

1 ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ

Τα παρακάτω στοιχεία και μελέτες που ήταν διαθέσιμα στον ανάδοχο, αποτέλεσαν **βασικά βοηθήματα / αναφορές και ελήφθησαν υπόψη** κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Για κάθε επιμέρους στοιχείο αναγράφεται η πηγή απ' όπου προήλθε, ενώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι ουδέν άλλο στοιχείο, χρήσιμο για το ΣΒΑΚ, ετέθη υπόψη του αναδόχου από πλευράς Δήμου. Αναλυτικότερα:

1.1 Ψηφιακό υπόβαθρο

Το ψηφιακό υπόβαθρο προέκυψε από αρχεία που χορηγήθηκαν από τον Δήμο Αλοννήσου σε μορφή shapefiles (.shp) σε περιβάλλον GIS (π.χ. πεζοπορικές διαδρομές), από ψηφιοποίηση αρχείων προγενέστερων μελετών (π.χ ΣΧΟΑΑΠ Αλοννήσου, Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αλοννήσου) και παράλληλα δημιουργήθηκε πλήθος **νέων** γεωχωρικών δεδομένων ανά τομείς ενδιαφέροντος, όπως χρήσεις γης, πόλοι έλξης μετακινήσεων, οδικό δίκτυο, δημόσια συγκοινωνία, στάσεις ΚΤΕΛ, χώροι στάθμευσης, κ.α..

1.2 Δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία

Αναλυτικά δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία για την περιοχή παρέμβασης συλλέχθηκαν από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. (απογραφή 2011) και παρατίθενται σε σχετικό κεφάλαιο στο παρόν Παραδοτέο. Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία, ο Δήμος Αλοννήσου αποτελεί ένα μικρού μεγέθους, πληθυσμιακά Δήμο στην Περιφερειακή ενότητα Σποράδων.

Συγκεκριμένα, συλλέχθηκαν δεδομένα αναφορικά με τα εξής δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία:

- Μόνιμος Πληθυσμός κατά οικισμό.
- Μόνιμος Πληθυσμός κατά επίπεδο εκπαίδευσης.
- Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλο και κατάσταση απασχόλησης.
- Αριθμός Νοικοκυριών και μελών αυτών κατά μέγεθος του νοικοκυριού.
- Αριθμός Νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό των αυτοκινήτων που έχουν στην διάθεσή τους.

1.3 Στοιχεία τουρισμού

Έχοντας υπόψη την ουσιαστική συμβολή του τουρισμού στο αναπτυξιακό προφίλ της περιοχής παρέμβασης, τόσο σε οικονομικό, κοινωνικό, όσο και σε περιβαλλοντικό και πολιτιστικό επίπεδο, κρίνεται απαραίτητη η συλλογή συναφών στοιχείων με την τουριστική δραστηριότητα, τις υποδομές και την κίνηση του τουρισμού που με τη σειρά τους επηρεάζουν την προσπελασιμότητα, την κινητικότητα και θέτουν σοβαρά ζητήματα στάθμευσης στο νησί. Συγκεκριμένα, συλλέχθηκαν στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ., το Ινστιτούτο του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ), καθώς και τη μελέτη Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Βορείων Σποράδων, που αφορούσαν σε:

- Ξενοδοχειακό δυναμικό στην Π.Ε. Σποράδων έτους 2017
- Αριθμό καταλυμάτων, κλινών και θέσεων σε κάμπινγκ στην Π.Ε. Σποράδων έτους 2019.
- Διανυκτερεύσεις στην Π.Ε. Σποράδων και τους αντίστοιχους Δήμους έτους 2019.
- Διακινηθέντες εσωτερικού στις Π.Ε. Μαγνησίας και Σποράδων 2018-2019.

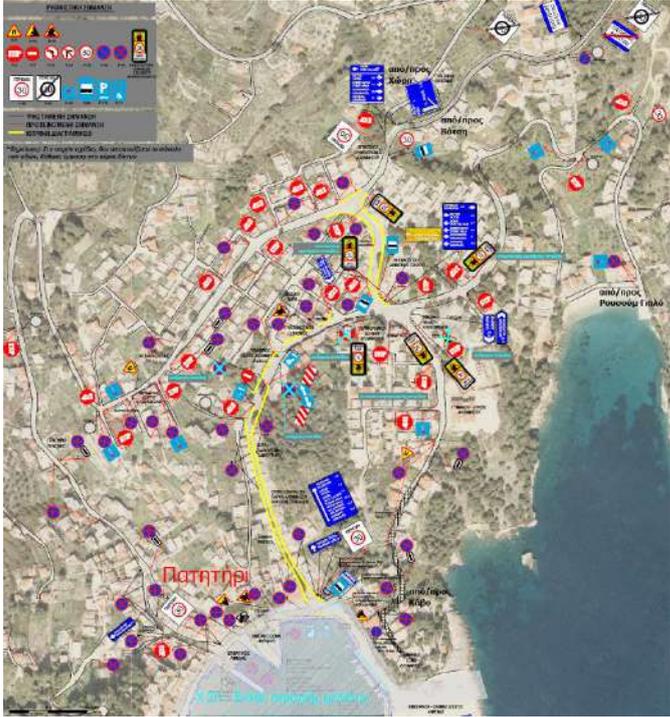
1.4 Προγενέστερες μελέτες

Στα πλαίσια ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, είναι απαραίτητη η συλλογή όλων των προγενέστερων κυκλοφοριακών ή άλλων συναφών μελετών, προκειμένου να αποτελέσει τη βάση για το προσδιορισμό των σεναρίων ΣΒΑΚ και τον ορθολογικό προσδιορισμό των στόχων του. Συγκεκριμένα:

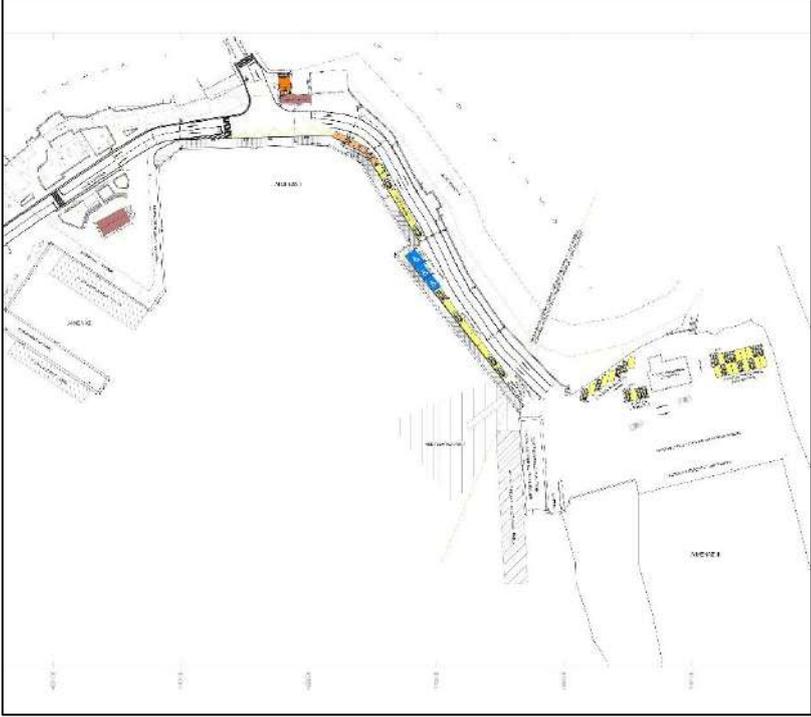
1.4.1 Κυκλοφοριακές ή άλλες συναφείς μελέτες

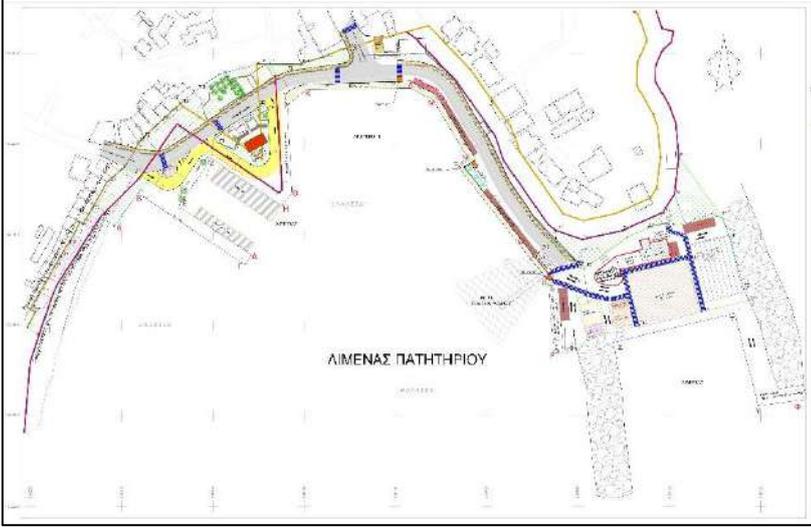
Κατά το παρελθόν, έχουν εκπονηθεί για την περιοχή παρέμβασης, οι κάτωθι κυκλοφοριακές μελέτες ή μελέτες που περιλαμβάνουν προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ Η ΑΛΛΕΣ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ			
A/A	Τίτλος μελέτης	Έτος	Σχόλια - παρατηρήσεις - Βασικές προτάσεις μελετητών
1	Μελέτες κυκλοφοριακών ρυθμίσεων εσωτερικού οδικού δικτύου οικισμών (διαμορφώσεις, σήμανση, χώροι στάθμευσης, κλπ.)	2015	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Η μελέτη περιελάμβανε την κυκλοφοριακή οργάνωση και την διαμόρφωση προτάσεων στάθμευσης και οδικής ασφάλειας στις περιοχές/οικισμούς: Πατητήρι, Βότση και Χώρα της Αλοννήσου. ▪ Αποτελεί την 1η κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου. ▪ Το βασικό πλαίσιο/αντικείμενο των προτάσεων είχε στόχο: α) την βελτίωση της προσπελασιμότητας και της ποιότητας μετακίνησης στο κύριο οδικό δίκτυο καθώς και της κινητικότητας ευπαθών χρηστών όπως οι πεζοί, β) την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στους μετακινούμενους όλων των κατηγοριών και γ) την διαμόρφωση μέτρων άμεσης παρέμβασης για την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και στάθμευσης <u>κατά την θερινή περίοδο</u>. Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση των προτάσεων για το Πατητήρι:

			 <p>Απόσπασμα σχεδίου προτεινόμενης ρυθμιστικής σήμανσης στο κύριο οδικό δίκτυο: Πατητήρι της μελέτης «Μελέτες κυκλοφοριακών ρυθμίσεων εσωτερικού οδικού δικτύου οικισμών (διαμορφώσεις, σήμανση, χώροι στάθμευσης, κλπ.)»</p>
2	<p>Μελέτη διαμόρφωσης κόμβου σχολικού συγκροτήματος - Δημαρχείο και Ανάπλαση</p>	2016	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αντικείμενο του συγκεκριμένου έργου είναι η οριζοντιογραφική διαμόρφωση του κόμβου του σχολικού συγκροτήματος - Δημαρχείου στο Πατητήρι, μέσω επαναοριοθέτησης κρασπέδων και διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, προκειμένου η λειτουργία του να καταστεί σαφέστερη αυξάνοντας το προσφερόμενο επίπεδο οδικής ασφάλειας. ▪ Περιελάμβανε εργασίες οριζοντιογραφικής αποτύπωσης κόμβου, αναλυτική τεχνική περιγραφή προτεινόμενων επεμβάσεων, τεχνική περιγραφή υλικών που θα χρησιμοποιηθούν για την διαμόρφωση του κόμβου και πίνακα υλικών και σημείων που εφαρμόζονται. <p>Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης:</p>

			 <p>Απόσπασμα σχεδίου 3 με θέμα «Πρόταση διαμόρφωσης διαπλευσμένων πεζοδρομίων» της μελέτης «Μελέτη διαμόρφωσης κόμβου σχολικού συγκροτήματος - Δημαρχείο και Ανάπλαση»</p>
3	Μελέτη Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Σήμανσης Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Πατητηρίου	2019	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Η μελέτη προτείνει την κυκλοφοριακή οργάνωση και την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση του συστήματος της Χερσαίας Ζώνης του Λιμένα (Χ.Ζ.Λ.) Πατητηρίου. Στο πλαίσιο της μελέτης καταγράφηκε η μεταφορική υποδομή και εξετάστηκε και αξιολογήθηκε η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής μελέτης. Βασικοί στόχοι της παρέμβασης είναι η απελευθέρωση του δημόσιου χώρου από σταθμευμένα οχήματα, η ασφαλής κυκλοφορία πεζών και οχημάτων και γενικότερα η βελτίωση και ο εξορθολογισμός της κυκλοφοριακής οργάνωσης και λειτουργίας του Λιμένα. ▪ Η πρόταση εστιάζει στα ακόλουθα: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Καθιέρωση θεωρητικής διατομής του οδικού τμήματος ✓ Λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου ✓ Προσδιορισμός της επιτρεπόμενης ταχύτητας στο οδικό δίκτυο, στην προκυμαία και τα κρηπιδώματα ✓ Κυκλοφοριακή οργάνωση ✓ Οργάνωση ζωνών και θέσεων στάθμευσης ✓ Κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση

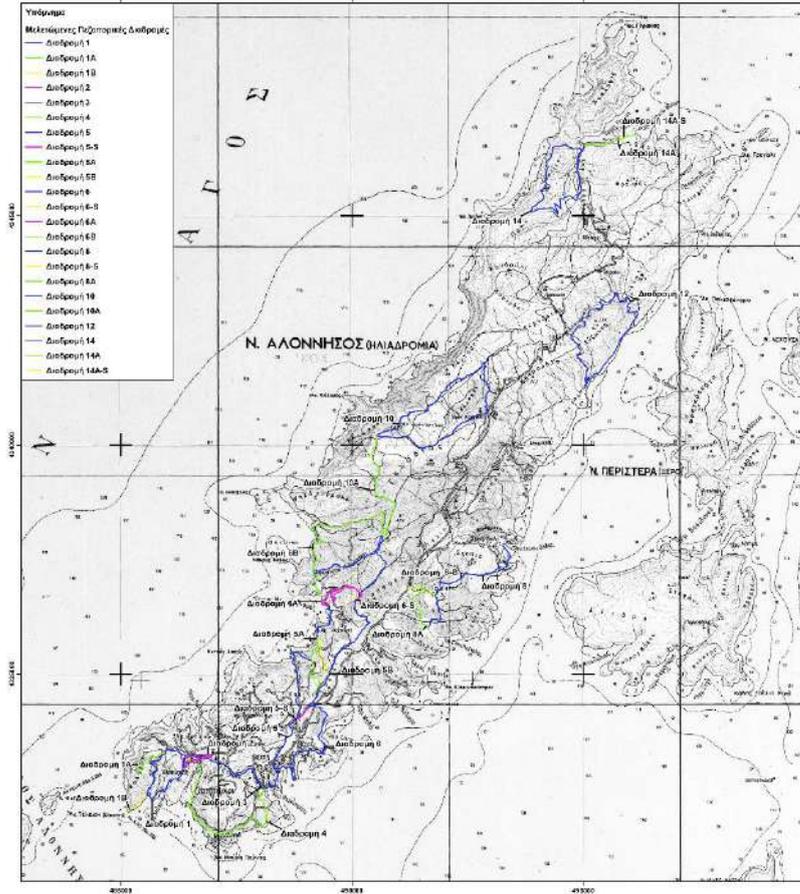
			 <p>Απόσπασμα Χάρτη Δ1 με τίτλο «Διάγραμμα Κυκλοφορίας», της Μελέτης κυκλοφοριακής οργάνωσης και σήμανσης Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Πατητηρίου.</p>
4	Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης - Master Plan - Λιμένα Πατητηρίου Αλοννήσου	2019	<ul style="list-style-type: none"> • Η μελέτη αφορά στην ανάπτυξη του λιμένα του Πατητηρίου Αλοννήσου στο πλαίσιο της σχετικής νομοθεσίας για την ανάγκη εκπόνησης αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων και δεδομένου ότι ο λιμένας Πατητηρίου περιλαμβάνεται στους λιμένες τοπικής σημασίας της Χώρας. • Η σκοπιμότητα της εν λόγω μελέτης επιβάλλεται λόγω της αύξησης των λιμενικών χρήσεων, της δρομολόγησης πλοίων νέας τεχνολογίας. Για το Πατητήρι συγκεκριμένα, το εκπονηθέν Master Plan στοχεύει στην εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών του λιμένα (νεότερα πλοία, υδροπλάνα, τουριστικά σκάφη) με την χωροθέτηση των αναγκαίων λιμενικών εγκαταστάσεων. • Οι προτάσεις της μελέτης περιλαμβάνουν τις εξής τρεις κατηγορίες <ul style="list-style-type: none">  Προτάσεις λιμενικών έργων  Προτάσεις συγκοινωνιακών έργων και ρυθμίσεων  Ρυμοτομικές προτάσεις στην ευρύτερη περιοχή

			 <p>Απόσπασμα Χάρτη ΚΥΚ.1γ με τίτλο «Γενική Διάταξη Συγκοινωνιακών Έργων» της μελέτης «Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης - Master Plan – Λιμένα Πατητηρίου Αλοννήσου»</p>
--	--	--	---

Επιπλέον, στον ακόλουθο πίνακα καταγράφονται και άλλες μελέτες συναφείς με το αντικείμενο της βιώσιμης κινητικότητας, που έχουν εκπονηθεί στο Δήμο Αλοννήσου.

ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ				
A/A	Τίτλος μελέτης	Ανάδοχος	Έτος	Σχόλια - παρατηρήσεις - Βασικές προτάσεις μελετητών
1	Ειδική Μελέτη Συντήρησης και αποκατάστασης παραδοσιακού καλντεριμιού στον οικισμό Βότση του Δήμου Αλοννήσου	Μ. Κορομπλή	2015	Το αντικείμενο της μελέτης είναι η συντήρηση και αποκατάσταση παραδοσιακού καλντεριμιού στον οικισμό Βότση συνολικού μήκους 145μ. μαζί με τα σκαλοπάτια προς τη θάλασσα και συνολικής επιφάνειας 600τ.μ. Σκοπός είναι η αισθητική αναβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος του οικισμού και η βελτίωση της ασφάλειας, άνεσης και της κινητικότητας των πεζών ως ένα μέτρο βελτίωσης εν γένει της ποιότητας ζωής. Η διαδικασία σχεδιασμού περιλαμβάνει: <ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του καλντεριμιού • Ομαλοποίηση και ενίσχυση της επίστρωσης της επιφάνειας του καλντεριμιού • Απομάκρυνση σταθερών τεχνητών εμποδίων • Ενίσχυση της δυνατότητας χρήσης της σκάλας • Οπτική άνεση

				 <p>Εικόνα της θέσης του προς αποκατάσταση καλντεριμιού (ερυθρό χρώμα), εντός του οικισμού Βότση.</p>
2	<p>Μελέτη συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλοννήσος</p>	<p>Κοινωνική Συνεταιριστική Επιχείρηση Μονοπάτια της Ελλάδας (Paths of Greece)</p>	2020	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αντικείμενο της μελέτης ήταν η ανάπτυξη και προβολή του δικτύου πεζοπορικών διαδρομών στο νησί της Αλοννήσου για την προσέλκυση τουριστών και εν γένει πεζοπόρων και η ανάδειξη του τοπικού φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος. Τα βασικά στοιχεία που παραδόθηκαν από τη μελέτη ήταν τα ακόλουθα: <ul style="list-style-type: none"> ✚ Χωροθέτηση και περιγραφή του συνόλου των πεζοπορικών διαδρομών και των χαρακτηριστικών τους (Μήκος, Βαθμός δυσκολίας, Κλίσεις κ.λπ.) ✚ Καταγραφή των αδύνατων σημείων/ελλείψεων των διαδρομών και προτάσεων για τη βελτίωση της βατότητάς τους. ✚ Καταγραφή προτάσεων σήμανσης των πεζοπορικών διαδρομών με πινακίδες κατεύθυνσης και ενημέρωσης

				 <p>Απόσπασμα Χάρτη 1 με τίτλο «Χάρτης Προσανατολισμού» της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλοννήσος.</p>
3	Προμήθεια ηλεκτροκίνητων οχημάτων Δήμου Αλοννήσου.	Δήμος Αλοννήσου	2021	Η μελέτη αφορά στην προμήθεια ηλεκτροκίνητων οχημάτων για τον Δήμο Αλοννήσου και των αντίστοιχων φορτιστών αυτών στο πλαίσιο του προγράμματος ανάπτυξης και αλληλεγγύης για την τοπική αυτοδιοίκηση «Αντώνης Τρίτσης». Παράλληλα, καθορίζονται οι θέσεις εγκατάστασης των φορτιστών, που αναμένεται να επηρεάσουν το καθεστώς στάθμευσης καθώς και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου και των υποδομών πεζών. Συγκεκριμένα, στη μελέτη προτείνεται η προμήθεια επτά (7) ηλεκτροκίνητων οχημάτων και η εγκατάσταση τριών (3) σταθμών φόρτισης στο χώρο του Κέντρου Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών (Κ.Δ.Α.Π.) Αλοννήσου.

				 <p>Προτεινόμενες Θέσεις εγκατάστασης σταθμών φόρτισης της μελέτης «Προμήθεια ηλεκτροκίνητων οχημάτων Δήμου Αλοννήσου»</p>
--	--	--	--	--

1.5 Απογραφή χαρακτηριστικών συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στην περιοχή παρέμβασης

Το βασικό μέσο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης για το Δήμο Αλοννήσου είναι το δίκτυο της δημοτικής συγκοινωνίας. Το δίκτυο αυτό συνδέει σε τακτά χρονικά διαστήματα στη διάρκεια της ημέρας το Πατητήρι με τη Χώρα Αλοννήσου, καθώς και με τη Στενή Βάλα. Η δημοτική συγκοινωνία λειτουργεί μόνο τους θερινούς μήνες και το Σεπτέμβριο, όταν και υπάρχει αυξημένη τουριστική κίνηση στο νησί.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και με στόχο την πληρέστερη ανάλυση του επιπέδου της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, συλλέχθηκαν στοιχεία σχετικά με τα δρομολόγια της λεωφορειακής γραμμής, τις στάσεις και τις σχετικές υποδομές (π.χ. εξοπλισμός, σήμανση, πίνακας δρομολογίων) από τον ιστότοπο της δημοτικής συγκοινωνίας (<https://bus.alonissos.gov.gr>), από τον Δήμο Αλοννήσου μετά από σχετική επικοινωνία, καθώς και μέσω αυτοψιών και απογραφικών εργασιών του αναδόχου.

1.6 Στοιχεία Ατυχημάτων - Οδική ασφάλεια

Πραγματοποιήθηκε καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων μέσω των στοιχείων του αρμόδιου αστυνομικού τμήματος (Αστυνομικός Σταθμός Αλοννήσου) για την τελευταία 4ετία (2018-2021). Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν, περιλαμβάνουν τον τόπο του ατυχήματος, *με όσο το δυνατόν καλύτερη ακρίβεια*, την ημερομηνία και το αποτέλεσμα (θανατηφόρο, τραυματισμός, υλικές ζημιές).

2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ/ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ

Οι Στρατηγικοί στόχοι ενός ΣΒΑΚ έχουν ως βασικό αντικείμενο τη διαχείριση της κινητικότητας σε άμεση σχέση με τον συγκοινωνιακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, ενώ παράλληλα το Σχέδιο θα πρέπει να **λαμβάνει υπόψη και να εναρμονίζεται από τις αντίστοιχες στρατηγικές που προτείνονται και εφαρμόζονται σε περιφερειακό, εθνικό ακόμα και ευρωπαϊκό επίπεδο**. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ικανοποίηση ευρύτερων εθνικών και διεθνών απαιτήσεων σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Αναλυτικότερα:

2.1 Ευρωπαϊκές Στρατηγικές

2.1.1 Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών (Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας - COM(2007)551)

Στόχος είναι η δημιουργία Πράσινων Πόλεων, δηλαδή φιλικότερων προς το περιβάλλον με αστικές συγκοινωνίες που θα αξιοποιούν έξυπνα συστήματα μεταφορών (Intelligent Transport Systems, I.T.S.) και θα είναι προσβάσιμες σε όλες τις κοινωνικές ομάδες (ηλικιωμένοι, παιδιά, μητέρες, άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης).

Βασική προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του μοντέλου είναι το χτίσιμο νέας παιδείας και κουλτούρας αστικής κινητικότητας.

Ενδεικτικά αναφέρονται μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση όπως η προώθηση εναλλακτικών μοντέλων χρήσης Ι.Χ. (car sharing, car pooling, park n' ride κ.ά.), η αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων πληροφόρησης και χρέωσης (στάθμευση, χρήση οδικής υποδομής σε περιοχές περιορισμού κυκλοφορίας) και η χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, ιδιαίτερα για κοντινές αποστάσεις τόσο για προσωπικές όσο και για εμπορευματικές μεταφορές.

2.1.2 Σχέδιο Δράσης για την αστική κινητικότητα (COM(2009)490)

Αντικείμενο της συγκεκριμένης διάσκεψης ήταν η αύξηση του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών στο σύνολο των μετακινήσεων. Συγκεκριμένα τέθηκε ο στόχος της αύξησης κατά 200% του συγκεκριμένου μεριδίου έως το 2025, με την υποστήριξη μιας σειράς μέτρων και ενεργειών για την αναβάθμισή τους.

2.1.3 Λευκή Βίβλος των Μεταφορών (Χάρτης πορείας για έναν ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών (COM(2011)144)

Στόχος είναι οι ευρωπαϊκές πόλεις να στραφούν σε καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς/από τον τόπο εργασίας, **ώστε να επιτευχθεί μείωση κατά 50% της χρήσης Ι.Χ. συμβατικών καυσίμων στις αστικές συγκοινωνίες μέχρι το 2030 με απώτερο σκοπό την οριστική τους κατάργηση το έτος στόχο 2050**.

Παράλληλα, κρίσιμο είναι να υπάρξει στροφή των μετακινούμενων προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία θα αξιοποιούν φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας αλλά και προς τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση.

Επιπρόσθετα, η Λευκή Βίβλος πραγματεύεται και τη βελτίωση των διαδικασιών παράδοσης των εμπορευμάτων, ειδικότερα στο στάδιο της τελικής παράδοσης (last mile).

2.1.4 Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (2015)

Αποτελεί τον χάρτη της πορείας της ΕΕ για να επιτύχει οικονομική βιωσιμότητα. Αυτό θα συμβεί αν μετατρέψει τις κλιματικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις σε ευκαιρίες σε όλους τους τομείς πολιτικής και αν επιτύχει μια μετάβαση δίκαιη για όλους και χωρίς αποκλεισμούς. Περιλαμβάνει δράσεις που θα ενισχύσουν την αποδοτική χρήση των πόρων με τη μετάβαση σε μια καθαρή, κυκλική οικονομία, που θα αποκαταστήσουν τη βιοποικιλότητα και θα μειώσουν τη ρύπανση. Περιγράφει τις απαιτούμενες επενδύσεις και τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία και εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να εξασφαλιστεί μια μετάβαση δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς. Στόχος είναι η ΕΕ να είναι κλιματικά ουδέτερη το 2050. Για να γίνει αυτό, η ΕΕ πρότεινε έναν ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα, μετατρέποντας έτσι αυτήν την πολιτική δέσμευση σε νομική υποχρέωση, ενεργοποιώντας παράλληλα, επενδύσεις. Για την επίτευξη αυτού του στόχου θα απαιτηθεί η ανάληψη δράσης σε όλους τους τομείς της οικονομίας, όπως:

- ✓ επενδύσεις σε φιλοπεριβαλλοντικές τεχνολογίες
- ✓ στήριξη της καινοτομίας στον βιομηχανικό τομέα
- ✓ ανάπτυξη καθαρότερων, οικονομικότερων και πιο υγιεινών μορφών ιδιωτικής και δημόσιας μεταφοράς
- ✓ απανθρακοποίηση του ενεργειακού τομέα
- ✓ διασφάλιση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων
- ✓ συνεργασία με διεθνείς εταίρους για τη βελτίωση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών προτύπων

Η ΕΕ θα παράσχει επίσης χρηματοδοτική στήριξη και τεχνική βοήθεια για να βοηθήσει τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις περιφέρειες που πλήττονται περισσότερο από τη μετάβαση προς την πράσινη οικονομία. Η δράση αυτή αποκαλείται «Μηχανισμός Δίκαιης Μετάβασης» και θα συμβάλει στην κινητοποίηση τουλάχιστον 100 δις. ευρώ για την περίοδο 2021-2027 στις πλέον πληγείσες περιοχές (https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_el).

2.1.5 Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Urbact

Αφορά στη δημιουργία δικτύου (σχεδιασμού δράσης, εφαρμογής δράσεων και μεταφοράς πρακτικών) μεταξύ των πόλεων που θα επιτρέψει την ανταλλαγή εμπειριών μέσα από προβλήματα και δυσκολίες που έχουν προκύψει και αντιμετωπιστεί καθώς και από επιτυχημένα παραδείγματα λύσεων και πρακτικών εφαρμογών. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχυθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των τοπικών αρμοδίων ως προς την εκπόνηση ολοκληρωμένων και συμμετοχικών προσεγγίσεων στην αστική ανάπτυξη. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός είναι πλέον άλλωστε απαραίτητη συνιστώσα οποιουδήποτε στρατηγικού σχεδιασμού.

2.1.6 Έκθεση Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (European Transport Safety Council – ETSC) είναι μια ανεξάρτητη μη κερδοσκοπική οργάνωση με έδρα τις Βρυξέλλες, αφιερωμένη στη μείωση του αριθμού των τροχαίων συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό στην Ευρώπη.

Το πρόγραμμα του ETSC για τον Δείκτη Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Performance Index - PIN) δημιουργήθηκε το 2006 ως απάντηση στον πρώτο στόχο οδικής ασφάλειας που έθεσε η Ευρωπαϊκή Ένωση για να μειώσει κατά το ήμισυ τους θανάτους από τροχαία συμβάντα μεταξύ 2001 και 2010. Το 2010, η Ευρωπαϊκή Ένωση ανανέωσε τη δέσμευσή της για μείωση των θανάτων από τροχαία συμβάντα κατά 50% έως το 2020, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2010. Συγκρίνοντας τις

επιδόσεις των κρατών μελών, το πρόγραμμα PIN χρησιμεύει για τον εντοπισμό και την προώθηση της βέλτιστης πρακτικής και για την επίτευξη ενός όσο το δυνατόν ασφαλέστερου συστήματος οδικών μεταφορών. Το PIN καλύπτει όλους τους συναφείς τομείς της οδικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της συμπεριφοράς των χρηστών του οδικού δικτύου, των υποδομών και των οχημάτων, καθώς και της χάραξης πολιτικής για την οδική ασφάλεια.

Οι κύριες συστάσεις του ETSC προς τις πόλεις περιλαμβάνουν:

- ✓ Την υιοθέτηση μιας τοπικής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια, τον ορισμό στόχων οδικής ασφάλειας και την ανάθεση του κατάλληλου προϋπολογισμού για τα παραπάνω.
- ✓ Την ενσωμάτωση της οδικής ασφάλειας ως βασικό συστατικό στοιχείο στην ανάπτυξη και υλοποίηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).
- ✓ Την υιοθέτηση και την προώθηση μιας πολιτικής προτεραιότητας για τους ευάλωτες χρήστες των οδών, καθώς και την ιεράρχηση του δικτύου που βασίζεται στην ασφάλεια, την ευπάθεια και τη βιωσιμότητα. Το περπάτημα πρέπει να βρίσκεται στην κορυφή της ιεραρχίας, ακολουθούμενο από την ποδηλασία και την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ✓ Την υιοθέτηση ζωνών 30 km/h που υποστηρίζονται από μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας σε κατοικημένες περιοχές, περιοχές που χρησιμοποιούνται από πολλούς πεζούς και ποδηλάτες και στους δρόμους γύρω από τα σχολεία.
- ✓ Την καθιέρωση απαιτήσεων ασφάλειας για τα δημόσια οχήματα (π.χ. οχήματα αποβλήτων, λεωφορεία δημόσιων μεταφορών κλπ.).
- ✓ Την αίτηση για χρήση των υπόλοιπων κονδυλίων από τον προϋπολογισμό της ΕΕ για την περίοδο 2014-2020 για τη βελτίωση της ασφάλειας των αστικών οδικών υποδομών.

Οι κύριες συστάσεις του ETSC προς τα κράτη-μέλη της ΕΕ περιλαμβάνουν:

- ✓ Τη συμμετοχή των εκπροσώπων των πόλεων στη θέσπιση εθνικής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια, στόχων οδικής ασφάλειας, αλλά και στην εφαρμογή τους.
- ✓ Την ενθάρρυνση των τοπικών αρχών να υιοθετήσουν ζώνες με όριο ταχύτητας 30km/h, υποστηριζόμενη από μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας σε κατοικημένες περιοχές, περιοχές που χρησιμοποιούνται από πολλούς πεζούς και ποδηλάτες και στους δρόμους γύρω από τα σχολεία.
- ✓ Την ενθάρρυνση των πόλεων ώστε να εφαρμόσουν ασφαλείς κατευθυντήριες γραμμές σχεδιασμού υποδομών, όπως οδηγίες για μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας, βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις διασταυρώσεις, πύκνωση των διαβάσεων πεζών ή σχεδιασμό ποδηλατικών υποδομών. Τα κράτη μέλη της ΕΕ οφείλουν να ανανεώνουν τακτικά τις κατευθυντήριες γραμμές με βάση τις τελευταίες έρευνες και την εξέλιξη της καινοτομίας.
- ✓ Το σχεδιασμό και την εφαρμογή στρατηγικών ασφάλειας για την πεζή μετακίνηση και την ποδηλασία που περιλαμβάνουν στόχους και μέτρα υποδομής για τη βελτίωση της ασφάλειας των ποδηλατών και την προώθηση της ποδηλασίας. Τα κράτη μέλη οφείλουν να ορίσουν πρεσβευτές οδικής ασφάλειας και να δημιουργήσουν κέντρα αριστείας για την ανταλλαγή γνώσεων σε εθνικό επίπεδο.
- ✓ Τη διάθεση εθνικών κονδυλίων για τη βελτίωση της αστικής οδικής ασφάλειας.

2.2 Στρατηγικές σε Εθνικό και Περιφερειακό επίπεδο

2.2.1 Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ έγκρισης 128Α/03-07-2008)

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) έχει ως στόχο τον προσδιορισμό στρατηγικών κατευθύνσεων για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του Εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια. Οι ειδικότερες επιδιώξεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. είναι οι εξής:

- ✚ Ενίσχυση του ρόλου της χώρας σε Διεθνές, Ευρωπαϊκό, Μεσογειακό και Βαλκανικό επίπεδο.
- ✚ Ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής.
- ✚ Προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου.
- ✚ Δράσεις για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής (εξοικονόμηση ενέργειας, προώθηση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, ενίσχυση των αναδραστικών μηχανισμών της φύσης).
- ✚ Παροχή ενός συνεκτικού πλαισίου κατευθύνσεων για τα υποκείμενα επίπεδα.

Στο πλαίσιο της χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης που προτείνει το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α., προσδιορίζονται οι άξονες και οι πόλοι ανάπτυξης. Ο Βόλος αποτελεί τον πλησιέστερο στις Σποράδες πρωτεύοντα εθνικό πόλο, ο οποίος μαζί με τις Σποράδες εντάσσονται στον Ανατολικό χερσαίο κύριο άξονα ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας. Με την ολοκλήρωση του ευνοούνται άμεσα και τα νησιά των Σποράδων από τη διάχυση της ανάπτυξης που θα προκύψει, και θα επεκταθεί μέσω του θαλάσσιου άξονα σύνδεσης Βόλου – Σποράδων.

Στον τομέα των μεταφορών που ενδιαφέρει το παρόν ΣΒΑΚ, βασική στόχευση του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. είναι η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών, με σκοπό την αύξηση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας, τη μείωση του χρόνου και του κόστους, την ασφάλεια και τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η ενίσχυση των υποδομών, των μέσων και των υπηρεσιών σταθερής τροχιάς, η θέσπιση κινήτρων για οχήματα με κινητήρες φιλικούς προς το περιβάλλον, η χρήση διαχειριστικών μέτρων στην κυκλοφορία των οχημάτων και η διευκόλυνση της χρήσης του ποδηλάτου. Παράλληλα, δίνεται έμφαση στη διαρκή μέριμνα για τις υπηρεσίες, τις υποδομές και τα μέσα που πρέπει να παρέχονται στα ΑμΕΑ.



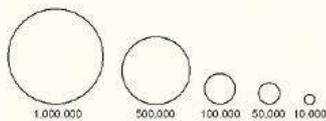
Χάρτης 5: Πύλες - Πόλοι και Άξονες Ανάπτυξης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Μητροπόλεις
- Πρωτεύουσες εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύουσες εθνικοί πόλοι
- Λοιποί εθνικοί πόλοι

**ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥΣ 2001**



ΆΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Κύριοι χερσαίοι άξονες ανάπτυξης
- Θαλάσσιοι άξονες σύνδεσης

**ΠΟΛΥΠΟΛΙΚΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ
ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ**

- Περιοχή νησιωτικού πολιτπολικού συμπλέγματος
- Κύριες αναπτυξιακές ενότητες
- Εξωτ.: κύριες λειτουργικές συνδέσεις με ηπειρωτική χώρα & Κρήτη.

