Ύφεσης (traffic calming areas) (EY2)	1.694.250 €	2.735.926 €
Περιοχές Ελεγχόμενης Στάθμευσης (EY3)	31.500 €	50.867 €
Ποδηλατόδρομοι (EY4)	4.317.586 €	6.972.168 €
Δημόσιες Συγκοινωνίες (EY5)	7.809.553 €	12.611.100 €
Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές (City Logistics) (EY6)	650.223 €	1.050.000 €
Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (Intelligent Transport Systems, ITS) (EY7)	2.060.000 €	3.326.550 €
Σύνολο	34.729.678 €	56.082.526 €

		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Δαπάνες	Κόστος κατασκευής	-3.518.116 €	-7.127.704 €	-7.220.364 €	-9.142.786 €	-5.556.985 €	-3.752.817 €
	Λειτουργικά κόστη υποδομών, οχημάτων & εξοπλισμού	-1.055.435 €	-3.193.746 €	-5.359.855 €	-8.102.691 €	-9.769.787 €	-10.895.632 €
	Δαπάνες Συντήρησης	-703.623 €	-2.129.164 €	-3.573.237 €	-5.401.794 €	-6.513.191 €	-7.263.755 €
Ωφέλειες	Λειτουργικό κόστος μηχανοκίνητων οχημάτων	1.920.926 €	4.802.315 €	7.683.703 €	11.525.555 €	15.367.406 €	19.209.258 €
	Ανθρώπινος χρόνος	300.821 €	752.052 €	1.203.283 €	1.804.925 €	2.406.567 €	3.008.208 €
	Ατυχήματα	750.000 €	1.875.000 €	3.000.000 €	4.500.000 €	6.000.000 €	7.500.000 €
	Περιβαλλοντικά Οφέλη (μείωση αέριων ρύπων CO ₂ , CO, Νοx, HC)	723.823 €	1.809.558 €	2.895.293 €	4.342.939 €	5.790.586 €	7.238.232 €
	Αύξηση Απασχόλησης Κατασκευή (άμεση)	20.838 €	41.676 €	41.676 €	52.095 €	31.257 €	20.838 €
	Αύξηση Απασχόλησης Κατασκευή (έμμεση)	5.001 €	10.002 €	10.002 €	12.503 €	7.502 €	5.001 €
	Αύξηση Απασχόλησης Λειτουργία (άμεση)	7.293 €	14.586 €	14.586 €	18.233 €	10.940 €	7.293 €
	Αύξηση Απασχόλησης Λειτουργία (έμμεση)	2.917 €	5.835 €	5.835 €	7.293 €	4.376 €	2.917 €
	Αναθέρμανση Τοπικής Οικονομίας	8.713 €	21.783 €	34.853 €	52.280 €	69.707 €	87.133 €
	Υπολλειμματική Αξία Υποδομών, Εξοπλισμού & Οχημάτων						11.258.452 €
	Άθροισμα	-1.536.842 €	-3.117.807 €	-1.264.225 €	-331.448 €	7.848.376 €	26.425.129 €
	<i>Internal Rate of Return (IRR)s</i>	56,42%					
	<i>Net Present Value (NPV)s</i>	21.567.422 €					
	<i>Benefits/Costs (B/C)s</i>	1,25					

4.3 Επιλογές & ευκαιρίες χρηματοδότησης

Ως κυριότερα εργαλεία χρηματοδότησης του έργου - εκτός από τους ίδιους πόρους του Δήμου Πάφου και των γειτονικών δήμων - αναφέρονται οι εξής:

- Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) & Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων (ΕΤαΕ)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ)
- Πράσινη Βιώσιμη Χρηματοδότηση Κύπρου (Ελληνική Τράπεζα & Τράπεζα Κύπρου)
- Ευρωπαϊκά Προγράμματα:
 - ▶ Life
 - ▶ Urban IV (2021-2027)
 - ▶ Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF)
 - ▶ Jaspers, Jessica, Elena

5 Έλεγχος Ποιότητας Γενικά

5.1 Γενικά

Η Αυτό-αξιολόγηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) βοηθά στην αξιολόγηση και βελτίωση του σχεδιασμού κινητικότητας σε μία πόλη ή Λειτουργική Αστική Περιοχή³.

Το Κέντρο Ικανοτήτων της Κεντρικής Ευρώπης για τον σχεδιασμό ΣΒΑΚ⁴, από κοινού με το CIVITAS SUMP-UP⁵, ανέπτυξε το Εργαλείο Αυτό-αξιολόγησης ΣΒΑΚ⁶, το οποίο είναι μια διαγνωστική διαδικτυακή έρευνα για Δήμους και Λειτουργικές Αστικές Περιοχές, με σκοπό να αξιολογήσει πόσο στενά σχετίζεται ο Στρατηγικός Σχεδιασμός Κινητικότητας με τις προσεγγίσεις ενός ΣΒΑΚ, είτε αυτό υπάρχει, είτε όχι.

Στην δημιουργία του Εργαλείου συνέβαλλαν επίσης οι εταίροι του έργου LOW-CARB⁷, ο ρόλος των οποίων ήταν αφενός να βοηθήσουν στην προσαρμογή του Εργαλείου στις ειδικές ανάγκες των λειτουργικών αστικών περιοχών της Κεντρικής Ευρώπης, όπου τα ΣΒΑΚ δεν έχουν ακόμη υιοθετηθεί ευρέως, αφετέρου να μεταφράσουν το Εργαλείο σε διάφορες γλώσσες της περιοχής του προγράμματος.

Η Αυτό-αξιολόγηση ΣΒΑΚ αποτελείται από εννιά (9) ενότητες που σχετίζονται άμεσα με τις αρχές του ΣΒΑΚ και ακολουθούν κατά προσέγγιση τη σειρά μιας διαδικασίας σχεδιασμού ΣΒΑΚ (Κύκλος Σχεδιασμού ΣΒΑΚ):

1. Πλαίσιο Σχεδιασμού
2. Αξιολόγηση Κινητικότητας
3. Όραμα & Στόχοι
4. Μετρήσιμοι Στόχοι

³ Functional Urban Areas - FUAs

⁴ SUMP-central Competence Centre, <https://sump-central.eu/>

⁵ Το έργο CIVITAS SUMP-UP εργάστηκε για να τονώσει την υιοθέτηση των ΣΒΑΚ σε όλη την Ευρώπη, εστιάζοντας σε χώρες και περιοχές όπου αυτό ήταν ιδιαίτερα χαμηλό. Το έργο επανεξέτασε, εμπλούτισε & ενσωμάτωσε τους υπάρχοντες πόρους των ΣΒΑΚ & δημιούργησε μια σειρά νέων υλικών παράλληλα με αυτά. Βοήθησε τις αρχές σχεδιασμού να ξεπεράσουν τα εμπόδια που αποτρέπουν ή δυσχεραίνουν την εφαρμογή των ΣΒΑΚ, εστιάζοντας στην ανάπτυξη ικανοτήτων, την προσαρμοσμένη πληροφόρηση & υποστήριξη κατά τις φάσεις ανάπτυξης & υλοποίησης των ΣΒΑΚ.

⁶ SUMP Self-Assessment Tool – SSAT, <https://www.sump-assessment.eu/English/start>.