Πηγή: ΕΣΥΕ - Απογραφή 2001

Εικόνα 1: Πύλες - Πόλοι και Άξονες Ανάπτυξης (Πηγή Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α., 2008)

Στο πλαίσιο της χωρικής διάρθρωσης του αστικού δικτύου, οργανώνεται ένα πλέγμα εξαρτήσεων και συνεργασιών μεταξύ των αστικών κέντρων για την επίτευξη μιας πολυκεντρικής και ισόρροπης χωρικής ανάπτυξης. Εντός των αστικών κέντρων προωθείται η προστασία και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος μέσω, μεταξύ άλλων του περιορισμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, με την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την παροχή κινήτρων για χρήση καθαρών οχημάτων, την αποθάρρυνση των μετακινήσεων με Ι.Χ. οχήματα στα κορεσμένα αστικά τμήματα και την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. εστιάζει επιπλέον στην ανάγκη διατήρησης, προστασίας και ανάδειξης του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων με μέτρα περιορισμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Προωθείται η λήψη μέτρων για τον

περιορισμό των ρύπων από τα οχήματα, με την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και ιδίως των μέσων σταθερής τροχιάς, καθώς και υποδομών για τη χρήση καυσίμων με χαμηλές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων. Σε μια γενικότερη προσπάθεια ανάσχεσης της κλιματικής αλλαγής εντείνεται η προώθηση λιγότερο ενεργοβόρων και ρυπογόνων μέσων μεταφοράς.

Εξειδικεύοντας στις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές της χώρας, στις οποίες κατοικούν ή/και επισκέπτονται μεγάλα τμήματα του πληθυσμού, δημιουργούνται μεγάλες πιέσεις και κρίνεται αναγκαία η χρήση ολοκληρωμένου – συνολικού σχεδιασμού και διαχείρισης. Ειδικές πολιτικές και δράσεις που προτείνονται μεταξύ άλλων είναι οι εξής:

- ✚ Ενίσχυση της συνοχής, προσβασιμότητας και επικοινωνίας των απομακρυσμένων παράκτιων περιοχών.
- ✚ Βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων και στήριξη εναλλακτικών και ήπιων μορφών ανάπτυξης.
- ✚ Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- ✚ Αναβάθμιση τουριστικών εγκαταστάσεων.
- ✚ Διαχείριση προστατευόμενων φυσικών περιοχών.
- ✚ Βιώσιμη πολεοδομική οργάνωση των παραθεριστικών οικισμών.

2.2.2 Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Θεσσαλίας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού (ΦΕΚ 269Α.Α.Π./15-11-2018)

Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Θεσσαλίας αναθεωρεί και αντικαθιστά το προγενέστερο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Οι στόχοι του ΠΧΠ είναι οι εξής:

- «1. ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει.
2. προώθηση της αειφόρου, ισόρροπης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης της Περιφέρειας, σύμφωνα με τις φυσικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητές της.
3. διατήρηση της βιοποικιλότητας, την ανάδειξη των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, την πρόληψη της ρύπανσης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.
4. περιορισμό της διάσπαρτης δόμησης, τη χωροθέτηση οργανωμένων υποδοχέων και την αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ των χρήσεων.
5. ανάπτυξη της μεταφορικής και των λοιπών υποδομών ανάλογα με τις ανάγκες της Περιφέρειας και των επιμέρους ενοτήτων.»

Στο ΠΧΠ προσδιορίζονται 10 βιώσιμες διοικητικές – αναπτυξιακές ενότητες. Η Αλόνησος εντοπίζεται στην Διοικητική – Αναπτυξιακή Ενότητα Σποράδων και εντάσσεται στην ευρύτερη ζώνη τουρισμού και δεύτερης κατοικίας. Συγκεκριμένα η Αλόνησος κατατάσσεται στην Αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές (Κατηγορία Α). Το σύνολο της ενότητας εντάσσεται και στη ζώνη ανάπτυξης αγροτικών δραστηριοτήτων. Για τις περιοχές της κατηγορίας Α καταγράφονται οι παρακάτω στοχεύσεις:

- ✚ Χρήση συγκεντρωτικών χωρικά πολεοδομικών μηχανισμών (επεκτάσεις ΠΠΑΙΔ, ΠΟΑΠΔ, οργανωμένοι υποδοχείς τουριστικών δραστηριοτήτων κ.λπ.)
- ✚ Ολοκληρωμένες τουριστικές παρεμβάσεις με έμφαση στη δημιουργία σύνθετων και ολοκληρωμένων τουριστικών υποδομών και στην ανάπτυξη βασικών υποδομών.

- ✚ Ανάπτυξη ειδικών – εναλλακτικών μορφών τουρισμού μέσω αξιοποίησης των τοπικών πόρων.
- ✚ Εκσυγχρονισμός υφιστάμενων τουριστικών μονάδων
- ✚ Επανάχρηση αξιόλογων κτιρίων ή συνόλων
- ✚ Χωροθέτηση οργανωμένων κατασκηνώσεων.

Ως προς το οικιστικό δίκτυο, το Πατητήρι Αλοννήσου κατατάσσεται στο 4^ο επίπεδο που περιλαμβάνει τα κέντρα ενδοπεριφερειακών αναπτυξιακών ενότητων, τα οποία έχουν σημαντικό ρόλο στον αναπτυξιακό σχεδιασμό. Η περιοχή του οικισμού λόγω του ρόλου του εντάσσεται στις περιοχές ελεγχόμενης ανάπτυξης αστικών λειτουργιών. Για τις περιοχές αυτές βασικές προβλέψεις είναι οι εξής:

- ✚ Προώθηση του σχεδιασμού σε επίπεδο ΤΧΣ
- ✚ Λεπτομερής σχεδιασμός του συνόλου της έκτασης και καθορισμός συμβατών μεταξύ τους χρήσεων γης.
- ✚ Χρήση συγκεντρωτικών χωρικά πολεοδομικών μηχανισμών (επεκτάσεις ΠΠΑΙΔ, ΠΟΑΠΔ, οργανωμένοι υποδοχείς τουριστικών δραστηριοτήτων κ.λπ.)
- ✚ Δραστικός περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης.

Οι υπόλοιποι οικισμοί της Αλοννήσου κατατάσσονται στο 5^ο επίπεδο.

Για όλες τις κατηγορίες περιοχών της χωρικής οργάνωσης του ΠΧΠ προωθούνται οι εξής κατευθύνσεις:

- ✚ Πολεοδόμηση των οικισμών και προστασία και ανάδειξη διατηρητέων κτιρίων και παραδοσιακών συνόλων.
- ✚ Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών θεματικού τουρισμού.
- ✚ Συντονισμός του σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο (ΤΧΣ/ΕΧΣ)
- ✚ Αυστηρή τήρηση της νομοθεσίας για τις ακτές και επιτάχυνση της σύνταξης Δασικού Κτηματολογίου.

Για την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος τίθεται ως κατεύθυνση η δημιουργία υποδομών ικανών να υποστηρίξουν νέες τεχνολογίες στις μεταφορές, όπως η ηλεκτροκίνηση, μέσω πρόβλεψης μονάδων φόρτισης.

Στο πλαίσιο των ενεργειών – έργων που πρέπει να πραγματοποιηθούν, προτείνεται από το ΠΧΠ η δημιουργία καταφυγίου/αγκυροβολίου στα Καλαμάκια Αλοννήσου και καταδυτικού Πάρκου Σποράδων – Παγασητικού, ενώ προωθείται γενικότερα αναβάθμιση των υποδομών των λιμανιών των νησιών, με την κατασκευή έργων συντήρησης και εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων. Επιπλέον, επιβάλλεται η πύκνωση τουριστικών λιμένων και η διερεύνηση των δυνατοτήτων χωροθέτησης και άλλων σχετικών εγκαταστάσεων, σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις αλιευτικών καταφυγίων, όπως στη Βότση Αλοννήσου.

Τέλος, προτείνεται η κατασκευή σύγχρονων ελικοδρομίων και υδατοδρομίων για την εξυπηρέτηση νησιωτικών και τουριστικών περιοχών.

2.2.3 «Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων στη Θεσσαλία»

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (Ο.Χ.Ε.) των Νήσων Βορείων Σποράδων έχει ως στόχο τη διαμόρφωση Αναπτυξιακής Στρατηγικής για την περιοχή εξέτασης και την πρόβλεψη παρεμβάσεων και δράσεων για την υλοποίησή της. Στο πλαίσιο της ενότητας 1 έγινε ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, των αναπτυξιακών αναγκών και του δυναμικού της περιοχής και τέθηκαν οι παρακάτω Στρατηγικοί στόχοι (Σ.Σ.):

- ✚ ΣΣ-1: Ενίσχυση της εξωτερικής «διασυνδεσιμότητας» και των Προσβάσεων στα Νησιά των Βορείων Σποράδων.
- ✚ ΣΣ-2: Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Ανάπτυξη και Διασφάλιση της εσωτερικής «διασυνδεσιμότητας» και Προσβασιμότητας στους Αστικούς, Ιστορικούς, Πολιτιστικούς και Περιβαλλοντικούς Πόρους της Περιοχής Παρέμβασης του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων.
- ✚ ΣΣ-3: Πρόληψη και Διαχείριση Κινδύνων και Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής των Κατοίκων και των Επισκεπτών στα Νησιά των Βορείων Σποράδων.
- ✚ ΣΣ-4: Εμπλουτισμός και Βελτίωση της Ελκυστικότητας του ενιαίου Τουριστικού και Πολιτιστικού Προϊόντος στα Νησιά των Βορείων Σποράδων.
- ✚ ΣΣ-5: Προσέλκυση Επενδύσεων, στους τομείς των μεταφορών, του περιβάλλοντος, της ενεργειακής απόδοσης, του τουρισμού, της δημιουργικής βιομηχανίας κ.λπ. και διαμόρφωση / προώθηση συνεργιών μεταξύ των ΟΤΑ και του ιδιωτικού τομέα.
- ✚ ΣΣ-6: Προσέλκυση Επενδύσεων, στον πρωτογενή τομέα (γεωργία, πρώτη μεταποίηση και αγροδιατροφή, αλιεία) και διαμόρφωση / προώθηση συνεργιών για τη δημιουργία και προώθηση τοπικών προϊόντων ΠΟΠ, συνεργασιών τοπικών επιχειρήσεων, δημιουργία ΚΟΙΝΣΕΠ κ.ο.κ.
- ✚ ΣΣ-7: Προσέλκυση, Προβολή και Βιώσιμη Διαχείριση του Τουριστικού και Πολιτιστικού Προϊόντος και των Πολιτιστικών / Τουριστικών Ροών στο Νησιωτικό Σύμπλεγμα των Βορείων Σποράδων μέσω εφαρμογής καινοτόμων και «έξυπνων» λύσεων.
- ✚ ΣΣ-8: Βελτίωση της Ποιότητας και Αποτελεσματικότητας της Κοινωνικής Ένταξης και της Απασχολησιμότητας στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
- ✚ ΣΣ-9: Στήριξη, ανάδειξη και προσέλκυση Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
- ✚ ΣΣ-10: Μηχανισμοί και Εργαλεία Υποστήριξης και Προώθησης της Δια-δημοτικής Συνεργασίας και της «Διακυβέρνησης» του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων.

2.2.4 Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον τουρισμό (ΦΕΚ Β 1138/2009 και ΦΕΚ Β 3155/12-12-2013)

Το Χωροταξικό Τουρισμού¹ κατατάσσει την Αλόνησο στα νησιά και τις παράκτιες περιοχές, με βάση το κριτήριο των γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών. Στην κατηγορία των νησιών η Αλόνησος εντάσσεται στην Ομάδα Ι που αποτελείται

¹ Το Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α για τον Τουρισμό (Χωροταξικό Τουρισμού) εγκρίθηκε το 2009 και τροποποιήθηκε το 2013. Τον Οκτώβριο του 2015, εκδόθηκε ακυρωτική απόφαση του ΣΤΕ επί της τροποποίησης και με την απόφαση ΣΤΕ 519/2017 ακυρώθηκε το Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α για τον Τουρισμό καθώς θεωρήθηκε πως η ακύρωση του νεότερου Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου δεν συνεπάγεται αναβίωση του προσβαλλομένου παλαιότερου. Σύμφωνα με τις βασικές σκέψεις που συνοδεύουν την απόφαση, μέχρι την έγκριση νέου Ειδικού Πλαισίου

από τα τουριστικά αναπτυγμένα και αναπτυσσόμενα νησιά. Τα νησιά αυτά παρουσιάζουν κατά περίπτωση τα εξής χαρακτηριστικά:

- ✚ Σημαντική εξάρτηση από τον τουρισμό
- ✚ Συγκρούσεις χρήσεων γης
- ✚ Ενδεχόμενες πιέσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον

Με βάση το κριτήριο της έντασης και του είδους της τουριστικής ανάπτυξης, η Αλόνησος εντάσσεται στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές, ήτοι τις περιοχές που δεν έχουν ισχυρή τουριστική ταυτότητα αλλά έχουν τις δυνατότητες και τους πόρους για την ενίσχυση του τουριστικού τους προϊόντος.

Για τις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές ισχύουν μεταξύ άλλων οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- ✚ Ανάδειξη στοιχείων ταυτότητας και αναγνωρισιμότητας
- ✚ Αναβάθμιση του δομημένου χώρου μέσω πολεοδομικών παρεμβάσεων
- ✚ Αναβάθμιση και κατασκευή νέων υποδομών

Για τα νησιά της ομάδας Ι που ανήκουν στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές, δίνεται έμφαση στις παρακάτω κατευθύνσεις:

- ✚ Αντιμετώπιση συγκρούσεων μεταξύ δραστηριοτήτων.
- ✚ Έλεγχος των περιβαλλοντικών πιέσεων και του είδους της ανάπτυξης
- ✚ Προώθηση μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας
- ✚ Αποτροπή της μονόπλευρης εξάρτησης από τον τουρισμό.
- ✚ Ένταξη υποδομών και εγκαταστάσεων ειδικών – εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- ✚ Δημιουργία οργανωμένων υποδοχέων τουριστικών δραστηριοτήτων ήπιας ανάπτυξης και σύνθετων τουριστικών καταλυμάτων ήπιας ανάπτυξης.
- ✚ Δυνατότητα χαρακτηρισμού τμημάτων των νησιών αυτών ως Περιοχών Ενεργητικής Παρέμβασης και Ανάπλασης, με σκοπό την ανάπτυξη ή αναβάθμιση του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος.

Ο Δήμος Αλοννήσου ανήκει επιπλέον στις περιοχές του Εθνικού Συστήματος Προστατευόμενων Περιοχών². Για τις περιοχές αυτές δίνονται μεταξύ άλλων οι παρακάτω στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης:

- ✚ Προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος και του τοπίου
- ✚ Δημιουργία δικτύου μονοπατιών και διαδρόμων με σκοπό την περιβαλλοντική ευαισθησία και εκπαίδευση.

2.2.5 Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Θεσσαλίας 2014-2020

Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Θεσσαλίας προσδιορίζει την αναπτυξιακή στρατηγική της Περιφέρειας για την περίοδο 2014-2020. Στρατηγικός στόχος Ανάπτυξης της Περιφέρειας είναι η **«ισχυρή και καινοτόμος οικονομία**

για τον τουρισμό, η ανάπτυξη τουριστικής δραστηριότητας στη Χώρα είναι δυνατή με βάση τις προβλέψεις που τυχόν υπάρχουν σε υφιστάμενα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια ή τα χωρικά σχέδια. Στο παρόν τεύχος γίνεται αναφορά στο Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α για τον Τουρισμό και λαμβάνονται υπόψιν μόνο οι στρατηγικές του κατευθύνσεις.

² Ν. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α/31-03-2011)

στην Ευρώπη, με επίκεντρο τον άνθρωπο και το περιβάλλον, μέσω της έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης». Με βάση τον παραπάνω στόχο, η στρατηγική του Προγράμματος επικεντρώνεται στους εξής βασικούς τομείς:

- ✓ Ανταγωνιστικότητα / επιχειρηματικότητα
- ✓ Καταπολέμηση της φτώχειας και κοινωνική ένταξη
- ✓ Περιβάλλον
- ✓ Προσπελασιμότητα / υποδομές μεταφορών

Ακολουθώς προσδιορίζονται οι θεματικοί στόχοι του προγράμματος:

- ✚ ΘΣ1: Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας.
- ✚ ΘΣ2: Βελτίωση της πρόσβασης, της χρήσης και της ποιότητας των τεχνολογιών, των πληροφοριών και των επικοινωνιών.
- ✚ ΘΣ3: Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και του γεωργικού τομέα (για το ΕΓΤΑΑ) και του τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας (για το ΕΤΘΑ).
- ✚ ΘΣ4: Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς.
- ✚ ΘΣ5: Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, πρόληψη και διαχείριση κινδύνων.
- ✚ ΘΣ6: Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων.
- ✚ ΘΣ7: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων.
- ✚ ΘΣ8: Προώθηση της διατηρήσιμης και ποιοτικής απασχόλησης και στήριξη της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού.
- ✚ ΘΣ9: Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και κάθε διάκρισης
- ✚ ΘΣ10: Επένδυση στην εκπαίδευση, την κατάρτιση και την επαγγελματική κατάρτιση για την απόκτηση δεξιοτήτων και τη δια βίου μάθηση.

2.2.6 Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027»

Το Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» θέτει ως **Στρατηγικές προτεραιότητες**:

- ✚ Την ανάπτυξη ενός σύγχρονου, εξωστρεφούς & καινοτόμου παραγωγικού συστήματος.
- ✚ Την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος & την αντιμετώπιση των συνεπειών της κλιματικής αλλαγής.
- ✚ Την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής & των κοινωνικών υποδομών.
- ✚ Την ενίσχυση των μεταφορικών υποδομών.
- ✚ Την περαιτέρω προστασία & ανάδειξη των πολιτιστικών και τουριστικών πόρων.
- ✚ Τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών κέντρων.
- ✚ Την ενίσχυση της χωρικής συνοχής & της ενδογενούς ανάπτυξης.

Ειδικότερα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι άξονες:

- ✚ ΣΠ2. Μια πιο πράσινη και ανθεκτική Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα προς μια οικονομία μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, του μετριασμού της κλιματικής

αλλαγής και της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων, και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

- ΕΣ vii: Ενίσχυση της προστασίας και της διατήρησης του φυσικού περιβάλλοντος, της βιοποικιλότητας και των πράσινων υποδομών, μεταξύ άλλων σε αστικές περιοχές, και τη μείωση κάθε μορφής ρύπανσης.
 - Αστικές περιβαλλοντικές παρεμβάσεις σε οικισμούς με επικέντρωση σε Πράσινες και Μπλε υποδομές (υδάτινα, πράσινα στοιχεία σε κοινόχρηστους χώρους κ.α.) εκτός αυτών όπου θα υλοποιηθούν Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ).
- ΕΣ viii: Προώθηση μίας βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε μία οικονομία μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

✚ ΣΠ3. Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας:

Με στόχο την ανάπτυξη πράσινων μεταφορών και τη διασφάλιση ασφαλούς, ομαλής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας του τομέα μεταφορών ενισχύεται η ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και συστημάτων μεταφορών και εφοδιαστικής, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα (Sustainable and Smart Mobility Strategy SSMS). Βασική προϋπόθεση είναι η ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS) τόσο σε ολόκληρο το δίκτυο, όσο και σε αστικές περιοχές.

2.2.7 Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Θεσσαλίας 2021-2025

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας έχει καταρτίσει το ΠΠΑ, ως πρόταση για το Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, με την πεποίθηση ότι οι τομείς που επιφέρει η θέσπιση του Εθνικού Προγράμματος Ανάπτυξης όσον αφορά την καθιέρωση διαδικασιών ένταξης και παρακολούθησης των έργων που χρηματοδοτούνται από εθνικούς πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) θα ενισχύσουν την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων. Οι τομείς παρέμβασης που έχουν άμεση σχέση με το παρόν ΣΒΑΚ, αφορούν σε :

- ✚ 2: Πράσινη Ανάπτυξη > Πράσινες υποδομές σε αστικά κέντρα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων – συστημάτων αστικών μεταφορών, υποδομές για ιδιωτικά οχήματα.
- ✚ 4: Ανάπτυξη Υποδομών > Ανάπτυξη, βελτίωση, συντήρηση, εκσυγχρονισμός του συνόλου των υποδομών μεταφορών και Ολοκληρώσεις μελετών έργων και χωροταξίας.

2.2.8 Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Ελλάδας (2019)

Ο πρωταρχικός στόχος του Έργου είναι να αποτελέσει τη βάση για βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, η οποία θα συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα του τομέα μεταφορών της χώρας. Στο ΕΣΣΜ προτείνονται 5 Στρατηγικοί Στόχοι:

- ✚ ΣΣ1: Προώθηση Οικονομικής Ανάπτυξης και Αποδοτικότητας
- ✚ ΣΣ2: Ενίσχυση Περιφερειακής και Διεθνούς Συνδεσιμότητας
- ✚ ΣΣ3: Διασφάλιση Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας
- ✚ ΣΣ4: Ενίσχυση Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης Πολιτών
- ✚ ΣΣ5: Διασφάλιση Ασφάλειας και Προστασίας.

Στους παραπάνω Στρατηγικούς Στόχους καθορίζονται 9 πυλώνες μέτρων από τους οποίους εκείνοι που έχουν άμεση σχέση με το ΣΒΑΚ είναι:

- Πυλώνας 1: Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών, περιλαμβάνοντας (μεταξύ άλλων) μέτρα για: ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου), σύστημα πριμοδότησης-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/ παλαιά και καθαρά/ ρυπογόνα οχήματα (παντός τύπου), καθορισμός μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών αερίων για όλα τα οχήματα, ενίσχυση της προβολής ζητημάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.
- Πυλώνας 7: Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών, περιλαμβάνοντας (μεταξύ άλλων) μέτρα για: Προώθηση πολυτροπικότητας Ανάπτυξη πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τον προσδιορισμό επενδυτικών σχεδίων σε αστικές περιοχές σύμφωνα με δράσεις ανανέωσης των στόλων αστικών λεωφορείων με περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες χαμηλής εκπομπής ρύπων.
- Πυλώνας 9: Διερεύνηση Μελλοντικών Ευκαιριών Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5), περιλαμβάνοντας (μεταξύ άλλων) μέτρα για: ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση.

2.2.9 Εθνική στρατηγική ευφύων συστημάτων μεταφορών 2015-2025

Η Εθνική Στρατηγική για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS) περιγράφει τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των ΕΣΜ στην Ελλάδα για την δεκαετία 2015-2025. Βασικοί στόχοι των ΕΣΜ είναι:

- ✚ Η διαχείριση της ζήτησης για μετακινήσεις.
- ✚ Η υποστήριξη αποδοτικών και «καθαρών» περιβαλλοντικά επιλογών μεταφοράς.
- ✚ Η βέλτιστη αξιοποίηση της υφιστάμενης χωρητικότητας των δικτύων και των υποδομών μεταφορών.

Μεταξύ των βασικών δράσεων προτεραιότητας που προωθούνται (σε άμεση συνάφεια με το ΣΒΑΚ) είναι:

- Εθνικές και τοπικές δράσεις εφαρμογής ΕΣΜ για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης μετακινούμενων με όλα τα μέσα σε πραγματικό χρόνο με έμφαση στις πολυτροπικές μετακινήσεις.
- Συστήματα διαχείρισης πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Συστήματα για την διαχείριση κίνησης, ασφάλειας και προστασίας λιμένων και της ευρύτερης περιοχής του λιμένος.
- Ανάπτυξη συστημάτων και υπηρεσιών συνεργατικών συστημάτων κινητικότητας.
- Ανάπτυξη έξυπνου δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

2.3 Τοπικά Σχέδια και Στρατηγικές

2.3.1 Μελέτη Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δήμου Αλοννήσου (Β2 Στάδιο)

Σκοπός της μελέτης του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. ήταν η σύνταξη ενός χωροταξικού σχεδίου στα Διοικητικά όρια του Δήμου Αλοννήσου καθώς και του γενικού πολεοδομικού σχεδίου για κάθε οικισμό ξεχωριστά. Το επικαιροποιημένο Β2 Στάδιο του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Δήμου Αλοννήσου έχει εγκριθεί και παραληφθεί από το Δήμο με την υπ' αριθμ. 250/2015 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Αλοννήσου. Εντούτοις, το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. δεν έχει θεσμοθετηθεί, καθώς δεν υπάρχει αναφορά του στους πίνακες των εγκεκριμένων και δημοσιευμένων σε Φ.Ε.Κ. Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. της Περιφέρειας Θεσσαλίας που παρατίθενται στον ιστότοπο της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδας³. Στο παρόν ΣΒΑΚ γίνεται εκτενής αναφορά στο Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Δήμου Αλοννήσου, παρά τη μη θεσμοθέτηση του, ώστε να καταγραφούν και να αξιολογηθούν οι προτάσεις του, ιδιαίτερα κατά τη διαδικασία σύνταξης των εναλλακτικών σεναρίων για την κινητικότητα στο Δήμο.

2.3.2 Πολεοδομικές μελέτες σε εξέλιξη

Κατά την παρούσα περίοδο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, έχει ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία για την εκπόνηση του τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου των Δήμων Σκοπέλου, Αλοννήσου και Σκιάθου, η οποία βρίσκεται σε κατάσταση αξιολόγησης.

2.4 Περιοχές προστασίας (που επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης)

2.4.1 Χαρακτηρισμός της χερσαίας και θαλάσσιας περιοχής των Βόρειων Σποράδων ως Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου (ΦΕΚ 621/Δ/19-06-2003)

Σκοπός του χαρακτηρισμού χερσαίων και θαλάσσιων περιοχών των Βόρειων Σποράδων ως Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου είναι η προστασία της φύσης και του τοπίου ως φυσικής κληρονομιάς και πολύτιμου εθνικού φυσικού πόρου.

Ως Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο με την επωνυμία «Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου Βόρειων Σποράδων (Ε.Θ.Π.Α.Β.Σ.) ορίζεται «...η θαλάσσια και η χερσαία περιοχή των Βόρειων Σποράδων που βρίσκεται στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 οικισμών προ του 1923 και κάτω των 2000 κατοίκων περιοχή του Δήμου Αλοννήσου...»⁴.

Εντός των ορίων του Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου ορίζονται περιοχές Α και Β. Το νησί της Αλοννήσου εντάσσεται στην περιοχή Β. Η περιοχή Β διαιρείται στις παρακάτω ζώνες:

«...Ζώνη Β1: Ζώνη Ειδικών Ρυθμίσεων, η οποία περιλαμβάνει τη θαλάσσια ζώνη που εκτείνεται σε ακτίνα 200 μέτρων από τις βορειοδυτικές ακτές της Αλοννήσου και συγκεκριμένα από το ακρωτήριο Κάλαμος μέχρι το ακρωτήριο Αμμώνι (Σ1-Σ2)

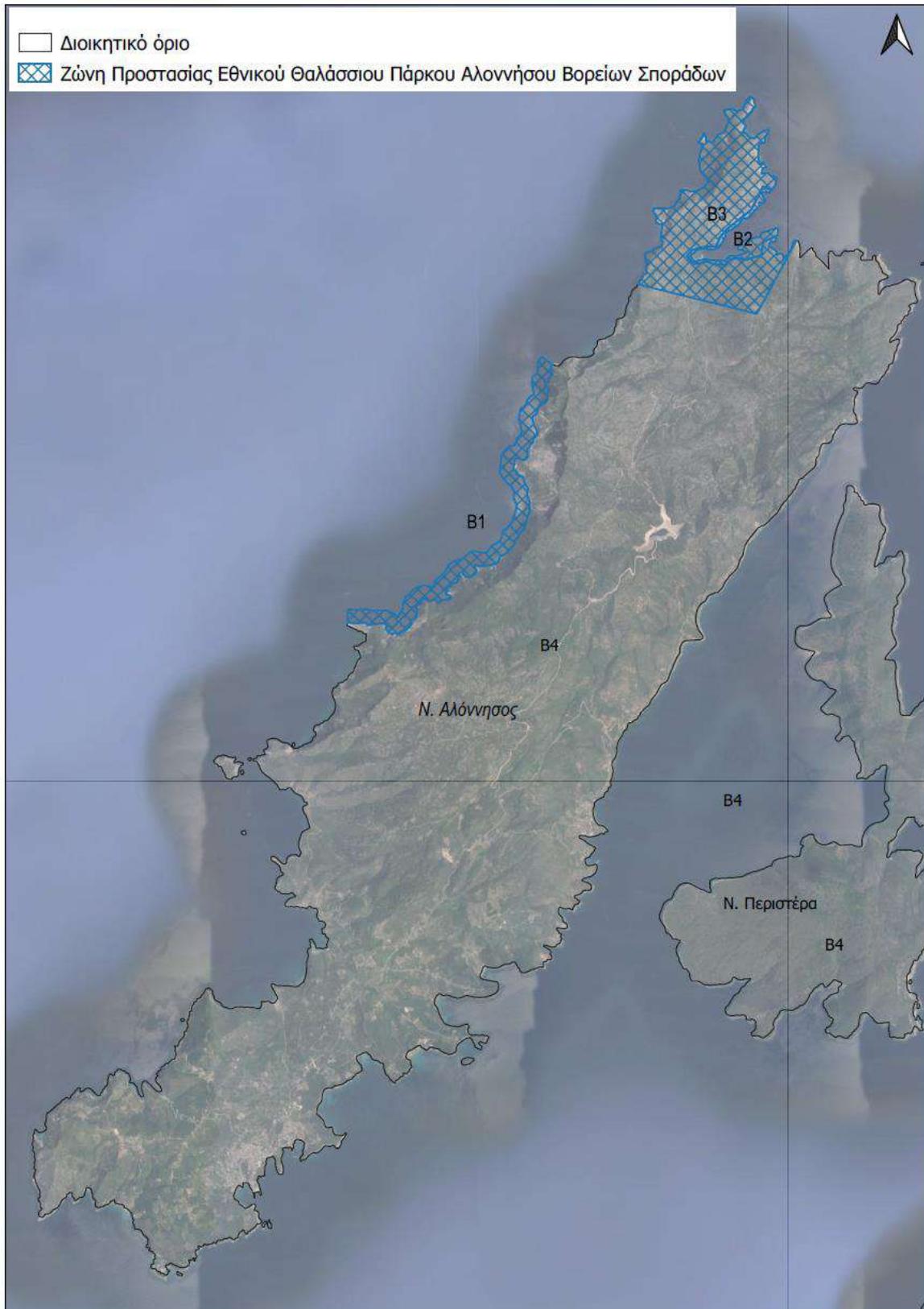
Ζώνη Β2: Ζώνη Οικιστικών Ρυθμίσεων Ι, η οποία περιλαμβάνει την χερσαία ζώνη στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών ευρύτερη περιοχή του ερευνητικού σταθμού Γέρακα Αλοννήσου η οποία περικλείεται από τα σημεία Σ6-Σ26.

Ζώνη Β3: Ζώνη Οικιστικών Ρυθμίσεων ΙΙ, η οποία περιλαμβάνει την χερσαία ζώνη στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών ευρύτερη περιοχή του ερευνητικού σταθμού Γέρακα Αλοννήσου η οποία περικλείεται από τα σημεία Σ3-Σ5.

Ζώνη Β4: είναι η περιοχή του χερσαίου τμήματος της Αλοννήσου και της Περιστεράς καθώς και το χερσαίο τμήμα των νησίδων που βρίσκονται εντός της περιοχής Β', όπως και ο υπόλοιπος θαλάσσιος χώρος της περιοχής Β'.»

³ www.apdthest.gov.gr/site/Information/SXOOAP

⁴ ΦΕΚ 621/Δ/19-06-2003



Εικόνα 4: Απόσπασμα χάρτη Οριοθέτησης Ζωνών του εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου Αλοννήσου Βόρειων Σποράδων, όπου απεικονίζονται οι ζώνες B1 – B4. (Πηγή: ΦΕΚ 621/Δ/19-06-2003)

2.4.2 Εθνικό Δίκτυο Προστατευόμενων Περιοχών

Με τον Ν. 3937/2011 (Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις, ΦΕΚ 60/Α/31-03-2011) γίνονται ρυθμίσεις με σκοπό την «...αειφόρο διαχείριση και αποτελεσματική διατήρηση της βιοποικιλότητας, ως πολύτιμου, αναντικατάστατου και σπουδαίας σημασίας εθνικού κεφαλαίου...». Στο πλαίσιο αυτό ορίζεται το Εθνικό σύστημα Προστατευόμενων Περιοχών που περιλαμβάνει:

- Περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης
- Περιοχές προστασίας της φύσης
- Φυσικά πάρκα
- Περιοχές προστασίας οικοτόπων και ειδών, οι οποίες διακρίνονται σε ειδικές ζώνες διατήρησης (Ε.Ζ.Δ.), ζώνες ειδικής προστασίας (Ζ.Ε.Π.), καταφύγια άγριας ζωής ή συνδυασμός αυτών.
- Προστατευόμενα τοπία, στοιχεία τοπίου ή προστατευόμενοι φυσικοί σχηματισμοί.

2.4.2.1 Δίκτυο Natura 2000

Το δίκτυο Natura 2000 περιλαμβάνει τις περιοχές προστασίας που έχουν χαρακτηριστεί ως Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (Ε.Ζ.Δ.) ή Ζώνες Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.).

Το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου - Βόρειων Σποράδων και η Ανατολική Σκόπελος εντάσσονται στις περιοχές του Δικτύου Natura 2000 και χαρακτηρίζονται ως Ε.Ζ.Δ. με κωδικό GR1430004 και έκταση 249145,6ha. Επιπλέον στο δίκτυο εντάσσονται τα νησιά Κυρά Παναγιά, Πιπέρι, Ψαθουρα και οι γύρω νησίδες Αγ. Γεώργιος, Αδελφοί, Λεχούσα, Γαϊδουρονήσια ως Ζ.Ε.Π. με κωδικό GR1430005 και έκταση 12967,39ha.

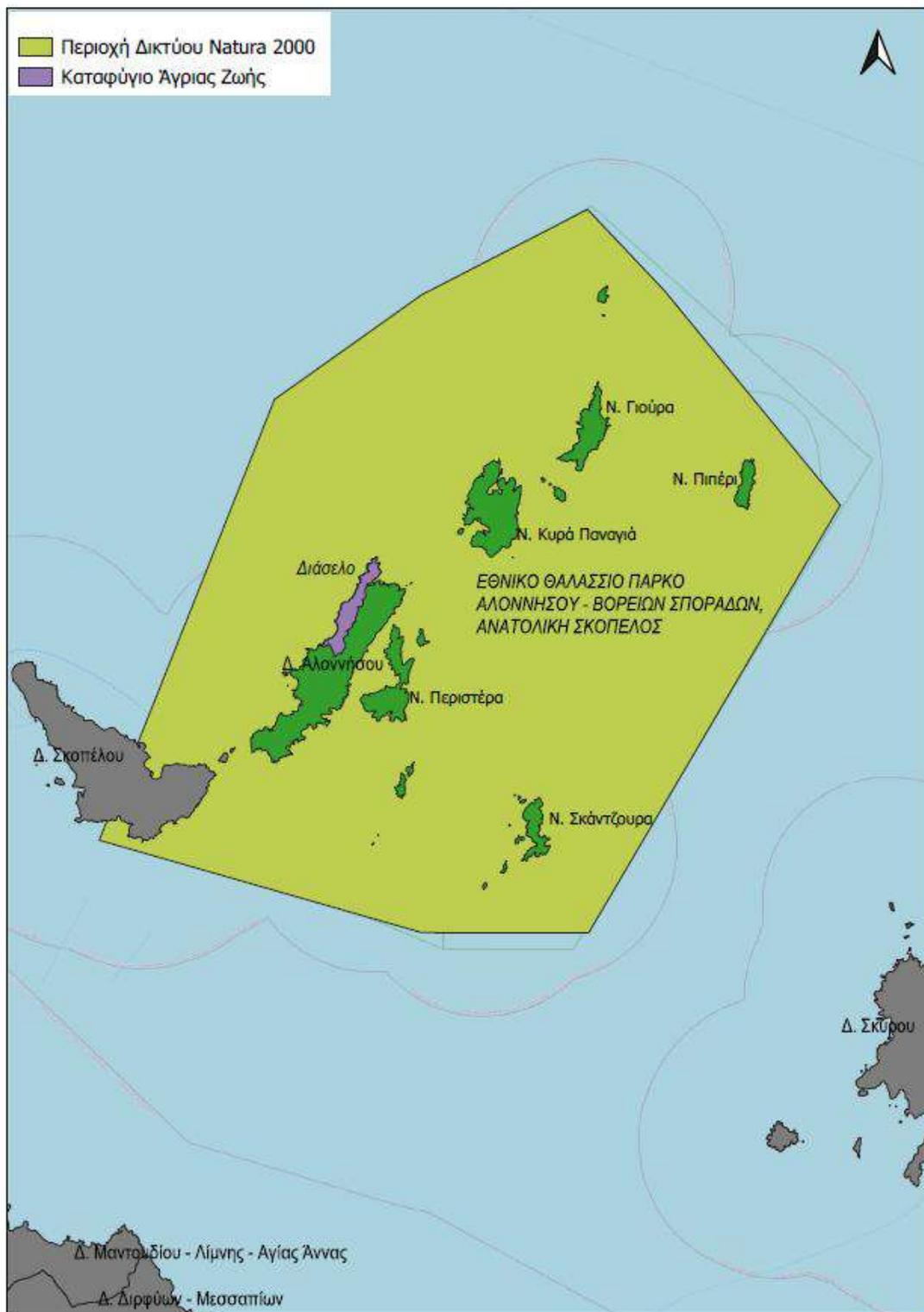
Οι περιοχές που χαρακτηρίζονται ως Ε.Ζ.Δ. είναι αυτές που εμπεριέχονται στον κατάλογο των τόπων κοινοτικής σημασίας, ο οποίος περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 της απόφασης 2006/613/ΕΚ της Επιτροπής (L259).

Για τις περιοχές του Δικτύου Natura 2000 απαγορεύεται μεταξύ άλλων η εγκατάσταση ιδιαίτερως οχλουσών και επικίνδυνων βιομηχανικών εγκαταστάσεων και η εγκατάσταση βιομηχανικών εγκαταστάσεων υψηλής όχλησης. Επιπλέον, στις περιοχές εκτός εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων ή εκτός οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους ή εκτός ορίων οικισμών νομίμως προϋφιστάμενων του 1923, το ελάχιστο όριο αρτιότητας και κατάτμησης των γηπέδων ορίζεται σε 10.000τ.μ.