5. Ολοκληρωμένες Μεταφορές
6. Σχέδιο Εφαρμογής
7. Θεσμική Συνεργασία
8. Συμμετοχή
9. Παρακολούθηση & Αξιολόγηση.

Μετά την ολοκλήρωση των 30-45⁸ ερωτήσεων του Εργαλείου Αυτό-αξιολόγησης ΣΒΑΚ, υπό των παραπάνω ενοτήτων, συνάγεται αξιολόγηση της ποιότητας του ΣΒΑΚ και αξιολόγηση των Δραστηριοτήτων Γενικού Σχεδιασμού. Στη συνέχεια, προσφέρονται, καθοδήγηση, πόροι και προτάσεις για το συγκεκριμένο κάθε φορά πλαίσιο κινητικότητας και τις ανάγκες της περιοχής.

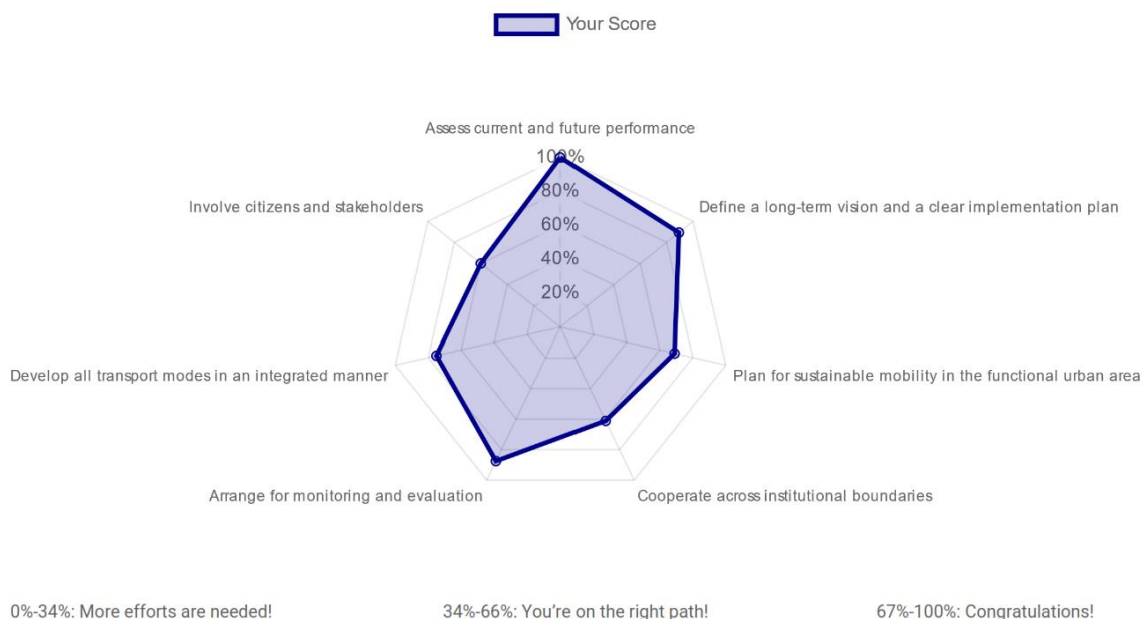
5.2 Αποτελέσματα διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης

5.2.1 Συνοπτική παρουσίαση

Στην εικόνα παρακάτω στη συνέχεια αποτυπώνεται το αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης, με χρήση του σχετικού Εργαλείου, στην βάση των Αρχών Σχεδιασμού που διέπουν ένα ΣΒΑΚ. Όπως προκύπτει από την αράχνη επιδόσεων που ακολουθεί, το ΣΒΑΚ Πάφου έλαβε στα πέντε (5) από τα επιμέρους κριτήρια αξιολόγησης την καλύτερη δυνατή επίδοση (μεταξύ 70% και 100% όταν άριστη επίδοση αξιολογείται αυτή που βαθμολογείται συνολικά στην περιοχή μεταξύ του 67% και του 100%), ενώ στα υπόλοιπα δύο (2) από τα επιμέρους κριτήρια έλαβε την μεσαία επίδοση (60%)

⁷ Το LOW-CARB (<https://programme2014-20.interreg-central.eu/Content.Node/LOW-CARB.html>) ήταν ένα διακρατικό έργο στην Κεντρική Ευρώπη που αύξησε τις ικανότητες σχεδιασμού των οργανισμών & των κυβερνήσεων των πόλεων για τη μετάβαση σε κινητικότητα & μεταφορές χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Ασχολήθηκε με φλέγοντα ζητήματα σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας, όπως η ενσωμάτωση μέτρων κινητικότητας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τους χρήστες, η δημιουργία θεσμικής συνεργασίας & η προώθηση της κοινής χρηματοδότησης, καθώς & η διευκόλυνση των λειτουργικών αστικών περιοχών με τη δημιουργία σχεδίων δράσης που καθιστούν πραγματικότητα τη διαμετακόμιση χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

⁸ Ανάλογα με την κατάσταση κινητικότητας κάθε περιοχής.



Εικόνα 15: Αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης, στην βάση των Αρχών Σχεδιασμού που διέπουν ένα ΣΒΑΚ

5.2.2 Αναλυτική παρουσίαση & τεκμηριωμένη καθοδήγηση, πόροι & προτάσεις

Στις παραγράφους που ακολουθούν δίδεται (ως αποτέλεσμα της διαδικασίας αξιολόγησης με χρήση του Εργαλείου Αυτό-αξιολόγησης), ανά Αρχή Σχεδιασμού που διέπει ένα ΣΒΑΚ, τεκμηριωμένη καθοδήγηση, πόροι και προτάσεις για το συγκεκριμένο πλαίσιο κινητικότητας και τις ειδικές ανάγκες της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Πάφου.

5.2.2.1 Σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας στη λειτουργική αστική περιοχή

Ο βασικός στόχος του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας και η παροχή υψηλής ποιότητας, ασφαλούς και καθαρής κινητικότητας για ολόκληρη τη «λειτουργική αστική περιοχή». Ως εκ τούτου, οι δραστηριότητες σχεδιασμού θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη αυτόν τον ολοκληρωμένο τομέα καθημερινών ροών ανθρώπων και αγαθών, χωρίς να λαμβάνει υπόψη τα διοικητικά σύνορα.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν στο εργαλείο αυτο-αξιολόγησης δείχνουν στενό συντονισμό των δραστηριοτήτων σχεδιασμού μεταξύ γειτονικών δήμων. Αυτό βοηθά στην επίτευξη συνεργειών και στην αντιμετώπιση των αναγκών όλων των τμημάτων της «λειτουργικής αστικής περιοχής».

Χρήσιμες προσεγγίσεις για ακόμη μεγαλύτερη βελτίωση θα μπορούσαν να είναι:

- Επέκταση της συνεργασίας σε νέους τομείς

πολιτικής (π.χ. χρήση επαφών από μια κοινή διαδικασία σχεδιασμού για εγκαταστάσεις Park&Ride για την έναρξη κοινού έργου για την κατασκευή διαδημοτικών ποδηλατοδρόμων).