2.4.2.2 Ίδρυση μόνιμου καταφυγίου άγριας ζωής στην περιοχή «Διάσελο» Δήμου Αλοννήσου Ν. Μαγνησίας (Απόφ. Γεν. Γραμματέα Περιφέρειας 1460/20-06-2001, ΦΕΚ 904/Β/16-07-2001)

Με την απόφαση αυτή ιδρύθηκε μόνιμο καταφύγιο άγριας ζωής στην περιοχή «Διάσελο» του Δήμου Αλοννήσου, σε έκταση 10.000 στρεμμάτων, απαραίτητο για τη διατροφή, διαχείριση, αναπαραγωγή και διάσωση των ειδών της άγριας πανίδας. «Εντός του καταφυγίου άγριας ζωής απαγορεύεται επ' αόριστον η θήρα κάθε θηράματος και κάθε είδους άγριας πανίδας, η σύλληψη κάθε είδους της άγριας πανίδας για μη ερευνητικούς σκοπούς, η καταστροφή κάθε είδους ζώνης με φυσική βλάστηση, η καταστροφή των ζωντανών φυτοφρακτών, η αμμοληψία, η αποστράγγιση και η αποξήρανση ελωδών εκτάσεων, η ρύπανση των υδατικών πόρων και η ένταξη έκτασης καταφυγίου άγριας ζωής σε πολεοδομικό σχεδιασμό. Η εκτέλεση έργων ή εργασιών και ιδίως αλιευτικά έργα, έργα αναδασμού, τουριστικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις, κατασκηνώσεις,

λατομεία, μεταλλεία και δρόμοι εκτελούνται αφού προηγουμένως έχει υποβληθεί Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων τύπου Α' και έχει χορηγηθεί έγκριση περιβαλλοντικών όρων.»⁵



Εικόνα 5: Περιοχές Δικτύου Natura 2000 και καταφύγια άγριας ζωής στο Δήμο Αλοννήσου. (Πηγή: Ιστότοπος <https://geodata.gov.gr/>, ΦΕΚ 904/Β/16-07-2001 - Επεξεργασία αναδόχου)

⁵ ΦΕΚ 904/Β/16-07-2001

2.4.3 Κήρυξη Αρχαιολογικών Χώρων

Στην παρούσα ενότητα καταγράφονται οι αποφάσεις κήρυξης αρχαιολογικών χώρων⁶ στο νησί της Αλοννήσου:

- Υπουργική Απόφαση 23181/1969 (ΦΕΚ 653/Β/06-10-1969)
Κηρύσσονται ως αρχαιολογικοί χώροι η περιοχή Κοκκινόκαστρο Αλοννήσου σε ακτίνα 1 χλμ. Από την θέση Κοκκινόκαστρο, η περιοχή Άγιος Δημήτριος Αλοννήσου σε ακτίνα 500μ. από το ομώνυμο ναΰδριο, ο ορμίσκος Στενή Βάλα και χερσαία περιοχή 100μ. περί αυτού, η θαλάσσια περιοχή της θέσης Μανώλα Αλοννήσου
- Υπουργική Απόφαση ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ13/39454/1629 (ΦΕΚ 790/Β/31-10-1988)
Χαρακτηρίζεται ως αρχαιολογικός χώρος η περιοχή όρμου «Τσουκάλια» της νήσου Αλοννήσου.
- Υπουργική Απόφαση ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/2144/98/16-7-1997 (ΦΕΚ 660/Β/07-08-1997)
Κηρύσσεται ως αρχαιολογικός χώρος ολόκληρη η νήσος Κυρά Παναγιά και το περιβάλλον αυτής κηρυγμένο θαλάσσιο Πάρκο Βορείων Σποράδων.
- Υπουργική Απόφαση ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/11295/1047 (ΦΕΚ 523/Β/29-05-1998)
Κηρύσσονται αρχαιολογικοί χώροι στις θέσεις «Καρμπίτσες», «Καλαμάκι» και «Βαμβακιάς».
- Υπουργική Απόφαση ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/46515/2937πε (ΦΕΚ 454/Β/04-04-2000)
Κηρύσσονται αρχαιολογικοί χώροι στη θέση «Βουνό» ΒΑ της Χώρας Αλοννήσου, και στις θέσεις Αγ. Κωνσταντίνος, Ψηλή Ράχη, Παλιάλωνα, Γελαδιάς, Γιακείμ Χούνης και Κούμαρος που βρίσκονται στο κεντρικό τμήμα και τη ΒΔ πλευρά της νήσου Αλοννήσου.
Οι εγκεκριμένοι αρχαιολογικοί χώροι της ν. Αλοννήσου που έχουν οριοθετηθεί στις αποφάσεις κήρυξης εμφανίζονται στην παρακάτω εικόνα.

⁶ Πηγή: Διαρκής Κατάλογος των κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της Ελλάδος του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού – Ιστότοπος <http://listedmonuments.culture.gr>



Εικόνα 6: Κηρυγμένοι Αρχαιολογικοί Χώροι στην νήσο Αλώνησο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην περιοχή του Δήμου Αλοννήσου έχει ιδρυθεί ενάλιος επισκέψιμος αρχαιολογικός χώρος και συγκεκριμένα:

- Στη νήσο Περιστέρα (ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ Φ53/12387/6960/772/240 – ΦΕΚ 119Β/21-01-2015)
- Στη νησίδα Αγ. Πέτρου Κυρά Παναγιάς, στη νησίδα Φαγκρού, στο ακρωτήριο Τσέλιος νήσου Περιστέρας και στη νήσο Σκάντζουρα. (ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ 197458/127075/5380/1806 – ΦΕΚ 2714Β/02-07-2019)

2.5 Οδικό Δίκτυο

2.5.1 Θεσμοθετημένο οδικό δίκτυο

Η κύρια οδός που διατρέχει το νησί της Αλοννήσου ξεκινάει από τον λιμένα του Πατητηρίου και στην είσοδο του οικισμού διακλαδίζεται νότια προς τη Χώρα Αλοννήσου και βόρεια προς το υπόλοιπο νησί μέχρι τον οικισμό του Γέρακα. Το τμήμα προς Χώρα είναι χαρακτηρισμένο ως κύριος δημοτικός δρόμος, ενώ το τμήμα προς Γέρακα ως κύριος κοινοτικός δρόμος. Από την παραπάνω οδό εκκινεί το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς τους οικισμούς και τις παραλίες της Αλοννήσου. Αναλυτικά η ιεράρχηση και τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της Αλοννήσου καταγράφονται σε επόμενο κεφάλαιο.

2.5.2 Θεσμοθετημένοι – υλοποιημένοι ή μη πεζόδρομοι

Υλοποιημένοι πεζόδρομοι εντοπίζονται στο Δήμο Αλοννήσου και συγκεκριμένα εντός της Χώρας Αλοννήσου, όπου στο μεγαλύτερο τμήμα του οικισμού απαγορεύεται η κυκλοφορία των οχημάτων και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πεζούς.

3 ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ/ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ

Σε εξέλιξη βρίσκονται τα κάτωθι έργα υποδομών που έχουν άμεση σχέση με το αντικείμενο του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας:

✚ **Προμήθεια και εγκατάσταση στάσεων για κοινόχρηστους χώρους.**

Το προτεινόμενο έργο αφορά στην προμήθεια και εγκατάσταση στεγάστρων σε τέσσερις (4) από τις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας που δεν διαθέτουν ανάλογο εξοπλισμό. Η ανάθεση του έργου έχει εγκριθεί και προβλέπει την προμήθεια, μεταφορά και τοποθέτηση τεσσάρων (4) έξυπνων ηλιακών στεγάστρων αστικών στάσεων, με χρόνο παράδοσης της προμήθειας μέχρι τις 31-12-2022.



Εικόνα 7: Στάση δημοτικής συγκοινωνίας στο Πατητήρι, έναντι του δημοτικού σχολείου. Ο εξοπλισμός της στάσης περιλαμβάνει μόνο πληροφοριακή πινακίδα Π-28 για στάση λεωφορείου.

✚ **Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος ενημέρωσης επιβατών της δημοτικής συγκοινωνίας**

Το έργο αφορά στην ανάπτυξη και λειτουργία ενός ενοποιημένου και πλήρους συστήματος πληροφόρησης των επιβατών στις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας σε πραγματικό χρόνο. Το σύστημα αυτό θα περιλαμβάνει την προμήθεια και εγκατάσταση λογισμικού και ηλεκτρονικών πινακίδων έξυπνων στάσεων σε επιλεγμένα σημεία της δημοτικής συγκοινωνίας, με σκοπό την ενημέρωση των επιβατών για το χρόνο άφιξης του επόμενου λεωφορείου. Κατά το χρονικό διάστημα εκπόνησης του παρόντος παραδοτέου, το έργο βρίσκεται στη διαδικασία σύνταξης φακέλου για υποβολή πρότασης χρηματοδότησης.

Ανέγερση Κέντρου Ευαισθητοποίησης Κοινού (ΚΕΕΚ) Αλοννήσου και επέκταση υφιστάμενου κρηπιδώματος για τις ανάγκες πρόσδεσης σκαφών στο πλαίσιο της λειτουργίας του ΚΕΕΚ.

Το υπό μελέτη έργο αφορά στην κατασκευή του ΚΕΕΚ Αλοννήσου, το οποίο πρόκειται να λειτουργήσει ως υποστηρικτική εγκατάσταση του επισκέψιμου Ενάλιου Αρχαιολογικού Χώρου (Ε.Α.Χ.) στη νήσο Περιστέρα. Παράλληλα, και με σκοπό την απρόσκοπτη λειτουργία του ΚΕΕΚ Αλοννήσου και του Ενάλιου Αρχαιολογικού Χώρου, έχει κριθεί απαραίτητη η επέκταση του υφιστάμενου κρηπιδώματος στον όρμο της Στενής Βάλας. Τα έργα αυτά έχουν σημασία για το ΣΒΑΚ λόγω της δημιουργίας ενός νέου και σημαντικού πόλου έλξης μετακινήσεων για την περιοχή, **ο οποίος θα μπορούσε να συνδυαστεί με τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών (βλ. και συνέχεια αναφορικά με προτάσεις προκαταρκτικών σεναρίων ΣΒΑΚ).**

Το κτίριο θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων χώρο υποδοχής κοινού και αίθουσα προβολής οπτικοακουστικού υλικού. Στο πλαίσιο του έργου έχει γίνει τοπογραφική αποτύπωση της δημοτικής έκτασης που θα κατασκευαστεί το κτίριο και Προκαταρκτική Μελέτη του κτιρίου, η οποία έχει εγκριθεί από το Δήμο Αλοννήσου. Θα ακολουθήσει η εκπόνηση της συνολικής μελέτης του ΚΕΕΚ σε επίπεδο οριστικής μελέτης για την οποία έχει εκδοθεί τεύχος τεχνικών δεδομένων και προεκτιμώμενη αμοιβή.

Το λιμενικό έργο περιλαμβάνει επέκταση του υφιστάμενου κρηπιδώματος, εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, επίχωση του χερσαίου χώρου και τις απαιτούμενες Η/Μ εγκαταστάσεις του χερσαίου χώρου. Στο πλαίσιο του έργου έχει εκπονηθεί από τον Δήμο Αλοννήσου τοπογραφική μελέτη αποτύπωσης και Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του υφιστάμενου αλιευτικού καταφυγίου στον όρμο της Στενής Βάλας. Ακολουθεί η εκπόνηση της συνολικής μελέτης για την οποία έχει εκδοθεί τεύχος τεχνικών δεδομένων και προεκτιμώμενη αμοιβή.



Εικόνα 8: Θέση κατασκευής ΚΕΕΚ και επέκτασης υφιστάμενου κρηπιδώματος στη Στενή Βάλα Αλοννήσου. (Πηγή: Τεύχος τεχνικών δεδομένων μελέτης για την επέκταση του υφιστάμενου κρηπιδώματος)

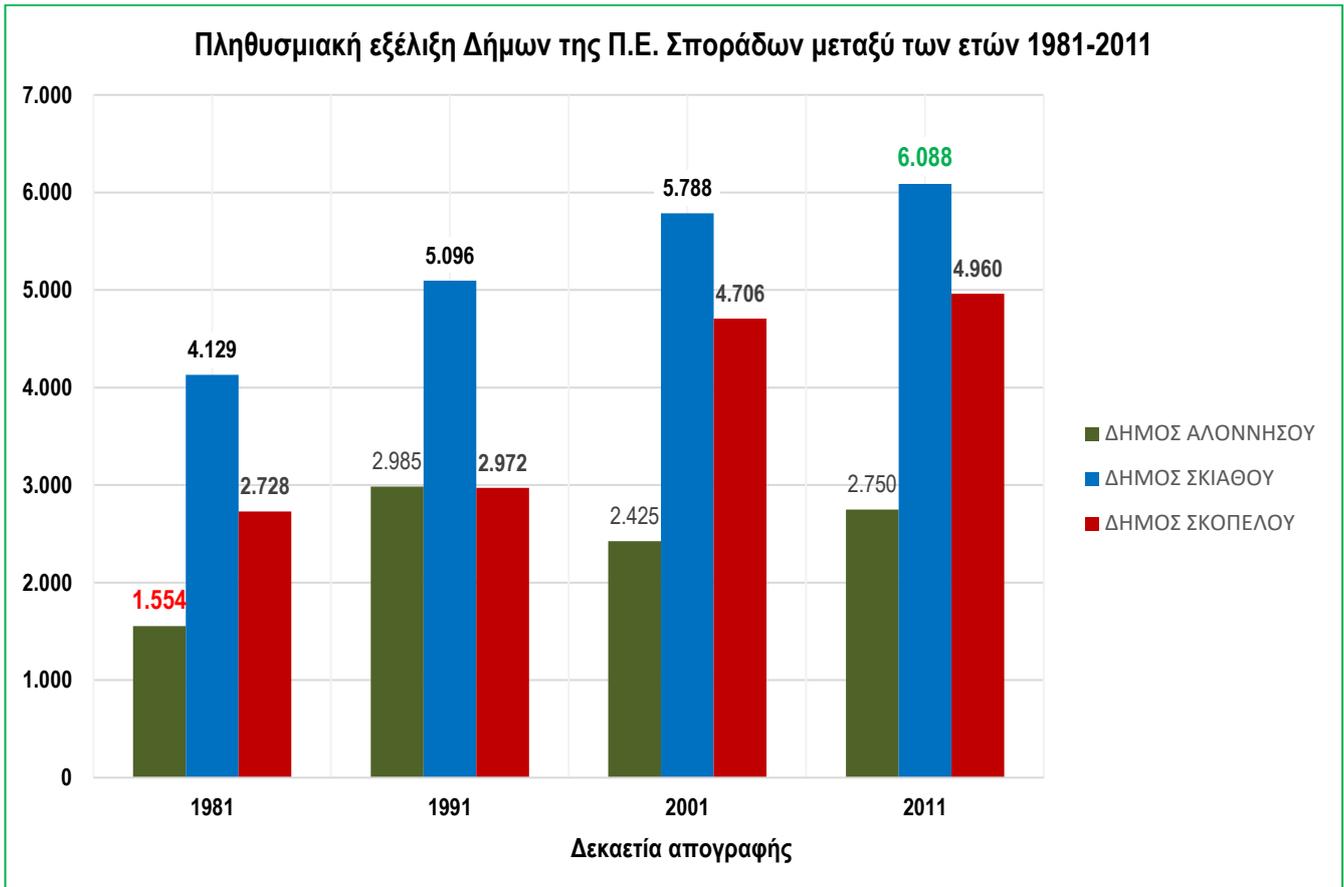
4 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 Δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία

Σύμφωνα με την απογραφή του μόνιμου πληθυσμού, που διενήργησε η ΕΛ.ΣΤΑΤ. το έτος 2011, ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Αλοννήσου ανέρχεται σε 2.750 κατοίκους. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα προσωρινά αποτελέσματα που ανακοίνωσε η ΕΛ.ΣΤΑΤ., σχετικά με την απογραφή του έτους 2021, καταγράφηκε σημαντική αύξηση του πληθυσμού στο Δήμο Αλοννήσου (~15%), ο οποίος ανέρχεται πλέον σε 3.153 κατοίκους. Λόγω της απουσίας τελικών και λεπτομερών δεδομένων από την τελευταία απογραφή, η ανάλυση που ακολουθεί βασίζεται στην απογραφή του έτους 2011.

Ο Δήμος Αλοννήσου αποτελεί τον τελευταίο σε πληθυσμιακό μέγεθος Δήμο της Π.Ε. Σποράδων, της οποίας ο συνολικός πληθυσμός ανέρχεται σε 13.798 κατοίκους, κατέχοντας μερίδιο 20%, καθώς μεγαλύτερος πληθυσμιακά είναι ο Δήμος Σκιάθου με 6.088 κατοίκους (μερίδιο ~44%) και ακολουθεί ο Δήμος Σκοπέλου με 4.960 κατοίκους (μερίδιο 36%). Έδρα του Δήμου Αλοννήσου είναι το Πατητήρι με πληθυσμό 1.628 κατοίκους, ενώ στους υπόλοιπους Δήμους οι έδρες και ταυτόχρονα μεγαλύτεροι πληθυσμιακά οικισμοί είναι η Σκιάθος με 4.883 κατοίκους και η Σκόπελος που αριθμεί 3.090 κατοίκους, αντίστοιχα.

Στον ακόλουθο πίνακα καταγράφεται η πληθυσμιακή εξέλιξη της Αλοννήσου και των υπόλοιπων Δήμων που απαρτίζουν την Π.Ε. Σποράδων στο διάστημα μεταξύ των ετών 1981-2011. Παρατηρείται ότι σε σχέση με την απογραφή του 1981, υπάρχει μια διαρκής αύξηση του πληθυσμού στους Δήμους Σκιάθου και Σκοπέλου, ενώ αντίθετα παρατηρούνται αυξομειώσεις στον πληθυσμό του Δήμου Αλοννήσου. Η Αλόννησος είχε τον μικρότερο πληθυσμό που έχει καταγραφεί στις Βόρειες Σποράδες το έτος 1981 με 1.554 κατοίκους. Μέσα στην επόμενη δεκαετία ο πληθυσμός σχεδόν διπλασιάστηκε και σε συνδυασμό με την πολύ μικρή αύξηση που παρουσίασε ο πληθυσμός της Σκοπέλου, στην απογραφή του έτους 1991 ο Δήμος Αλοννήσου γίνεται ο δεύτερος πληθυσμιακά Δήμος της Π.Ε. Ακολουθεί μια περίοδος σημαντικής μείωσης του πληθυσμού σε ποσοστό ~19%, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2001, για να υπάρξει μια μικρή αύξηση του πληθυσμού στην απογραφή του έτους 2011. Συνολικά, στο διάστημα των ετών που εξετάστηκε, ο πληθυσμός του Δήμου αυξήθηκε κατά 77%. Ο μεγαλύτερος πληθυσμός σε Δήμο των Βορείων Σποράδων καταγράφηκε στη Σκιάθο το 2011 με 6.088 κατοίκους.



Εικόνα 9: Πληθυσμιακή εξέλιξη στους Δήμους της Π.Ε. Σποράδων μεταξύ των ετών 1981-2011. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου)

Εντός του Δήμου Αλοννήσου, ο οικισμός Πατητήρι διαθέτει το μεγαλύτερο πληθυσμό, συγκεντρώνοντας περισσότερο από το μισό του συνολικού πληθυσμού. Οι μεγαλύτεροι σε πληθυσμό οικισμοί που απογράφηκαν μετά το Πατητήρι είναι η Χώρα της Αλοννήσου, η Βότση και η Στενή Βάλα.