- Επιβεβαίωση της υφιστάμενης συνεργασίας και εμπάθυσή της (π.χ. μετατροπή των άτυπων συμφωνιών για τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό σε επίσημη κοινή πολιτική επιτροπή που συνεδριάζει τακτικά για να αποφασίσει σχετικά με τις πολιτικές στη λειτουργική αστική περιοχή).
- Εξέταση του ενδεχομένου ανάπτυξης ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε επίπεδο επαρχίας
- Δημιουργία ενός κοινού συστήματος διαχείρισης πληροφορίας που συγκεντρώνει δεδομένα κινητικότητας για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. Εκτός από την εξοικονόμηση κόστους, αυτό μπορεί επίσης να προσφέρει καλύτερη θέση στις διαπραγματεύσεις σχετικά με την πρόσβαση σε ψηφιακά δεδομένα που ανήκουν σε ιδιωτικές εταιρείες.
- Δημιουργία μητροπολιτικής πολεοδομικής αρχής με αρμοδιότητα σχεδιασμού για τη λειτουργική αστική περιοχή (όπως Transport for London), αντί κάθε δήμος να σχεδιάζει μόνος του και στη συνέχεια να συντονίζει τις δραστηριότητες. Αυτό μπορεί να είναι μια μακρά διαδικασία, αλλά αξίζει τον κόπο, καθώς επιτρέπει πραγματικά γεωγραφικά ολοκληρωμένο σχεδιασμό – βοηθάει να ξεπεραστεί η τάση κάθε πολεοδόμου να ιεραρχεί την περιοχή «του» εις βάρος των γειτονικών περιοχών.

Καλές πρακτικές:

- Βασιλεία, Ελβετία: Διασυνοριακή συνεργασία σχεδιασμού για τριεθνή οικισμό
- Grand Grand Nancy, Γαλλία: Μητροπολιτικό διαδημοτικό πολεοδομικό σχέδιο για στέγαση και ανάπτυξη
- Μπολόνια, Ιταλία: Μητροπολιτικό ΣΒΑΚ που συνδέει τον εδαφικό σχεδιασμό, τον σχεδιασμό κινητικότητας και υλικοτεχνικής υποστήριξης
- Λιλ, Γαλλία: Εξαμηνιαία πολιτική επιτροπή για την καθοδήγηση των πολιτικών στάθμευσης σε μητροπολιτικό επίπεδο.

5.2.2.2 Αξιολογήστε την τρέχουσα και μελλοντική απόδοση

Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας βασίζεται σε διεξοδική αξιολόγηση των σημερινών και μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών. Προσδιορίζει τα κύρια προβλήματα και τις ευκαιρίες για βιώσιμη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των μελλοντικών τάσεων, και καθορίζει ένα βασικό και εναλλακτικά σενάρια βάσει των οποίων μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν υποδεικνύουν ολοκληρωμένες δραστηριότητες ανάλυσης που καλύπτουν ευρύ φάσμα κοινωνικών και περιβαλλοντικών πτυχών, τάσεις κινητικότητας και τρόπους μεταφοράς, καθώς και καλή χρήση σεναρίων. Αυτό συνεισφέρει στη λήψη αποφάσεων που βασίζονται σε πραγματικά στοιχεία, λαμβάνουν υπόψη όλες τις σημαντικές πτυχές των θεμάτων κινητικότητας.

Χρήσιμες προσεγγίσεις προκειμένου να γίνει οι αναλύσεις μας ακόμη πιο ολοκληρωμένες θα μπορούσαν να είναι:

- Ενίσχυση της ανάλυσης των αστικών logistics. Οι εμπορευματικές μεταφορές συχνά υποεκπροσωπούνται στον προγραμματισμό, αλλά έχουν ισχυρή επίδραση στο σύστημα κινητικότητας.
- Περαιτέρω αξιολόγηση θεμάτων κοινωνικού αποκλεισμού που σχετίζονται με την κινητικότητα στη λειτουργική αστική περιοχή. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες ολόκληρης της κοινωνίας συμπεριλαμβανομένων των ευάλωτων ομάδων όπως τα παιδιά, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, οι ηλικιωμένοι, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονοτικές ομάδες κ.λπ. Ο στόχος θα είναι προφανώς το σύστημα μεταφορών να παρέχει ίση πρόσβαση, οικονομικές ευκαιρίες ανάπτυξης σε όλους
- Μετατόπιση της εστίασης από τις ροές κυκλοφορίας περισσότερο προς τη μέτρηση της προσβασιμότητας και της ποιότητας των δημόσιων χώρων, δίνοντας έμφαση στις προοπτικές που βασίζονται στον τόπο

- Χρήση μεθόδων και τεχνολογιών αιχμής για τη συλλογή δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων διαδικτυακών ερευνών βάσει χαρτών με το κοινό, αυτόματων μετρήσεων (π.χ. μηχανές καταμέτρησης, αισθητήρες υπερύθρων, κάμερες, δορυφόροι) και δεδομένων GPS (π.χ. παρακολούθηση οχημάτων, τοποθεσίες κινητών τηλεφώνων που συλλέγονται μέσω εφαρμογών ή από παρόχους κινητής τηλεφωνίας), αλλά διασφάλιση ότι εξυπηρετούν σαφή ερευνητικό σκοπό.
- Δημιουργία κεντρικού δημοτικού κέντρου δεδομένων που θα διαχειρίζεται τα δεδομένα όλων των τμημάτων. Αυτό διευκολύνει την εσωτερική ανταλλαγή δεδομένων και τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό, καθιστώντας ευκολότερη την εξέταση των δεδομένων και των πτυχών πολιτικής άλλων κλάδους.

Καλές πρακτικές:

- Θεσσαλονίκη, Ελλάδα: Υποστήριξη εμπειρογνομόνων για τη δημιουργία κέντρου παρακολούθησης της κινητικότητας
- Βρέμη, Γερμανία: Διαδικτυακή συμμετοχή των πολιτών για την αξιολόγηση της κατάστασης κινητικότητας
- Μάλμε, Σουηδία: Ολοκληρωμένη προσέγγιση που περιλαμβάνει μη αυτόματη, μηχανική, έρευνα και συλλογή δεδομένων βάσει εφαρμογών
- Deinze, Βέλγιο: Έλεγχοι προσβασιμότητας για παιδιά και ηλικιωμένους
- Ευρύτερο Μάντσεστερ, Ηνωμένο Βασίλειο: Συνεχώς ενημερωμένη ηλεκτρονική βάση τεκμηρίωσης
- Webinar: Η χρήση των κυκλοφοριακών ερευνών από το Malmö για τον σχεδιασμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας.

5.2.2.3 Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου εφαρμογής

Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας ακολουθεί ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την αστική κινητικότητα και το αναλύει σε στρατηγικούς στόχους. Πρέπει επίσης να σχεδιάσει τη βραχυπρόθεσμη υλοποίηση του οράματος και των στόχων μέσω δεσμών μέτρων, προσδιορίζοντας το χρονοδιάγραμμα, τον προϋπολογισμό και τις αρμοδιότητές τους.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν υποδεικνύουν ένα καλά εδραιωμένο όραμα και κατάλληλους στόχους που χρησιμοποιούνται για την καθοδήγηση της επιλογής μέτρησης. Αυτά είναι βασικά συστατικά για την επιτυχή εφαρμογή μέτρων που ακολουθούν σαφή στρατηγική κατεύθυνση προς ένα πιο βιώσιμο σύστημα κινητικότητας.

Χρήσιμες προσεγγίσεις για να βελτιωθεί ο βραχυπρόθεσμος και μακροπρόθεσμος

σχεδιασμός ακόμη πιο αποτελεσματικό θα μπορούσαν να είναι:

- Κάντε το όραμα και τους στόχους σας πιο σαφείς στο κοινό και στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Επικοινωνήστε μαζί τους μέσω των τοπικών μέσων ενημέρωσης και συζητήστε τους με κορυφαίους πολιτικούς από όλα τα κόμματα, κάτι που μπορεί επίσης να συμβεί σε άτυπες συναντήσεις. Να είστε ανοιχτοί στην προσαρμογή των στόχων σας, εάν αποδειχθεί ότι ορισμένα σημαντικά προβλήματα είχαν τύχει λιγότερης προσοχής ή ότι η προσθήκη ορισμένων πτυχών αυξάνει πολύ την πολιτική υποστήριξη, αλλά προσέξτε να μην αποδυναμώσετε υπερβολικά τη φιλοδοξία σας.
- Διασφάλιση ότι οι αρμοδιότητες, ο προϋπολογισμός, οι προτεραιότητες και το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των μέτρων καθορίζονται σαφώς και συμφωνούνται με όλους τους παράγοντες που συμμετέχουν στην εφαρμογή. Επικεντρωθείτε στα επόμενα 2-3 χρόνια στον λεπτομερή προγραμματισμό σας, αλλά συμφωνήστε επίσης ένα γενικό περίγραμμα για τα επόμενα 10 χρόνια. Επιδίωξη επίσημης συμφωνίας από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων (π.χ. επικεφαλής όλων των τμημάτων και οργανισμών που έχουν κάποιο ρόλο) προκειμένου να παρασχεθεί ένα αξιόπιστο πλαίσιο εφαρμογής.
- Διατηρήστε μια καλή παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης και σχεδιάστε δραστηριότητες διαχείρισης αλλαγών λόγω έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση που τα μέτρα δεν αποδίδουν όσο υπολογίζαμε.
- Χρησιμοποιήστε χρηματοδοτικά μέσα και πηγές χρηματοδότησης πέρα από τον τοπικό προϋπολογισμό. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει τοπικούς φόρους, ροές εσόδων, εθνικές και κοινοτικές επιδοτήσεις, καθώς και λιγότερο χρησιμοποιούμενες πηγές, όπως πράσινα ομόλογα, μηχανισμούς δέσμευσης αξίας γης, χρεώσεις ανάπτυξης και τον ιδιωτικό τομέα. Εξετάστε το ενδεχόμενο να αυξήσετε την τιμή για λιγότερο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς (π.χ. μέσω τελών στάθμευσης, διοδίων, χρέωσης κυκλοφοριακής συμφόρησης), που μπορεί να επηρεάσει τη ζήτηση προς τη σωστή κατεύθυνση και να δημιουργήσει τοπικό εισόδημα.
- Αξιολόγηση της οικονομικής βιωσιμότητας βασικών μέτρων υπό διαφορετικές συνθήκες πλαισίου (ανάπτυξη πληθυσμού, όγκος μεταφορών, λαοί, φορολογικά έσοδα κ.λπ.). Σχεδιάστε εκ των προτέρων για να είστε προετοιμασμένοι για πιθανές αλλαγές στις ροές εισοδήματος.

Καλές πρακτικές:

- Leuven, Βέλγιο: Ευρέως αποδεκτό όραμα για

το κλίμα της Leuven

- Γκέτεμποργκ: Μια προσέγγιση «Vision Zero» για την οδική ασφάλεια
- Γαλλία: Υποχρεωτικοί στόχοι προσαρμοσμένοι σε πόλεις διαφορετικού μεγέθους
- Λονδίνο, GB: Στόχοι για υγιείς δρόμους
- Λειψία, Γερμανία: Δημιουργία σεναρίων υποστηριζόμενη από μοντελοποίηση μεταφορών
- Διαδικτυακό σεμινάριο: Στρατηγική λήψη αποφάσεων με την πολιτική κατανομή του χώρου μεταφορών του Μπέρμιγχαμ
- Μπέρμιγχαμ, Ηνωμένο Βασίλειο: Πρόγραμμα δράσεων με σαφείς προτεραιότητες
- Βιέννη, Αυστρία: Εργοδοτικός φόρος για τη χρηματοδότηση του μετρό
- Μπέρμιγχαμ, Ηνωμένο Βασίλειο: κοινοτική εισφορά υποδομών
- Ηνωμένο Βασίλειο: Διαχείριση έργου για τη διασφάλιση συνεχούς διαλόγου.

Συνιστώμενες πηγές περαιτέρω πληροφόρησης:

- Θεματικός οδηγός: Σύνδεση μεταφορών και υγείας στα ΣΒΑΚ
- Οδηγός θέματος: Αστική οδική ασφάλεια και ενεργές μετακινήσεις
- Πρότυπα για την ανάπτυξη σχεδίου δράσης για τα ΣΒΑΚ
- Θεματικός Οδηγός: Χρηματοδότηση και επιλογές χρηματοδότησης για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα
- Θεματικός Οδηγός: Δημόσιες συμβάσεις μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Εργασία:

- Μελλοντικό εργαστήριο αναζήτησης για τη συν-δημιουργία ενός οράματος
- Υπόδειγμα ενημερωτικών δελτίων για μέτρα και δράσεις
- Πίνακας για την περιγραφή των αρμοδιοτήτων, του χρονοδιαγράμματος και του κόστους των μέτρων και των δράσεων

5.2.2.4 Ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών

Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας προωθεί την ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των σχετικών τρόπων μεταφοράς, υποστηρίζοντας παράλληλα τη στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Χρησιμοποιεί ολοκληρωμένα σύνολα κανονιστικών, προωθητικών, οικονομικών, τεχνικών μέτρων και μέτρων υποδομής για την επίτευξη του οράματος και των στόχων της. Τα μέτρα καλύπτουν συνήθως τις δημόσιες συγκοινωνίες καθώς και νέες υπηρεσίες κοινόχρηστων οχημάτων διαφόρων τύπων, την ενεργό κινητικότητα (περπάτημα και ποδηλασία), την πολυτροπικότητα, την στάθμευση και την αστική εφοδιαστική, εστιάζοντας στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, της ισότητας

προσβασιμότητας, της δυνατότητας διαβίωσης των δημόσιων χώρων και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης σε όλα αυτά.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν υποδεικνύουν ένα ποικίλο σύνολο μέτρων που αφορούν στα περισσότερα αν όχι όλα τα σχετικά θέματα κινητικότητας και τους τρόπους μεταφοράς. Αυτό καθιστά πολύ πιθανό ότι οι δραστηριότητες σχεδιασμού σας να καταφέρουν να επιτύχουν μια γρήγορη σχετικά στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα στη λειτουργική αστική περιοχή σας.