Εικόνα 10: Μεγαλύτεροι πληθυσμιακά οικισμοί του Δήμου Αλοννήσου. Εντός της εικονιζόμενης ράβδου αναγράφεται ο πληθυσμός κάθε οικισμού. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου)

Στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας όπως φαίνεται και από τα συνολικά πληθυσμιακά δεδομένα του Δήμου Αλοννήσου, οι περισσότεροι οικισμοί που τον απαρτίζουν αυξάνουν το πληθυσμιακό τους μέγεθος ή κυμαίνονται περίπου στα ίδια επίπεδα.

Οι δύο μεγάλες μειώσεις που προκύπτουν αφορούν τα νησιά Αδελφοί και Κυρά Παναγιά, που από τους 19 κατοίκους που απογράφησαν το έτος 2001, πλέον έχουν απομείνει μόλις 2 κάτοικοι στην Κυρά Παναγιά. Στον ακόλουθο πίνακα φαίνεται ο Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (Μ.Ε.Ρ.Μ.) μεταξύ των ετών 2001-2011 για όλους τους οικισμούς του Δήμου Αλοννήσου.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΕΤΩΝ 2001,2011 ΚΑΙ ΜΕΣΟΣ ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ			
Δήμος/Οικισμός	2001	2011	Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (Μ.Ε.Ρ.Μ.)2001-2011
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ (Έδρα: Πατητήρι)	2,425	2,750	1.27
Άγιος Πέτρος	5	22	15.97
Αδελφοί	9	0	-100.00
Αλόνησος	117	208	5.92
Βότση	484	473	-0.23
Γέρακας	24	62	9.96
Γιούρα	0	0	
Ισιώματα	19	49	9.94
Καλαμάκια	32	59	6.31
Κυρά Παναγιά	10	2	-14.87
Μαρπούντα	0	59	
Μουρτερό	55	48	-1.35
Πατητήριον	1,566	1,628	0.39
Περιστέρα	5	30	19.62
Πιπέριον	2	6	11.61
Σκάντζουρα	0	0	
Στενή Βάλα	83	104	2.28
Ψαθούρα	0	0	
Χρυσή Μηλιά	14	0	-100.00

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου

Ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης του μόνιμου πληθυσμού στο Δήμο Αλοννήσου, παρατηρείται ότι 339 άτομα (~12%) του πληθυσμού δεν έχουν ολοκληρώσει το δημοτικό σχολείο ή δεν γνωρίζουν καν γραφή και ανάγνωση. Εντούτοις, 1130 άτομα (~41%) έχουν τελειώσει τουλάχιστον το Λύκειο, εκ των οποίων 463 άτομα είναι τουλάχιστον πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (~17% του συνόλου). Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των κατοίκων που έχουν ολοκληρώσει τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση υπολείπεται κατά τέσσερις (4) ποσοστιαίες μονάδες από το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο της Χώρας.

ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ								
	Σύνολο	Κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου / Πτυχιούχοι Παν/μίου - Πολυτεχνείου, ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ, ανώτερων επαγγελματικών και ισότιμων σχολών	Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολλέγια κλπ.)	Απόφοιτοι Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού, Επαγγελματικού κλπ.)	Απόφοιτοι τριτάξiou Γυμνασίου και πτυχιούχοι Επαγγελματικών Σχολών	Απόφοιτοι Δημοτικού	Εγκάτελιψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση / Ολοκλήρωσαν την προσχολική αγωγή / Δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	Μη κατατασσόμενοι (άτομα γεννηθέντα μετά την 1/1/2005)
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	13,798	1,549	765	2,818	2,226	3,767	1,752	921
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	2,750	258	205	667	462	684	339	135

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου

Στο Δήμο Αλοννήσου το σύνολο των νοικοκυριών που απογράφηκαν είναι 1186. Περισσότερα παρουσιάζονται τα νοικοκυριά με 2 μέλη (454 νοικοκυριά – ~38%), ακολουθούν τα νοικοκυριά με ένα μέλος (321 - ~27%), ενώ τα νοικοκυριά με 3 και παραπάνω μέλη είναι αρκετά λιγότερα. Συνολικά, στην Αλόννησο ~65% των νοικοκυριών διαθέτει 1 ή 2 μέλη. Αναλυτικά τα νοικοκυριά και ο αριθμός των μελών αυτών παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΜΕΛΗ ΑΥΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ		
Δήμος/Αριθμός μελών νοικοκυριού	Νοικοκυριά	Μέλη
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	1,186	2,734
1 μέλος	321	321
2 μέλη	454	908
3 >>	198	594
4 >>	168	672
5 >>	37	185
6 μέλη και άνω	8	54

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου

Από το σύνολο των νοικοκυριών που αναγράφονται παραπάνω, σχεδόν τα μισά (578 - ~48%) δεν διαθέτουν αυτοκίνητο, ποσοστό ιδιαίτερα υψηλό σε σχέση με το αντίστοιχο της Χώρας (30%).

ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΚΑΤΑ ΑΡΙΘΜΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ				
Περιγραφή	Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων		
		0 αυτοκίνητα	1 αυτοκίνητο	2 + αυτοκίνητα
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	1,186	578	492	116

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου

Δεδομένου του μεγάλου αριθμού των νοικοκυριών δεν διαθέτουν αυτοκίνητο, είναι αντίστοιχα μεγάλο και το ποσοστό των νοικοκυριών που δεν διαθέτουν μία τουλάχιστον θέση στάθμευσης και ανέρχεται σε ~89%. Αξίζει να αναφερθεί ότι το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο της Χώρας είναι ~66% και για την Π.Ε. Σποράδων 82%.

ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΚΑΤΑ ΑΡΙΘΜΟ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΟΥΣ			
Περιγραφή	Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης	
		0 θέσεις στάθμευσης	1 + θέσεις στάθμευσης
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	1,186	1,052	134

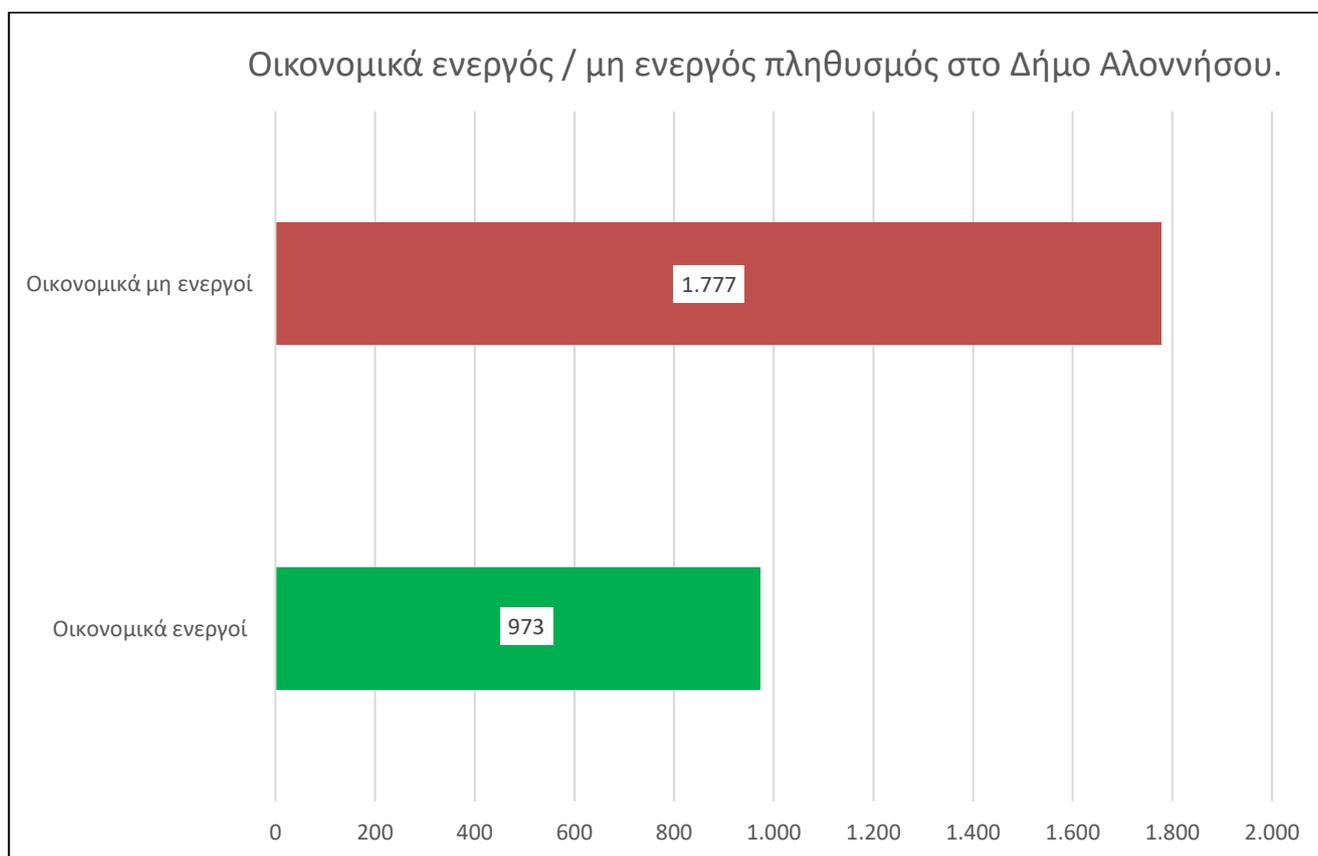
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου

Στον τομέα της απασχόλησης επισημαίνεται το γεγονός ότι ο οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός είναι σχεδόν διπλάσιος από τον οικονομικά ενεργό (1777 έναντι 973 κάτοικοι), αποτελώντας το ~65% του συνολικού πληθυσμού. Το ποσοστό αυτό είναι αρκετά αυξημένο, σε σχέση με το σύνολο της Χώρας που ανέρχεται στο ~58%. Η ανεργία κυμαίνεται σε επίπεδα παρόμοια με το σύνολο της επικράτειας, με ποσοστό ανέργων ~19% επί των οικονομικά ενεργών κατοίκων της Αλοννήσου. Αξίζει να

τονιστεί ότι οι γυναίκες αποτελούν την πλειονότητα των οικονομικά μη ενεργών πολιτών με 1034, σε σχέση με τους 743 οικονομικά μη ενεργούς άνδρες.

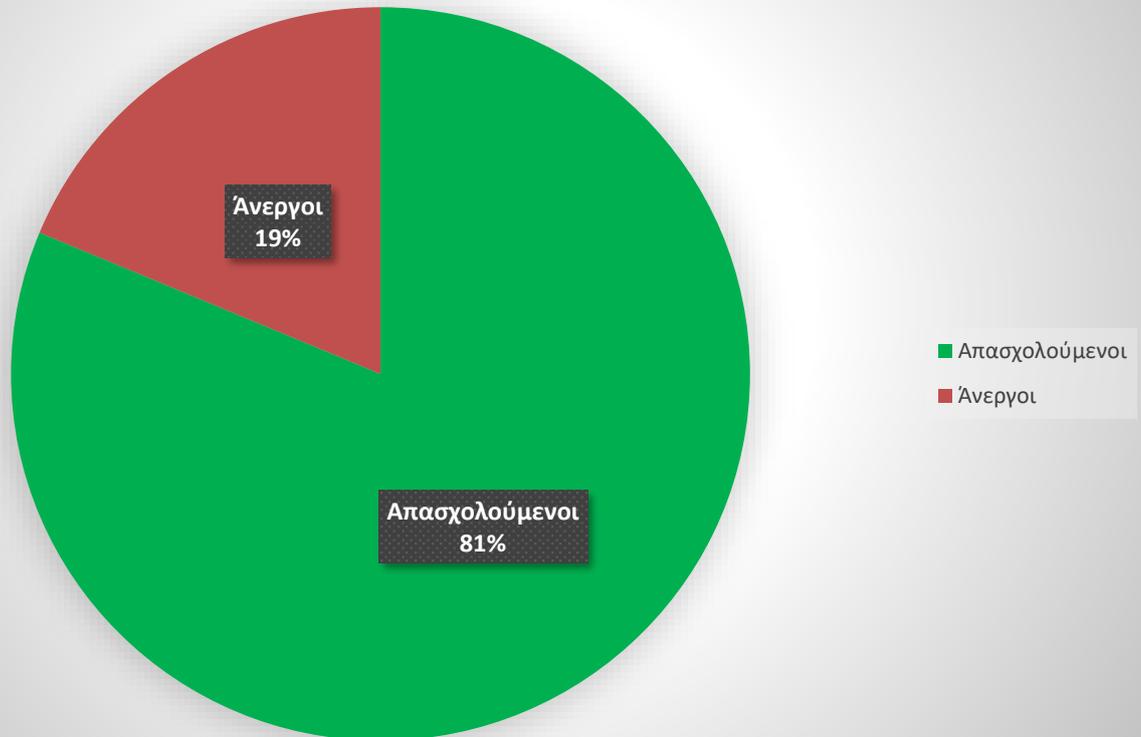
ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ					
Περιγραφή τόπου μόνιμης διαμονής/ φύλο	Σύνολο	Οικονομικά ενεργοί			Οικονομικά μη ενεργοί
		Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	2,750	973	791	182	1,777
Άρρενες	1,447	704	584	120	743
Θήλειες	1,303	269	207	62	1,034

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου



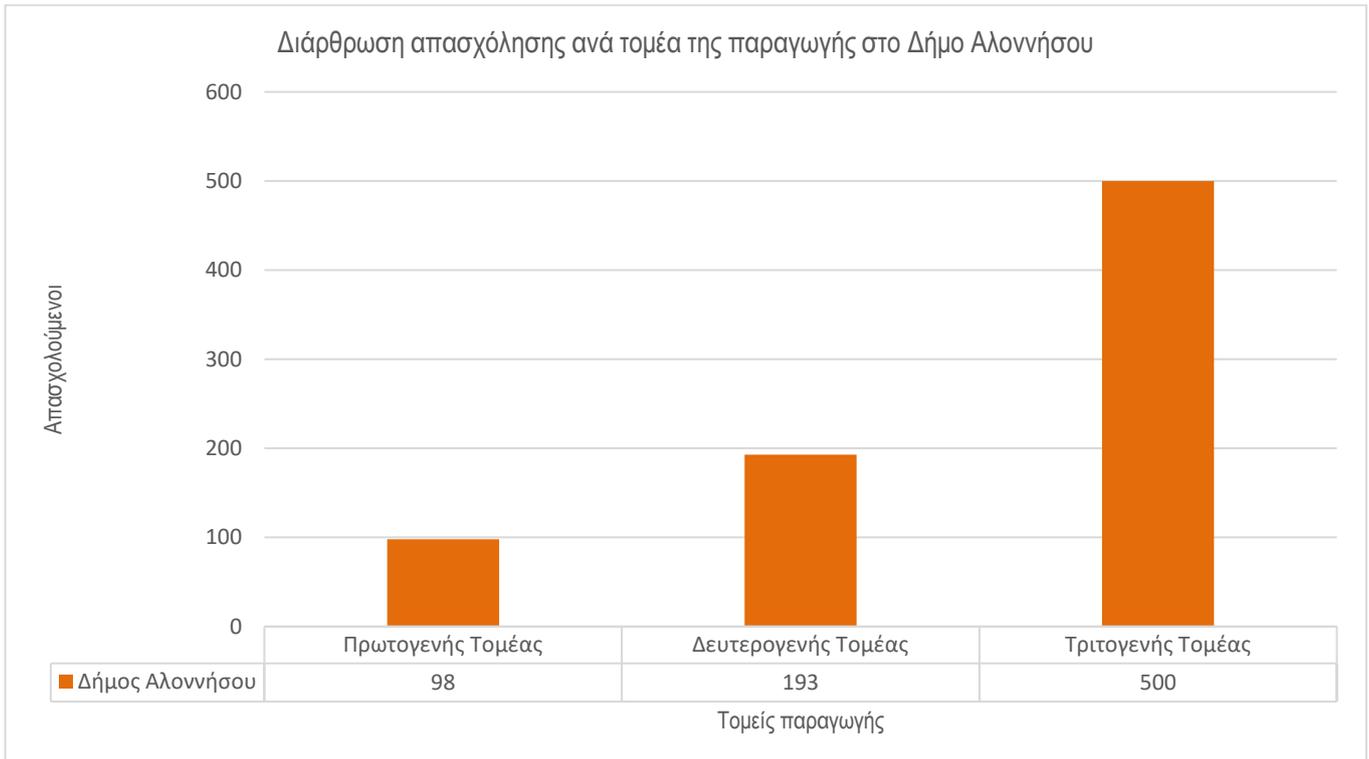
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου

Ποσοστό απασχολούμενων/ανέργων στο Δήμο Αλοννήσου



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου

Η οικονομία της Αλοννήσου στηρίζεται κυρίως στον τριτογενή τομέα της παραγωγής. Οι απασχολούμενοι του τριτογενή τομέα είναι συνολικά 500 και αποτελούν το ~63% του συνόλου των απασχολούμενων. Μόλις το 12% του πληθυσμού εργάζεται στον πρωτογενή τομέα, ενώ το υπόλοιπο ¼ του πληθυσμού απασχολείται στον δευτερογενή τομέα της παραγωγής. Το εμφατικό αυτό ποσοστό για την απασχόληση στον τριτογενή τομέα καταδεικνύει και την εξάρτηση της Αλοννήσου, όπως και των υπόλοιπων νησιών των Σποράδων από τον τουρισμό.



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. απογραφή 2011 – Επεξεργασία αναδόχου)

4.2 Στοιχεία Τουρισμού

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία⁷, ο τουρισμός ορίζεται "ως συνδυασμός δραστηριοτήτων, προϊόντων και παραγωγικών μονάδων που προσφέρει μια τουριστική εμπειρία σε μεμονωμένα άτομα ή/και ομάδες ατόμων... Ο τουρισμός περιλαμβάνει όλους τους προμηθευτές τουριστικών προϊόντων αλλά ταυτόχρονα κι εκείνους που αν και δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως τέτοιοι, τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που προσφέρουν είναι λίγο-πολύ απαραίτητα στους τουρίστες κατά τη διάρκεια της διαμονής τους σε ένα τουριστικό προορισμό ή ακόμα και κατά την μετακίνησή τους από/προς αυτόν...".

Η περιοχή παρέμβασης, όπως και όλη η Περιφερειακή Ενότητα Σποράδων αποτελεί μια περιοχή που στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό. Και τα τρία νησιά που την απαρτίζουν χαρακτηρίζονται από το εξαιρετικής ομορφιάς φυσικό τους τοπίο, τις παραλίες και τις υπέροχες θάλασσες. Η Σκιάθος είναι το νησί που συγκεντρώνει τη μαζική τουριστική κίνηση που κατευθύνεται προς τα νησιά των Σποράδων, ενώ η Σκόπελος και κυρίως η Αλόνησος διαθέτουν ένα πιο ήπιο και ισορροπημένο τουριστικό προφίλ.