Χρήσιμες προσεγγίσεις για την ακόμη μεγαλύτερη βελτίωση του σχεδιασμού των μέτρων θα μπορούσαν να είναι:

- Η εφαρμογή καινοτομίας εμπνεόμενοι από από άλλες πόλεις. Προσκαλέστε επαγγελματίες από άλλα μέρη στην πόλη σας για συμβουλές και καθιερώστε ένα συστηματικό σχέδιο ανταλλαγής εμπειριών. Ζητήστε επίσης από τα ενδιαφερόμενα μέρη και το κοινό για ιδέες μετρήσεων, για παράδειγμα σε διαδικτυακή μορφή, για να αντλήσετε νέα έμπνευση.
- Βεβαιωθείτε ότι τα μέτρα και οι επενδυτικές προτεραιότητες συνάδουν πλήρως με το όραμα και τους στόχους σας. Για να επιτευχθεί πραγματική στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα, αυτό συχνά σημαίνει ότι το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων θα πρέπει να διατεθεί σε ενεργούς τρόπους μετακίνησης και τις ΔΣ.
- Ενισχύστε τα μέτρα σας για τη βελτίωση της βιωσιμότητας της αστικής εφοδιαστικής και της παράδοσης εμπορευμάτων, τα οποία συχνά δεν λαμβάνουν αρκετή προσοχή στον σχεδιασμό της κινητικότητας. Δρομολόγηση φορτηγών, περιορισμοί πρόσβασης χρόνου, συνεργασίες με ενδιαφερόμενους φορείς μεταφοράς εμπορευμάτων, ζώνες χαμηλών εκπομπών, σημεία συλλογής δεμάτων, κέντρα αστικής ενοποίησης και υποστήριξη για την παράδοση ποδηλάτων φορτίου είναι μεταξύ των πολλών μέτρων που μπορούν να λάβουν οι δημόσιες αρχές.
- Εξετάστε τα καινοτόμα μέτρα που έχουν δείξει ισχυρά θετικά αποτελέσματα στις πόλεις που προηγήθηκαν. Τέτοια μέτρα περιλαμβάνουν περιορισμούς πρόσβασης (π.χ. ζώνες χαμηλών εκπομπών, χρέωση συμφόρησης), συστήματα κυκλοφορίας που ευνοούν βιώσιμους τρόπους μεταφοράς (π.χ. superblocs), ανακατανομή του οδικού χώρου από αυτοκίνητα σε βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, δημιουργία τοποθεσιών, ενσωμάτωση τρόπων μεταφοράς με νέες τεχνολογίες (π.χ. ολοκληρωμένη πληρωμή με εφαρμογές για κινητά ή έξυπνες κάρτες, λειτουργίες πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο) και διαχείριση κινητικότητας (π.χ. που απευθύνονται σε εργοδότες, σχολεία ή νέους

κατοίκους).

- Αντιμετώπιση των «game changers» του μέλλοντος που αναμένεται να έχουν μεγάλο αντίκτυπο στην αστική κινητικότητα μακροπρόθεσμα. Ξεκινήστε να σκέφτεστε πώς να τα χρησιμοποιήσετε και να τα διαμορφώσετε προς όφελός σας, όπως το share mobility, η μεγαλύτερης έντασης διείσδυση της ηλεκτροκίνησης, η συστηματική συλλογή δεδομένων ως μέτρου βελτίωσης της οικονομίας, η κινητικότητα ως υπηρεσία, η αλλαγή νοοτροπίας και τρόπου ζωής, καθώς και η ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου.
- Αναπτύξτε ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων που μεγιστοποιούν τις συνέργειες και αυξάνουν την αποδοχή. Για να εντοπιστούν οι πιο χρήσιμοι συνδυασμοί, θα πρέπει να διερευνηθούν και να δοκιμαστούν διαφορετικοί τρόποι ομαδοποίησής τους. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει τη συσκευασία: (1) ανά είδος μέτρου (προσπάθεια για συνδυασμό χρήσης γης, υποδομής, ρύθμισης, διαχείρισης και εξυπηρέτησης, συμπεριφοράς, παροχής πληροφοριών και μέτρων τιμολόγησης σε ένα πακέτο). (2) με αποδοχή (ομαδοποίηση δημοφιλών και λιγότερο δημοφιλών αλλά αποτελεσματικών μέτρων σε πακέτα, π.χ. κίνητρα και περιορισμοί). (3) με στόχο ή πρόκληση (προσθήκη μέτρων που συμβάλλουν στον ίδιο στόχο ή επιλύουν το ίδιο πρόβλημα σε ένα πακέτο). (4) από το κόστος (συνδυάζοντας ένα αποτελεσματικό αλλά ακριβό βασικό μέτρο με μέτρα που δημιουργούν έσοδα για την επίτευξη χαμηλότερου καθαρού κόστους). (5) γύρω από μεγαλύτερα έργα (όπως ένα νέο δίκτυο ποδηλάτων, αναζήτηση μέτρων που συμπληρώνουν και ενισχύουν αυτό το έργο).

Καλές πρακτικές:

- Granollers, Ισπανία: Αξιολόγηση συμμετοχικών μέτρων με βάση την αξιολόγηση προηγούμενων ΣΒΑΚ Βρέμη, Γερμανία: Πολυκριτηριακή αξιολόγηση με δομημένα εργαστήρια εμπειρογνομόνων
- Βρέμη, Γερμανία: Αξιολόγηση πολλαπλών κριτηρίων με δομημένα εργαστήρια εμπειρογνομόνων
- Κρακοβία, Πολωνία: Συνδυασμός διαχείρισης στάθμευσης με μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας και δημόσιων συγκοινωνιών
- Τάμππερε, Φινλανδία: Διαχείριση κινητικότητας αξιοποιώντας την ευκαιρία ενός έργου τραμ
- Vitoria Gasteiz, Ισπανία: Ενσωμάτωση μέτρων κινητικότητας στο μοντέλο superbloc
- Λιουμπλιάνα, Σλοβενία: Προσωρινός αποκλεισμός δρόμου που οδηγεί σε μόνιμο επανασχεδιασμό του αστικού χώρου.

Συνιστώμενες πηγαίες περαιτέρω πληροφορίες:

- Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και δεσμών μέτρων για προηγμένες πόλεις, συμπεριλαμβανομένου ενός μακρού καταλόγου με περισσότερα από 100 μέτρα για 25 κατηγορίες
- Εγχειρίδιο επιλογής μέτρου - Επιλογή των αποτελεσματικότερων πακέτων μέτρων
- Εγχειρίδιο ανασκόπησης για τη μέτρηση των αποδόσεων 22 τύπων μέτρων πολιτικής
- Θεματικός Οδηγός: Αειφόρος σχεδιασμός αστικής εφοδιαστικής
- Θεματικός Οδηγός: Κανονισμοί πρόσβασης αστικών οχημάτων και σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Θεματικός Οδηγός: Ηλεκτροκίνηση στον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Θεματικός Οδηγός: Ενσωμάτωση προσεγγίσεων κοινής κινητικότητας στον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Ενημέρωση Επαγγελματιών: Κινητικότητα ως Υπηρεσία (MaaS) και σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Ενημέρωση Επαγγελματιών: Ο ρόλος των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) στον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Ενημέρωση επαγγελματιών: Αυτοματοποίηση οδικών οχημάτων στον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Εργαλεία:

- Γραφήματα πίτας για τον εντοπισμό κενών όσον αφορά τις περιοχές μέτρησης
- Πίνακας για τον εντοπισμό κενών όσον αφορά τους τύπους μετρήσεων
- Εργαλείο χαρτών πορείας για τις αστικές μεταφορές για τον προσδιορισμό και την εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων
- Υποδείγματα για την αξιολόγηση των προσδιορισμένων μέτρων (π.χ. σε εργαστήριο εμπειρογνομόνων)
- Δημιουργός μετρήσεων KonSULT για τον εντοπισμό και τη συσκευασία μέτρων για διαφορετικούς στόχους ή προβλήματα

5.2.2.5 Συνεργασία πέρα από τα θεσμικά όρια

Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο συνεργασίας. Αυτό περιλαμβάνει τη συνεργασία με ευρύ φάσμα υπηρεσιών σχετικών με την κινητικότητα, τις ανταλλαγές με υψηλότερα επίπεδα διακυβέρνησης και τον συντονισμό με τους παρόχους μεταφορών.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν δείχνουν στενό συντονισμό με τα περισσότερα ή όλα τα αρμόδια τμήματα. Ωστόσο, υπάρχει περιθώριο για ακόμη στενότερη συνεργασία, που θα βοηθούσε να σχεδιάσετε και να υλοποιήσετε από κοινού μέτρα

που αντιμετωπίζουν προβλήματα σε πολλούς τομείς ταυτόχρονα.

Χρήσιμες προσεγγίσεις για την ακόμη μεγαλύτερη βελτίωση της συνεργασίας θα μπορούσαν να είναι:

- Προσδιορίστε διατομεακές προκλήσεις, όπως το γεγονός ότι όλο και λιγότεροι μαθητές περπατούν στο σχολείο, που τους κάνει λιγότερο συγκεντρωμένους στην τάξη (εκπαιδευτικό πρόβλημα), αλλά προκαλούν επίσης κινδύνους για την ασφάλεια από το drop off των παιδιών από τα αυτοκίνητα στα σχολεία (κινητικό πρόβλημα). Συχνά είναι ευκολότερο να δημιουργηθεί συνεργασία γύρω από ένα συγκεκριμένο έργο με κοινά οφέλη (π.χ. κοινή εκστρατεία πεζοπορίας της αστυνομίας, του τμήματος εκπαίδευσης και κινητικότητας) παρά αφηρημένα σχέδια.
- Καθιέρωση διαδικασίας για τη συμμετοχή συναδέλφων από άλλους συναφείς τομείς (π.χ. χωροταξικός σχεδιασμός, περιβάλλον, οικονομία, τουρισμός, κοινωνικές υπηρεσίες ή υγεία) στις διαδικασίες σχεδιασμού κινητικότητας. Για στρατηγικά σχέδια, δημιουργήστε διεπιστημονικές ομάδες ανάπτυξης όπου εκπροσωπούνται τα πιο σχετικά τμήματα. Στις συνεδριάσεις των ενδιαφερόμενων μερών, προσκαλέστε επίσης εκπροσώπους συναφών τομέων (π.χ. περιβαλλοντικές ΜΚΟ, επιχειρηματικές ενώσεις, εμπειρογνώμονες στον τομέα της υγείας, αστυνομία, συμβούλιο νεολαίας και εκπροσώπους σχολείων).
- Αναπτύξτε ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας και καταστήστε το ένα θετικό παράδειγμα καλής διατμηματικής συνεργασίας από την οποία μπορούν να εμπνευστούν μελλοντικά σχέδια. Εστίαση ιδίως στην ένταξη με τον χωροταξικό σχεδιασμό, βοηθώντας να διασφαλιστεί ότι η προσβασιμότητα για τις δημόσιες συγκοινωνίες, το ποδήλατο και το περπάτημα αντιμετωπίζεται από την αρχή που αναπτύσσεται μια νέα περιοχή (π.χ. μια νέα κατοικία, μια εμπορική ή επαγγελματική περιοχή).
- Βεβαιωθείτε ότι οι στόχοι που σχετίζονται με την κινητικότητα στα μελλοντικά τομεακά σχέδια (π.χ. στρατηγική αστικής ανάπτυξης, σχέδιο καθαρού αέρα, σχέδιο δράσης για το θόρυβο, σχέδιο δράσης για την ενέργεια) συνάδουν με το όραμά σας για την κινητικότητα.
- Ζητήστε από τον δήμαρχο να υποστηρίξει τη διυπηρεσιακή συνεργασία και την ενσωμάτωση της βιώσιμης κινητικότητας. Ως επικεφαλής ολόκληρου του οργανισμού, θα πρέπει να έχουν φυσικό ενδιαφέρον για τα διάφορα τμήματα που ενεργούν σε συνεννόηση, αντί να παράγουν ασυνεπή σχέδια. Θα μπορούσε επίσης να είναι μέρος του εκσυγχρονισμού ενός

δημάρχου ατζέντα, με στόχο ένα πιο αποτελεσματικό και ευέλικτο στυλ διαχείρισης.

Καλές Πρακτικές:

- Εδιμβούργο, ΗΒ: Πολυεπιστημονική Ομάδα Χωρικής Πολιτικής
- Λονδίνο, Βρυξέλλες, Δρέσδη, Χρόνινγκεν, Λιουμπλιάνα: Ισχυροί δήμαρχοι για το SUMP
- Webinar: Η προσέγγιση της Βουδαπέστης για την πώληση της ιδέας του SUMP και τη βελτίωση της θεσμικής συνεργασίας
- Bielefeld, Γερμανία: Διυπηρεσιακή βασική ομάδα που υποστηρίζεται από ευρύτερη διευθύνουσα ομάδα εμπειρογνομόνων και ενδιαφερόμενους
- Βουδαπέστη, Ουγγαρία: Τακτικές συναντήσεις στρογγυλής τραπέζης για υπεύθυνους λήψης αποφάσεων
- Μονζόν, Ισπανία: Εναρμονισμένη ανάπτυξη του SUMP και του SECAP
- Λάχτι, Φινλανδία: Ενοποίηση του σχεδιασμού χρήσης γης και κινητικότητας

Συνιστώμενες πηγαίες πληροφορίες:

- Εγχειρίδιο θεσμικής συνεργασίας - Συνεργασία με θεσμικούς εταίρους
- Θεματικός Οδηγός: Εναρμόνιση της ενέργειας και σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Εργαλεία:

- Πίνακας για τον προσδιορισμό των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας

5.2.2.6 Συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερόμενων μερών

Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας ακολουθεί μια διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση. Οι πολίτες και ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων φορέων της κοινωνίας των πολιτών και των μεταφορών συμμετέχουν ενεργά καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο αποδοχής και υποστήριξης.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν δείχνουν κάποιο βαθμό συμμετοχής του κοινού στη διαδικασία σχεδιασμού. Ωστόσο, υπάρχει χώρος για ακόμη πιο ενεργή συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερομένων, που θα σας βοηθούσε να δημιουργήσετε δημόσια υποστήριξη και ελαχιστοποίηση των πολιτικών κινδύνων.