Συγκεκριμένα, η Αλόνησος αποτελεί έναν κατεχογήν προορισμό για τους λάτρεις της φύσης, δεδομένου ότι αποτελεί το κέντρο του μεγαλύτερου θαλάσσιου πάρκου της Ευρώπης. Είναι γνωστή για την πλούσια χλωρίδα και πανίδα τόσο στη στεριά, όσο και στη θάλασσα με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη μεσογειακή φώκια *monachus - monachus*. Πέρα όμως από τον φυσιολατρικό τουρισμό, η Αλόνησος προσφέρει ακόμα τη δυνατότητα πολιτιστικού και θρησκευτικού τουρισμού στα διάσπαρτα ξωκκλήσια του νησιού, γαστρονομικού τουρισμού, καθώς και καταδυτικού τουρισμού, ιδιαίτερα μετά την έναρξη λειτουργίας του πρώτου υποβρύχιου μουσείου.

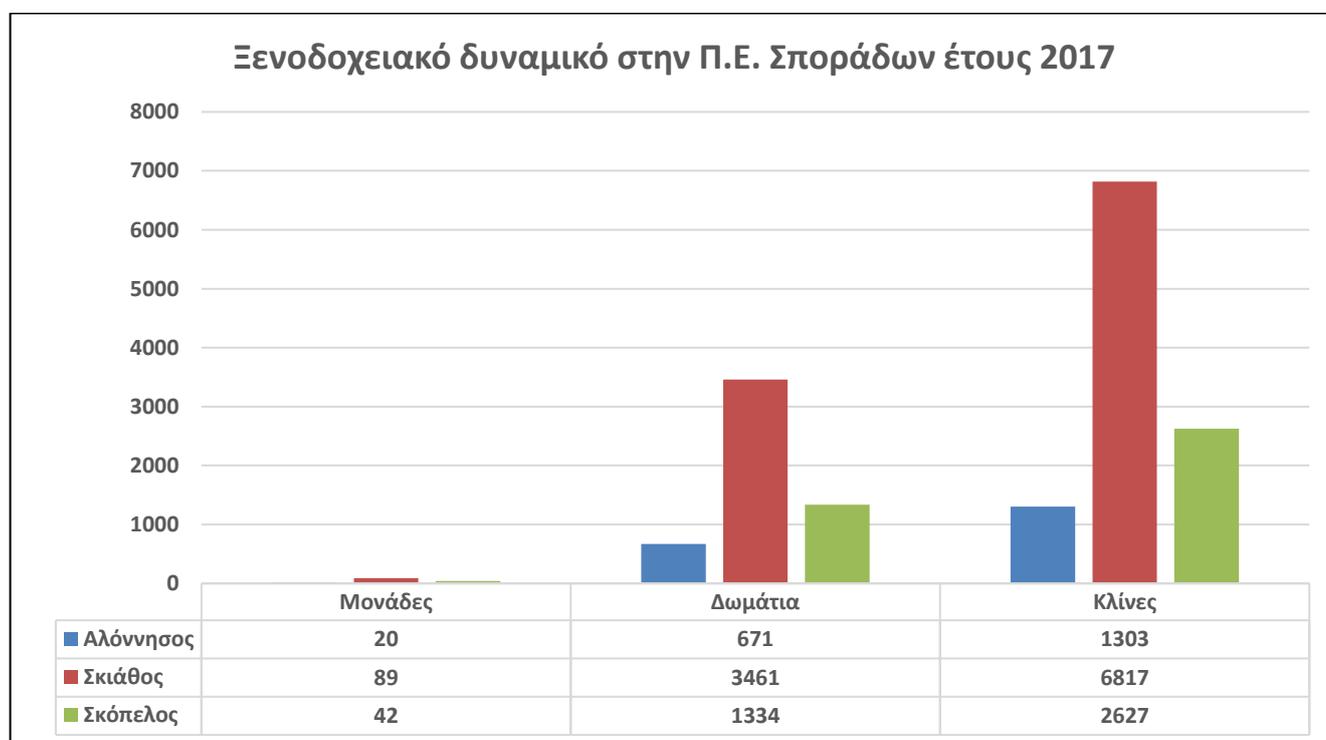
⁷ Ν.Ηγουμένακης, Κ.Κραβαρίτης, (2004), Τουρισμός - Βασικές έννοιες.

Στον ακόλουθο πίνακα φαίνονται τα τουριστικά καταλύματα και ο αριθμός κλινών στην Περιφερειακή Ενότητα Σποράδων για το έτος 2019. Παρατηρείται ότι υπάρχει ένας αρκετά υψηλός αριθμός διαθέσιμων κλινών που αγγίζουν τις 11000, ενώ λειτουργεί και τουριστικό κάμπινγκ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ, ΚΛΙΝΩΝ, ΚΑΙ ΘΕΣΕΩΝ ΣΕ ΚΑΜΠΙΝΓΚ ΣΤΗΝ Π.Ε. ΣΠΟΡΑΔΩΝ. (2019)					
Περιφερειακή Ενότητα	Αριθμός καταλυμάτων			Αριθμός κλινών	Αριθμός θέσεων
	Ξενοδοχεία και ομοειδή καταλύματα	Τουριστικά κάμπινγκ	Σύνολο	Ξενοδοχεία και ομοειδή καταλύματα	Τουριστικά κάμπινγκ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	149	1	150	10,921	72

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Μια πιο ξεκάθαρη εικόνα για τα καταλύματα που εντοπίζονται στις Βόρειες Σποράδες αποτυπώνεται στο παρακάτω γράφημα των δεδομένων του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος για το έτος 2017.



Πηγή: «Ενότητα 1: Εισαγωγή – Εφαρμογή των αρχών και της φιλοσοφίας ΟΧΕ στο σχεδιασμό της ολοκληρωμένης χωρικής επένδυσης των νήσων Βορείων Σποράδων στη Θεσσαλία» - Επεξεργασία αναδόχου.

Η σύγκριση των διανυκτερεύσεων των επισκεπτών στους Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Σποράδων, αποτυπώνει τη μεγάλη προσέλευση τουριστών στο νησί της Σκιάθου, που συγκεντρώνει ~67% των συνολικών διανυκτερεύσεων. Από το υπόλοιπο ποσοστό η Σκόπελος συγκεντρώνει ~22% των διανυκτερεύσεων και τελευταία είναι η Αλόννησος με συνολικά 97.652 διανυκτερεύσεις και ~11% των διανυκτερεύσεων. Τα παραπάνω δεδομένα αφορούν το έτος 2019, καθώς το έτος 2020 οι διανυκτερεύσεις είναι αρκετά περιορισμένες εξαιτίας της πανδημίας και δεν αποτυπώνουν την πραγματική εικόνα της τουριστικής κίνησης στην περιοχή.

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΣΤΗΝ Π.Ε. ΣΠΟΡΑΔΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΠΟΥ ΤΗΝ ΑΠΑΡΤΙΖΟΥΝ. (2019)			
Περιφερειακή Ενότητα/ Δήμος	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις Σύνολο
Περιφερειακή Ενότητα Σποράδων	148,796	724,090	872,886
Δήμος Σκιάθου	77,779	510,195	587,974
Δήμος Αλοννήσου	18,750	78,902	97,652
Δήμος Σκοπέλου	52,267	134,993	187,260

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

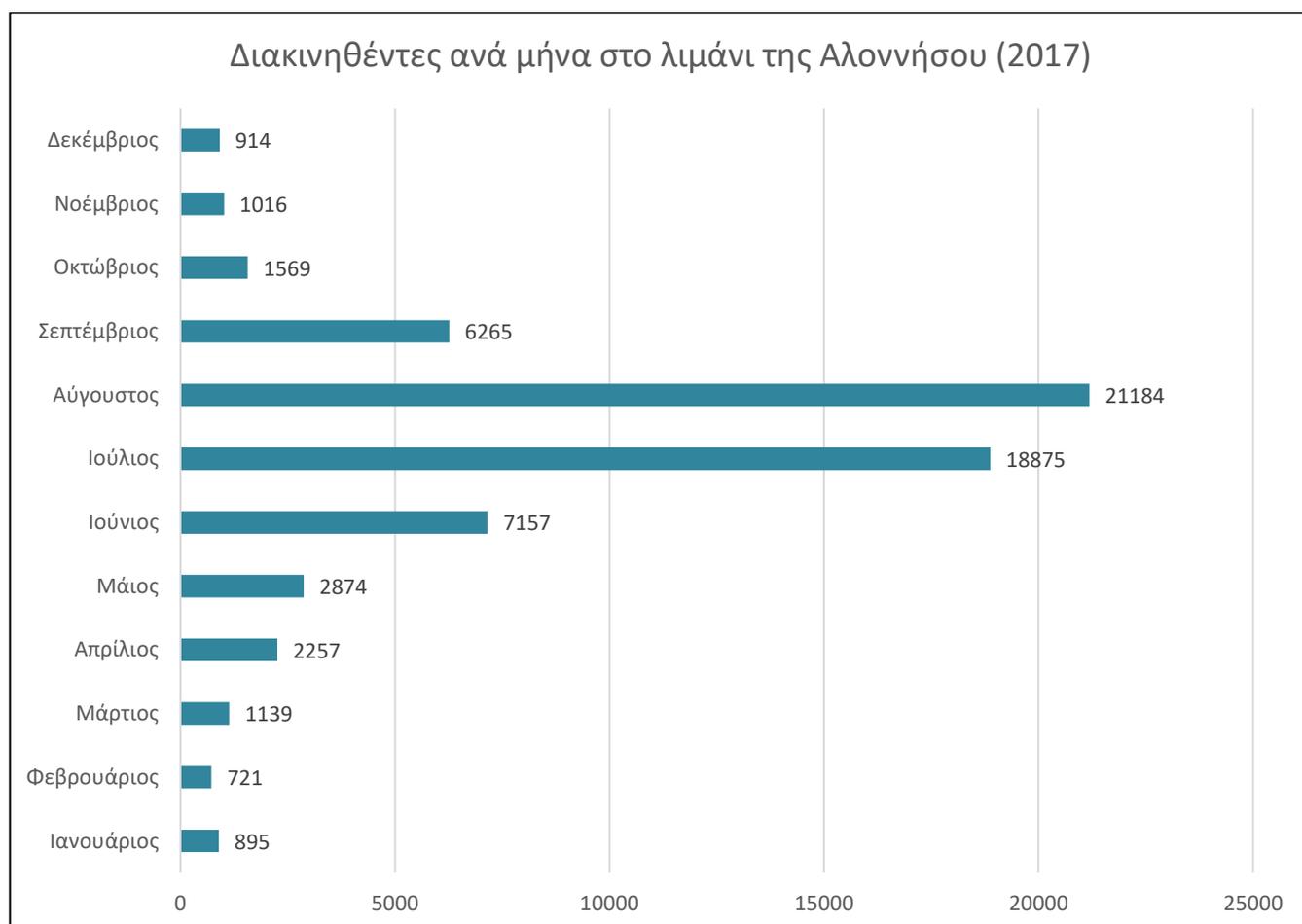
Ικανοποιητική πληρότητα στα ξενοδοχειακά συγκροτήματα της Αλοννήσου επιτυγχάνεται κυρίως από τα μέσα Ιουλίου μέχρι τα μέσα Αυγούστου. Οι ξενοδοχειακές υποδομές συγκεντρώνονται κυρίως στο Πατητήρι και τον Ρουσούμ Γιαλό, καθώς και στη Χώρα της Αλοννήσου και στη Βότση. Βορειότερα, αρκετές υποδομές εντοπίζονται στον Άγιο Πέτρο και τη Στενή Βάλα. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται η κίνηση στα λιμάνια των Περιφερειακών Ενοτήτων Μαγνησίας και Σποράδων για τα δύο τελευταία έτη πριν την εξάπλωση της πανδημίας. Τα λιμάνια της Σκιάθου και της Σκοπέλου διαθέτουν τους υψηλότερους αριθμούς διακινηθέντων και ακολουθεί η Αλόννησος με ~63.500 διακινηθέντες κατά μέσο όρο κατά την αποβίβαση.

ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ 2018-2019					
			Διακινηθέντες κατά την αποβίβαση (Κατάπλοι)	Διακινηθέντες κατά την επιβίβαση (Απόπλοι)	Σύνολα διακινηθέντων
Έτος	Περιφερειακή Ενότητα	Λιμάνι	Επιβάτες με Ε/Γ - Ο/Γ	Επιβάτες με Ε/Γ - Ο/Γ	Επιβάτες ΜΕ Ε/Γ - Ο/Γ
2019	Μαγνησίας & Σποράδων	Αλόννησος	65,536	63,261	128,797
		Αγώντας Σκοπέλου	6,081	291	6,372
		Βόλος	201,843	199,390	401,233
		Γλώσσα Σκοπέλου	69,327	65,445	134,772
		Σκιάθος	198,707	198,907	397,614
		Σκόπελος	79,111	89,807	168,918
	Σύνολο		620,605	617,101	1,237,706
2018	Μαγνησίας & Σποράδων	Αλόννησος	61,658	61,623	123,281
		Αγώντας Σκοπέλου	734	927	1,661

	Βόλος	180,925	179,436	360,361
	Γλώσσα Σκοπέλου	61,593	64,342	125,935
	Σκιάθος	197,407	196,020	393,427
	Σκόπελος	86,752	86,886	173,638
	Σύνολο	589,069	589,234	1,178,303

Πηγή: INΣΕΤΕ. Intelligence.

Στο ακόλουθο γράφημα φαίνεται η κατανομή της επιβατικής κίνησης στο λιμάνι της Αλοννήσου, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους 2017 από τα στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Βόλου.



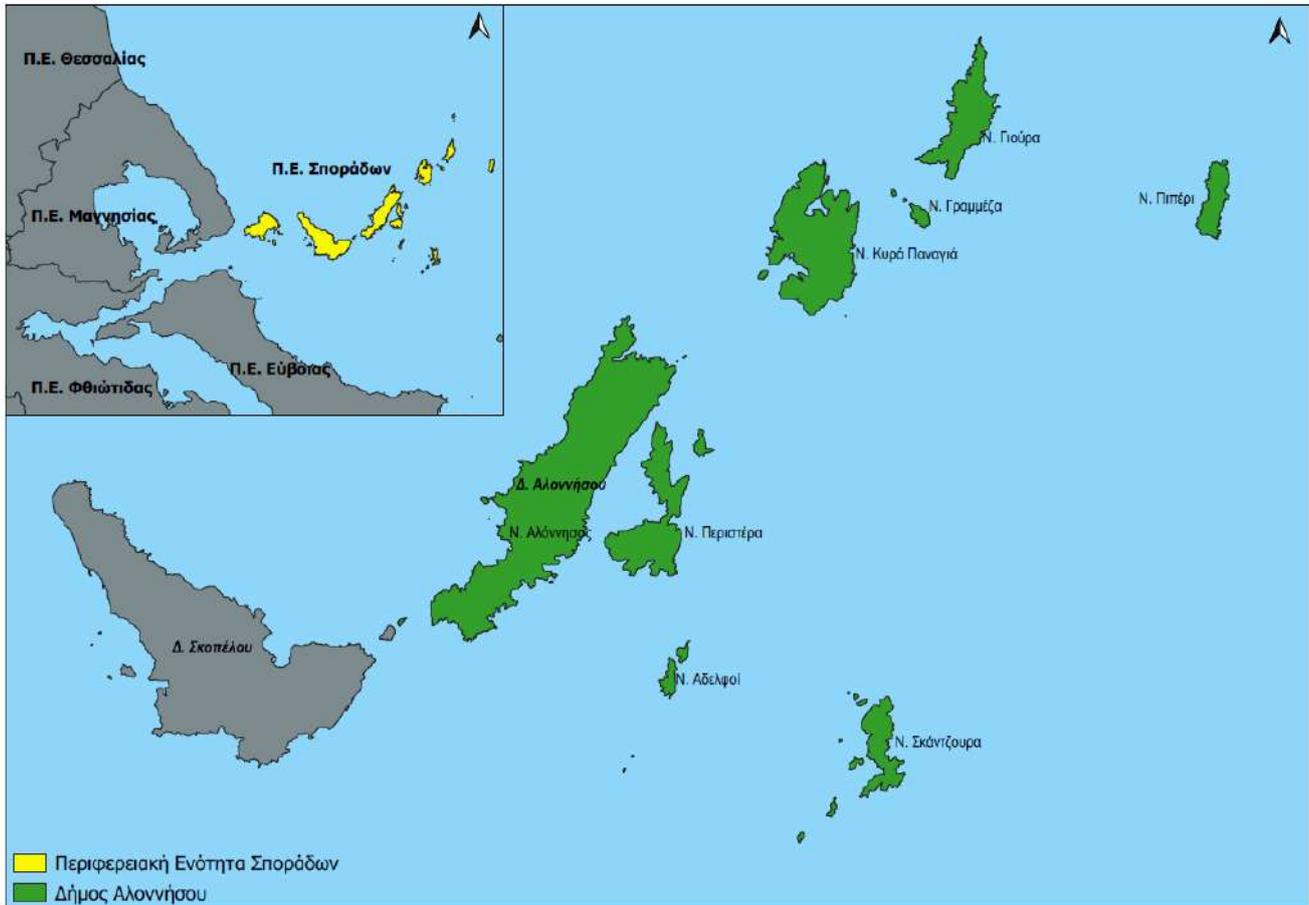
Πηγή: «Ενότητα 1: Εισαγωγή – Εφαρμογή των αρχών και της φιλοσοφίας ΟΧΕ στο σχεδιασμό της ολοκληρωμένης χωρικής επένδυσης των νήσων Βορείων Σποράδων στη Θεσσαλία» - Επεξεργασία αναδόχου.

5 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ – ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

5.1 Χωροταξική ένταξη - Διοικητική υπαγωγή – Οικιστικό δίκτυο

Η Αλοννήσος είναι νήσος του νησιωτικού συμπλέγματος των Βόρειων Σποράδων και αποτελεί τμήμα του Δήμου Αλοννήσου, που βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο του συμπλέγματος.

Διοικητικά ο Δήμος Αλοννήσου υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Σποράδων της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Στην ίδια Περιφερειακή Ενότητα εντάσσονται οι Δήμοι Σκιάθου και Σκοπέλου.