Χρήσιμα βήματα για να βελτιώσετε ακόμη περισσότερο τη συμμετοχική σας προσέγγιση θα μπορούσαν να είναι:

- Προσδιορισμός των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών πέραν των συνηθισμένων (π.χ. χρήση του πίνακα χαρτογράφησης ενδιαφερόμενων

μερών στα εργαλεία). Όσον αφορά τους πολιτικούς παράγοντες, φροντίστε να συμπεριλάβετε όλα τα σημαντικά κόμματα (όχι μόνο την κυβέρνηση) και εξετάστε το ενδεχόμενο συμμετοχής δημάρχων γειτονικών πόλεων και περιφερειακών πολιτικών. Εκτός από τον/τους κύριο/-ους φορέα/-είς δημόσιων συγκοινωνιών, εξετάστε το ενδεχόμενο να συμπεριλάβετε και παρόχους νέων υπηρεσιών κινητικότητας (π.χ. κοινή χρήση ποδηλάτων και αυτοκινήτων).

- Προσεγγίστε άμεσα τους «τοπικούς πρωταθλητές» που είναι παθιασμένοι με τη βιώσιμη κινητικότητα και παρακινήστε τους να υποστηρίξουν τα έργα σας. Αυτές είναι σημαντικές προσωπικότητες που είναι αναγνωρίσιμοι στην πόλη σας εξαιτίας των προσωπικών δεξιοτήτων τους, των επαφών τους και τον σημαντικό ρόλο τους στη δημιουργία συμμαχιών.
- Κατά την επικοινωνία των δραστηριοτήτων προγραμματισμού στο κοινό, υπερβείτε τις συμβατικές μορφές (εφημερίδα άρθρα, ραδιοφωνικά κομμάτια, δημοτικός ιστότοπος, αφίσες σε δημόσιους χώρους, επιστολές οικιακής χρήσης) και χρησιμοποιήστε πιο σύγχρονες μορφές όπως μέσα κοινωνικής δικτύωσης, σύντομα βίντεο, ένα αναπτυσσόμενο κέντρο ή μία ιστοσελίδα.
- Ενθάρρυνση και παροχή της δυνατότητας στους πολίτες να συμμετάσχουν στη συζήτηση, ιδίως στις λιγότερο τεχνικές φάσεις σχεδιασμού, όταν οι διαδικασίες είναι ακόμη ανοικτές και ευέλικτες. Κάθε φορά που αναπτύσσεται ένα μακροπρόθεσμο όραμα ή στρατηγικοί στόχοι, φροντίστε να προσελκύσετε το κοινό, για παράδειγμα με ένα ειδικό εργαστήριο οραματισμού στη μελλοντική μορφή αναζήτησης. Επίσης, εξετάστε το ενδεχόμενο άμεσης συμμετοχής των κατοίκων στον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας, χρησιμοποιώντας μεθόδους όπως εργαστήρια, διαδικτυακές έρευνες βάσει χαρτών, αναφορές μέσω εφαρμογής ή ιστότοπου ή επιθεωρήσεις βατότητας.
- Αντί για ανοιχτά εργαστήρια, εξετάστε το ενδεχόμενο διοργάνωσης εργαστηρίων πολιτών με αντιπροσωπευτικές ομάδες κατοίκων. Η πρόσκληση τυχαίου δείγματος κατοίκων - που αντιπροσωπεύουν διαφορετικούς τόπους διαμονής, ηλικίες, κοινωνικοοικονομικά προφίλ και συμπεριφορές κινητικότητας - συμβάλλει στον περιορισμό της συνήθους προκατάληψης προς τους εύπορους και μορφωμένους συμμετέχοντες.
- Μιλήστε με πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς που επηρεάζονται άμεσα (θετικά ή αρνητικά) από ένα προγραμματισμένο μέτρο πριν από την έναρξη της εφαρμογής του, και λύστε τις ανησυχίες τους. Περιγράψτε τα οφέλη και

παρέχετε εναλλακτικές λύσεις στις περιπτώσεις που θα πρέπει να αλλάξουν οι καθημερινές ταξιδιωτικές συνήθειές τους. Λάβετε υπόψη ότι εκείνοι που φοβούνται ότι θα επηρεαστούν αρνητικά θα κάνουν περισσότερο «θόρυβο» από εκείνους που επωφελούνται από ένα μέτρο ακόμα κι αν αποτελούν τη μειοψηφία.

- Αναζητήστε δημιουργικούς τρόπους για να προσελκύσετε τα ενδιαφερόμενα μέρη όπου είναι δυνατόν (π.χ. βάζετε τα παιδιά να ζωγραφίζουν τα ίχνη τους στο δρόμο ως σήμανση ασφαλών διαδρομών προς το σχολείο).
- Δημιουργήστε μια διαφανή αντίληψη σχεδιασμού βασισμένη στο διάλογο στον οργανισμό σας και καθιερώστε επίσημες δομές συμμετοχής (π.χ. μια «διευθύνουσα ομάδα κινητικότητας» αποτελούμενη από σημαντικούς πολιτικούς και άλλους βασικούς ενδιαφερόμενους που συνεδριάζει τακτικά για να παρέχει καθοδήγηση σχετικά με τις αποφάσεις στρατηγικού σχεδιασμού).

Καλές πρακτικές:

- Λευεν, Βέλγιο: Ευρέως αποδεκτό Όραμα για το κλίμα της Λευεν
- Δρέσδη, Γερμανία: Στρατηγικοί στόχοι που αναπτύχθηκαν με εντατική διαδικασία στρογγυλής τραπέζης
- Γάνδη, Βέλγιο: Βραδιές δημόσιας συζήτησης, συναντήσεις με ενδιαφερόμενα μέρη και δημόσια διαβούλευση
- Μπολόνια, Ιταλία: Νέες και διαδραστικές μορφές δέσμευσης για τη συμμετοχή των πολιτών
- Διαδικτυακό σεμινάριο: Συνεργασία με ενδιαφερόμενους φορείς στο ΣΒΑΚ του Βίλνιους.
- Μπρνο, Τσεχική Δημοκρατία: Στρατηγική δέσμευσης πολιτών που συνδυάζει παραδοσιακές και διαδικτυακές μορφές
- Βίλνιους, Λιθουανία: Ολοκληρωμένη δέσμευση για την επίτευξη ευρείας ιδιοκτησίας του SUMP

Συνιστώμενες πηγαίες πηγές:

- Εγχειρίδιο συμμετοχής - Ενεργός συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερόμενων μερών

Εργαλεία:

- Εργαστήριο μελλοντικής αναζήτησης για συνδημιουργία ενός οράματος
- Πίνακας για τον προσδιορισμό των σχετικών ενδιαφερομένων για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Πίνακας επιρροής-ενδιαφέροντος για την ανάλυση των ανησυχιών των ενδιαφερόμενων
- Επισκόπηση εργαλείων και μεθόδων συμμετοχής για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας

5.2.2.7 Σχέδιο παρακολούθησης και την αξιολόγησης

Η εφαρμογή των μέτρων κινητικότητας παρακολουθείται και αξιολογείται στενά. Η γενική πρόοδος προς την επίτευξη των στρατηγικών σκοπών και στόχων αξιολογείται τακτικά βάσει σαφών δεικτών. Η συστηματική παρακολούθηση των επιμέρους μέτρων επιτρέπει την προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και τη βελτιστοποίηση των μελλοντικών δράσεων.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν υποδεικνύουν ένα ισχυρό σύστημα δεικτών που αξιολογείται τακτικά, καθώς και καλές διαδικασίες αξιολόγησης των μέτρων. Αυτό βοηθά στην κατανόηση της γενικής προόδου, στην προσαρμογή και βελτιστοποίηση των μέτρων και στην πειθώ των επικριτών με σαφείς αριθμούς.

Χρήσιμα βήματα για την περαιτέρω βελτίωση της παρακολούθησης και της αξιολόγησης θα μπορούσαν να είναι:

- Χρησιμοποιήστε ανοιχτά δεδομένα όσο το δυνατόν περισσότερο. Αυτό θα καταστήσει τη διαδικασία πιο διαφανή, επιτρέποντας στους πολίτες και τα ενδιαφερόμενα μέρη να έχουν πρόσβαση και να χρησιμοποιούν τα δεδομένα, γεγονός που με τη σειρά του μπορεί να ωφελήσει τις δραστηριότητες σχεδιασμού σας (π.χ. φοιτητές πανεπιστημίου που αναλύουν σε βάθος ένα ζήτημα κινητικότητας ή που προγραμματίζουν μια εφαρμογή κινητικότητας για την πόλη σας). Βεβαιωθείτε ότι τα ανοιχτά δεδομένα που χρησιμοποιούνται είναι υψηλής ποιότητας.
- Δημιουργία κεντρικού δημοτικού κέντρου δεδομένων που διαχειρίζεται τα δεδομένα όλων των τμημάτων. Αυτό διευκολύνει την εσωτερική ανταλλαγή δεδομένων και τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό, διευκολύνοντας την εξέταση των πτυχών δεδομένων και πολιτικής άλλων τμημάτων.
- Στο σύνολο των στρατηγικών σας δεικτών, εστιάστε σε δείκτες αποτελέσματος που μετρούν άμεσα τους στόχους σας (π.χ. «ετήσιοι θάνατοι από όλα τα ατυχήματα μεταφορών στην αστική περιοχή» για τη μέτρηση της προόδου στην οδική ασφάλεια ή «εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από όλους τρόποι μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην αστική περιοχή για κλιματικούς στόχους), που υποστηρίζονται από δείκτες δραστηριότητας μεταφορών (π.χ. μηχανοκίνηση, ικανοποίηση με τα μέσα).
- Συμπεριλάβετε δείκτες που είναι ιδιαίτερα χρήσιμοι για την επικοινωνία με τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και το κοινό. Οι δείκτες αυτοί θα πρέπει να είναι εύκολα κατανοητοί και ενδιαφέροντες για το ευρύτερο κοινό (π.χ. αριθμός ατόμων που

τραυματίστηκαν σοβαρά ή έχασαν τη ζωή τους στην κυκλοφορία, αριθμός τοποθεσιών που υπερβαίνουν τα όρια ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν).

- Εξετάστε το ενδεχόμενο ευθυγράμμισης των δεικτών σας με εκείνους των εξωτερικών φορέων χρηματοδότησης, ώστε να καταστούν τα μέτρα ελκυστικά για χρηματοδότηση. Για παράδειγμα, ενδέχεται να απαιτείται μέτρηση της μείωσης των εκπομπών CO₂ για τη λήψη χρηματοδότησης από εθνικούς περιβαλλοντικούς οργανισμούς.
- Χρησιμοποιήστε τοπικούς στόχους εντός του αστικού οικισμού (όπως για το κέντρο της πόλης, βιομηχανικές ή εμπορικές περιοχές, μεμονωμένες γειτονιές κ.λπ.) για να λάβετε υπόψη τα τοπικά ποικίλα μοτίβα μεταφορικής συμπεριφοράς και τις ταξιδιωτικές ευκαιρίες.
- Συμπερίληψη μετρήσιμων στόχων που σχετίζονται με τη δημόσια υγεία, οι οποίοι μπορούν να συνδεθούν στενά με στόχους σχετικά με την οδική ασφάλεια, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση ή την αυξημένη χρήση ενεργών τρόπων μεταφοράς (π.χ. αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού που αναλαμβάνει 30 λεπτά σωματικής δραστηριότητας ως μέρος των καθημερινών ταξιδιών του από 23% σε 30% εντός 15 ετών).
- Συμμετοχή των βασικών εμπλεκόμενων μερών στον καθορισμό στόχων, για παράδειγμα σε μια σειρά συνεδριάσεων στρογγυλής τραπέζης, και πολιτική υιοθέτηση των στόχων προκειμένου να επιτευχθεί μια σταθερή βάση σχεδιασμού.
- Μετράτε τακτικά τους στρατηγικούς δείκτες, συνήθως κάθε 1-2 χρόνια, και ενημερώνετε το κοινό για τη γενική πρόοδο. Δημοσίευση ενημερώσεων κατάστασης και αποτελεσμάτων αξιολόγησης που απευθύνονται σε πολίτες και πολιτικούς. Παρουσιάστε ένα επιλεγμένο σύνολο δεικτών (συναισθηματικοί βασικοί δείκτες) με τη μορφή στοιχείων υψηλής ποιότητας που είναι εύκολα κατανοητά για τους

μη ειδικούς.

- Να είστε ευέλικτοι όσον αφορά την επικαιροποίηση των μέτρων σας και την πραγματοποίηση αλλαγών στις δραστηριότητες εφαρμογής, βάσει συστηματικής παρακολούθησης. Τακτική προσαρμογή στις νέες τεχνολογικές, νομικές, χρηματοδοτικές ή πολιτικές εξελίξεις. Λήψη μέτρων πριν και μετά την εφαρμογή για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων και χρήση των αποτελεσμάτων για την αιτιολόγηση των δαπανών των χρημάτων και την αποφυγή λαθών στο μέλλον.

Καλές πρακτικές:

- Ευρύτερο Μάντσεστερ, Ηνωμένο Βασίλειο: Συνεχώς ενημερωμένη ηλεκτρονική βάση τεκμηρίωσης
- Malmö, Σουηδία: Ο δείκτης προσβασιμότητας ως παράδειγμα δείκτη
- Τουλούζη, Γαλλία: Φιλόδοξη διαδικασία παρακολούθησης υπό την ηγεσία διοργανικών επιτροπών
- Lund, Σουηδία: Ετήσιες εκθέσεις παρακολούθησης που συνοψίζουν την κατάσταση επίτευξης του στόχου
- Nantes Metropole, Γαλλία: Συνολική αξιολόγηση του προηγούμενου ΣΒΑΚ πριν από την έναρξη της ανάπτυξης του σχεδίου.

Συνιστώμενες πηγές πληροφόρησης:

- Εγχειρίδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης - Αξιολόγηση του αντικτύπου των μέτρων και αξιολόγηση των διαδικασιών σχεδιασμού κινητικότητας

Εργαλεία:

- Σύνολο προτεινόμενων στρατηγικών δεικτών επιπτώσεων για βιώσιμη αστική κινητικότητα
- Πίνακας προγραμματισμού δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης.





Ευρωπαϊκή Ένωση
Ταμείο Συνοχής



Κυπριακή Δημοκρατία



Διαρθρωτικά Ταμεία
της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κύπρο



ΤΜΗΜΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