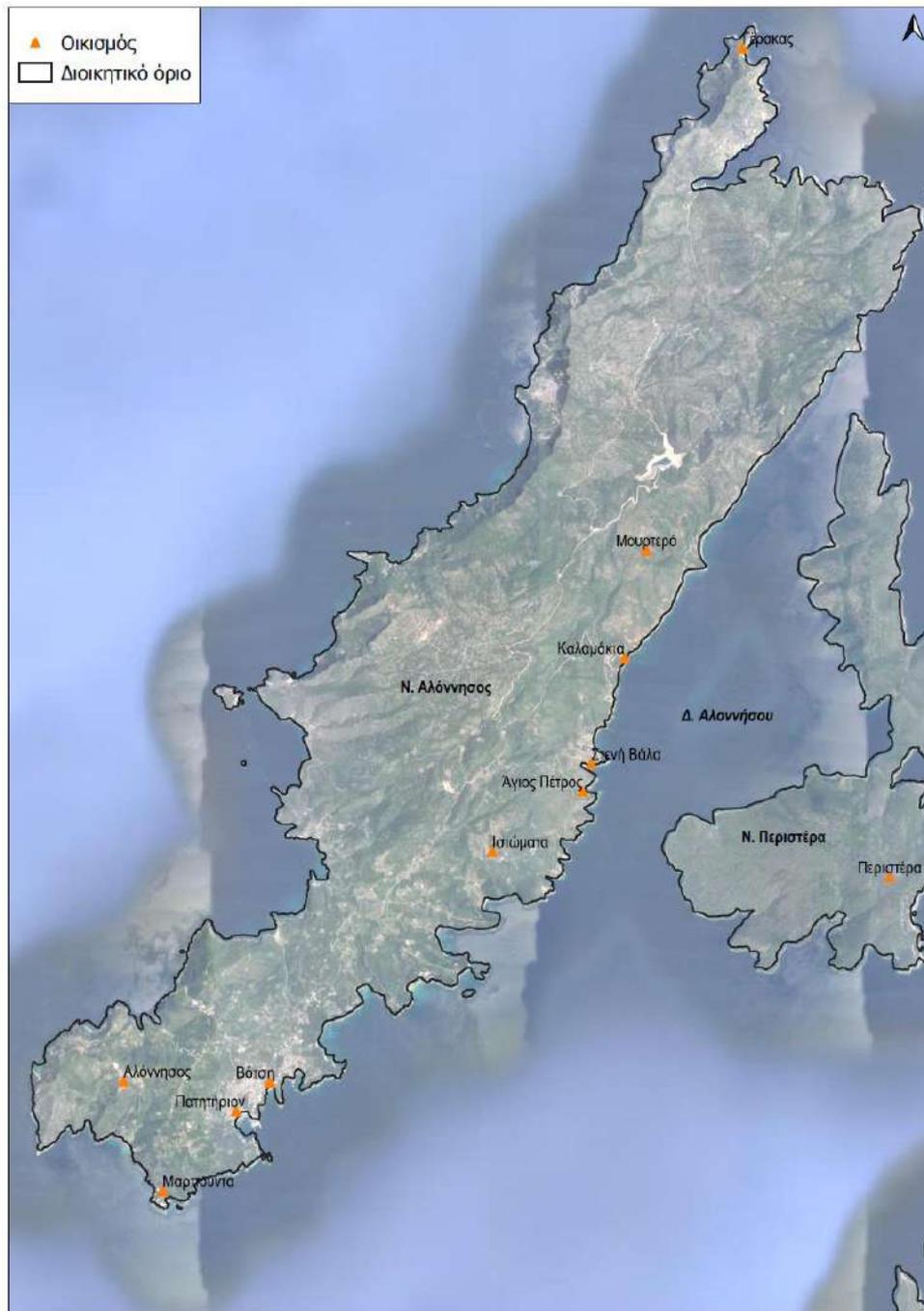


Εικόνα 11: Χωροθέτηση της Περιφερειακής Ενότητας Σποράδων, καθώς και του Δήμου Αλοννήσου εντός των ορίων της. (Πηγή: Επεξεργασία Αναδόχου)

Ανατολικά του νησιού της Αλοννήσου βρίσκεται ένα εκτεταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα μικρότερων νησίδων και ερημονήσων, τα οποία διοικητικά ανήκουν στον Δήμο Αλοννήσου: οι Αδελφοί, τα Γιούρα, η Γραμμέζα, η Κυρά Παναγιά και γύρω τις οι νησίδες Πελέρισα, Παππούς, Κουμπί, Μέλισσα, Σφήκα, η Περιστερά, το Πιπέρι, τα Σκάντζουρα και οι γύρω νησίδες Κόρακας, Σκαντίλι, Πράσο και Στρογγυλό και η Ψαθούρα

Ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε 2.750 κατοίκους.⁸ Έδρα του Δήμου είναι ο οικισμός Πατητήρι στα νοτιοανατολικά του νησιού, στον οποίο διαμένουν περισσότεροι από τους μισούς κατοίκους της Αλοννήσου. Άλλοι σημαντικοί οικισμοί της Αλοννήσου είναι η Βότση, η Χώρα Αλοννήσου, ο Άγιος Πέτρος, ο Γέρακας, τα Ισιώματα, τα Καλαμάκια, το Μουρτερό, τα Μαρπούντα και η Στενή Βάλα.

⁸ Απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011)



Εικόνα 12: Οικιστικό δίκτυο ν. Αλοννήσου. (Πηγή: Επεξεργασία Αναδόχου)

5.2 Γεωμορφολογικά στοιχεία

Η Περιφερειακή Ενότητα Σποράδων, αποτελεί ένα νησιωτικό σύμπλεγμα του Βορειοδυτικού Αιγαίου, τις Βόρειες Σποράδες, το οποίο περιλαμβάνει μια πλειάδα νησιών με εξέχοντα τη Σκιάθο, τη Σκόπελο και την Αλόννησο. Οι Βόρειες Σποράδες αποτελούν την απόληξη μιας οροσειράς που διαδέχεται από Βορειοδυτικά προς τα Νοτιοανατολικά τη δυτική πλευρά του Αιγαίου Πελάγους και διέρχεται από το Βέρμιο, τα Πιέρια, τον Όλυμπο, τον Κίσαβο (Όσσα) – Μαυροβούνι και καταλήγει στο όρος Πήλιο. Ο Δήμος Αλοννήσου έχει συνολική έκταση ~129,6Κm² και καταλαμβάνει το 4,9% της έκτασης του Νομού Μαγνησίας (~2.634,3Κm²) και το 0.9% της έκτασης της Περιφέρειας Θεσσαλίας (~14037Κm²).

Η Αλόνησος είναι το πιο απομακρυσμένο από την ενδοχώρα νησί του συμπλέγματος και το δεύτερο σε μέγεθος μετά τη Σκόπελο, με έκταση ~64,2Κμ². Είναι ένα ορεινό νησί, με επίμηκες σχήμα σε προσανατολισμό Βορειοανατολικά – Νοτιοδυτικά. Μορφολογικά, το κεντρικό και βόρειο τμήμα του νησιού είναι το περισσότερο ορεινό με πιο έντονες κλίσεις, ενώ το νότιο τμήμα διαθέτει κάποιες μικρές πεδινές ή ημιορεινές εκτάσεις, όπου αναπτύσσονται οι μεγαλύτεροι οικισμοί. Στα κεντρικά και νότια εντοπίζονται οι κυριότερες παραλίες του νησιού, ενώ οι βόρειες εκτάσεις διαθέτουν πολλές απόκρημνες παραλίες και σπηλιές, οι οποίες αποτελούν, όπως και όλο το νησί, καταφύγιο για τη μεσογειακή φώκια *monachus monachus*. Η Αλόνησος διακρίνεται για την πλούσια φυσική της βλάστηση με δάση κωνοφόρων που εκτείνονται ως το θαλάσσιο μέτωπο, αποτελώντας ένα μοναδικό οικοσύστημα, το οποίο προστατεύεται, καθώς βρίσκεται εντός του Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου Σποράδων.

5.3 Πολεοδομική Θεώρηση

5.3.1 Μελέτη Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δήμου Αλοννήσου – Β2 Στάδιο

Η μελέτη του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Δήμου Αλοννήσου⁹ έχει ως στόχο να διαμορφώσει το χωροταξικό σχέδιο εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αλοννήσου, καθώς και το γενικό πολεοδομικό σχέδιο κάθε οικισμού του Δήμου. Οι οικισμοί του Δήμου οργανώνονται σε Οικιστικές Ενότητες – Ανοιχτές Πόλεις, σε κάθε μια από τις οποίες υπάρχει ο οικισμός – κέντρο και οι οικισμοί – δορυφόροι που λειτουργούν ως το κέντρο και τα προάστια αντίστοιχα μια ανοιχτής πόλης.

Το Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης του Δήμου που προτείνει το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. περιλαμβάνει τις εξής θεματικές κατηγορίες ρυθμίσεων:

-  Περιοχή οικιστικής ανάπτυξης (ΠΟΑ)
-  Περιοχή Παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΕΠ.ΠΑ.)
-  Περιοχές προς πολεοδόμηση
-  Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ)
-  Περιοχές περιορισμού ή ελέγχου της δόμησης (ΠΕΠΔ)
-  Περιοχές ειδικών χρήσεων (ΠΕΧ)

Όσον αφορά στην οικιστική ανάπτυξη στο Δήμο Αλοννήσου, το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. προσδιορίζει τις εξής οικιστικές ενότητες – Ανοιχτές Πόλεις:

- ✓ 1^η οικιστική ενότητα, που περιλαμβάνει τους τρεις οικισμούς – πολεοδομικές ενότητες Χώρα Αλοννήσου, Πατητήρι, Βότση
- ✓ 2^η οικιστική ενότητα, που περιλαμβάνει τους τέσσερις οικισμούς – πολεοδομικές ενότητες Άγιος Πέτρος, Στενή Βάλα, Καλαμάκια και Μουρτερό.

⁹ Οι τεχνικές εκθέσεις και οι χάρτες του ΣΧΟΑΑΠ Αλοννήσου παρασχέθηκαν στον ανάδοχο από την αρμόδια υπηρεσία της αναθέτουσας αρχής. Το Β2 Στάδιο έχει εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο Αλοννήσου με την 250/18-12-2015 απόφαση.

Προτείνονται για πολεοδόμηση οι οικισμοί Πατητήρι – Βότση (πλην του νέου οικισμού στο Πατητήρι που διαθέτει ρυμοτομικό σχέδιο από διανομή του Υπουργείου Πρόνοιας), η Χώρα Αλοννήσου, η Στενή Βάλα, τα Καλαμάκια, ο Άγιος Πέτρος και το Μουρτερό (οι οικισμοί Άγιος Πέτρος και Μουρτερό μετά την οριοθέτησή τους, που προτείνεται από το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.). Επίσης, προτείνεται επέκταση για το οικιστικό δίτιπολο Πατητήρι – Βότση προς την περιοχή βόρεια του οικισμού Βότση, καθώς κρίθηκε ότι οι οικισμοί αυτοί θα δεχτούν πιέσεις Α' ή Β' κατοικίας.

Στον παρακάτω πίνακα καταγράφονται οι προτεινόμενοι από το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. όροι δόμησης για τους επτά οικισμούς της Αλοννήσου. Ο μέσος συντελεστής δόμησης εγκρίνεται με το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., ενώ οι υπόλοιποι όροι δόμησης αποτελούν την κατεύθυνση που δίνει το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. για την μελλοντική πολεοδόμηση.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΒΟΤΣΗ					
Οικισμοί	Αρτιότητα (πρόσωπο, εμβαδόν)	Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη	Μέσος Συντελεστής Δόμησης	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος	Λοιποί όροι δόμησης
Χώρα Αλοννήσου	2000 τ.μ. Κατά παρέκκλιση: -300 τ.μ. τα οικόπεδα που προϋπήρχαν της 15-11-1978 -ως έχουν τα οικόπεδα που προϋπήρχαν της 02-07-1968	60%	0.5	7,00μ. 10,00μ. Λόγω κλίσης του εδάφους. Στέγη με την απολύτως αναγκαία κλίση. Έλεγχος ΕΠΑΕ	Ελεύθερη τοποθέτηση του κτιρίου μέσα στο οικόπεδο (2,50μ. Απόσταση από τα πλάγια)
Πατητήρι	400 τ.μ.	60%	0.7	7,50μ. Σε περίπτωση γηπέδου με κλίση άνω του 15% ισχύει η παρ. 4β, άρθρο 85 του ΚΒΓΠΝ. Σε περίπτωση επιβολής στέγης μέγιστο ύψος 2,00μ.	
Βότση	400 τ.μ.				
Επέκταση Βότσης	Π=10,0μ., Ε=400τ.μ.				
Καλαμάκια	400 τ.μ.				
Στενή Βάλα	400 τ.μ.				
Άγιος Πέτρος	Π=10,0μ., Ε=400τ.μ.	50%	0.4		
Μουρτερό					

Πηγή: Μελέτη Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δήμου Αλοννήσου – Β1 Στάδιο (Επικαιροποίηση).

Στον τομέα των μεταφορών το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. προβαίνει στις παρακάτω προτάσεις:

- ✓ Ασφαλτοστρώσεις και βελτιώσεις υφιστάμενων ασφαλτοστρωμένων οδών προς τις παραλίες Γιάλια, Βρυσίτσα και Τζώρτζη Γιαλό, καθώς και προς τις παραλίες του βόρειου τμήματος του νησιού (π.χ. Μεγάλη Άμμος, Αγάλλου Λάκα, Μικρό Μουρτιά, Ισιώματα, Σπαρτίνες).

- ✓ Βελτίωση των υφιστάμενων ασφαλτοστρωμένων οδών προς Γέρακα και εντός των οικισμών.
- ✓ Ανάδειξη, αποκατάσταση και βελτίωση των υποβαθμισμένων μονοπατιών
- ✓ Κατασκευή μαρίνας – καταφυγίου τουριστικών σκαφών στο Πατητήρι
- ✓ Κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου – καταφυγίου τουριστικών σκαφών στα Καλαμάκια
- ✓ Κατασκευή μαρίνας – καταφυγίου τουριστικών σκαφών στη Στενή Βάλα
- ✓ Κατασκευή συμπληρωματικών έργων στο Αλιευτικό καταφύγιο Γέρακα
- ✓ Χωροθέτηση εναλλακτικού επιβατικού – εμπορικού λιμένα στις Σπαρτίνες
- ✓ Ακτοπλοϊκή σύνδεση της Αλοννήσου με τη Θεσσαλονίκη.
- ✓ Επικαιροποίηση της μελέτης για την κατασκευή αεροδρομίου στον Αγ. Κωνσταντίνο στην περιοχή Γέρακας.
- ✓ Υλοποίηση της μελέτης του υδατοδρομίου στο Πατητήρι.

Όσον αφορά στα δίκτυα αστικής υποδομής, το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. εντοπίζει σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα ιδιαίτερα στο Πατητήρι και τη Βότση, τα οποία αποδίδονται στην έλλειψη πολεοδομικής μελέτης (πλην της περιοχής του Νέου οικισμού στο Πατητήρι που διαθέτει ρυμοτομικό σχέδιο). Σημαντικότερα προβλήματα αποτελούν η έλλειψη χώρων στάθμευσης και η στενότητα του οδικού δικτύου, που εντείνουν την κυκλοφοριακή δυσλειτουργία τόσο την καλοκαιρινή, όσο και τη χειμερινή περίοδο. Οι προτάσεις του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. για την βελτίωση της λειτουργίας του αστικού οδικού δικτύου και της στάθμευσης είναι οι εξής:

- ✓ Μελέτες περιμετρικών δρόμων και οικισμών
- ✓ Πεζοδρόμηση των παραλιακών μετώπων των οικισμών (Πατητήρι, Βότση, Ρουσούμ Γιαλός, Καλαμάκια, Στενή Βάλα,)
- ✓ Πολεοδόμηση των οικισμών για την οργάνωση του οδικού δικτύου και τη χωροθέτηση χώρων στάθμευσης.
- ✓ Βελτίωση των οδών εντός οικισμών που έχουν τα πιο σημαντικά προβλήματα.
- ✓ Διασφάλιση των αναγκαίων χώρων στάθμευσης σε δημοτική έκταση κοντά στο λιμάνι του Πατητηρίου
- ✓ Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης σε κάθε οριοθετημένο και προς οριοθέτηση οικισμό.

Τα προτεινόμενα έργα βάσει των παραπάνω προτάσεων συγκεκριμενοποιούνται μεταξύ άλλων στα εξής:

- ✓ Κατασκευή πεζοδρομίων σε κύριες δημοτικές οδούς εντός οικισμών
- ✓ Επέκταση Χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στη Χώρα Αλοννήσου
- ✓ Κατασκευή χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στη Στενή Βάλα.
- ✓ Διαμόρφωση και βελτίωση των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης στο Πατητήρι.
- ✓ Ανάπλαση και συντήρηση κοινόχρηστων χώρων στους οικισμούς Χώρα Αλοννήσου, Πατητήρι, Βότση, Στενή Βάλα και στους υπόλοιπους οικισμούς.
- ✓ Δημιουργία υποδομών για κίνηση ΑμΕΑ στους υπαίθριους χώρους.
- ✓ Πλατεία και παιδική χαρά σε κάθε οικισμό.

5.3.2 Έγκριση ρυμοτομικού σχεδίου Νέου Οικισμού Αλοννήσου (Απόφαση Νομάρχη Τ.Υ. 84.813/78 (ΦΕΚ 544/Δ/06-10-1979)

Με την παραπάνω απόφαση εγκρίθηκε το ρυμοτομικό σχέδιο του νέου οικισμού στο Πατητήρι Αλοννήσου. Το όριο του ρυμοτομικού σχεδίου απεικονίζεται στον θεματικό χάρτη Α-1 *Ιεράρχηση/Κυκλοφοριακή Οργάνωση Οδικού Δικτύου – Πολεοδομική Οργάνωση – Κύριοι Πόλοι έλξης Μετακινήσεων.*

5.3.3 Οριοθετημένοι οικισμοί με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους

Οι οριοθετημένοι οικισμοί του Δ. Αλοννήσου καταγράφονται στον ακόλουθο πίνακα.

ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΜΕΧΡΙ 2000 ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ				
Οικισμοί	Απόφαση Νομάρχη/ΦΕΚ	Όροι Δόμησης	Παραδοσιακός Οικισμός	Κατηγοριοποίηση
Χώρα Αλοννήσου	Απόφ. Νομάρχη 219/02-04-1986 (ΦΕΚ 608Δ/18-07-1986)	Π.Δ. της 24/04/1985 (ΦΕΚ 181Δ/03-05-1985) Π.Δ. της 19/10/1978 (ΦΕΚ 594Δ/13-11-1978)	Π.Δ. της 19/10/1978 (ΦΕΚ 594Δ/13-11-1978)	Ενδιαφέρων Στάσιμος Συνεκτικός Μικρός
Πατητήρι	Απόφ. Νομάρχη 7534/03-06-1986 (ΦΕΚ 786Δ/09-09-1986)	Π.Δ. της 24/04/1985 (ΦΕΚ 181Δ/03-05-1985)	-	Παραλιακός Αδιάφορος Δυναμικός Συνεκτικός Μεσαίος
Βότση	Απόφ. Νομάρχη 3816/03-06-1986 (ΦΕΚ 789Δ/09-09-1986)	Π.Δ. της 24/04/1985 (ΦΕΚ 181Δ/03-05-1985)		Παραλιακός Αδιάφορος Δυναμικός Συνεκτικός Μεσαίος
Καλαμάκια	Απόφ. Νομάρχη 980/03-06-1986 (ΦΕΚ 772Δ/08-09-1986)	Π.Δ. της 24/04/1985 (ΦΕΚ 181Δ/03-05-1985)		Παραλιακός Αδιάφορος Στάσιμος Συνεκτικός Μικρός
Στενή Βάλα	Απόφ. Νομάρχη 980/03-06-1986 (ΦΕΚ 772Δ/08-09-1986)	Π.Δ. της 24/04/1985 (ΦΕΚ 181Δ/03-05-1985)		Παραλιακός Αδιάφορος Στάσιμος Συνεκτικός Μικρός

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, στην Αλόνησο υπάρχουν πέντε (5) οριοθετημένοι οικισμοί με πληθυσμό μικρότερο από 2000 κατοίκους. Επιπλέον η Χώρα Αλοννήσου έχει χαρακτηριστεί ως παραδοσιακός οικισμός. Για τους

παραδοσιακούς οικισμούς, μαζί με το ΦΕΚ χαρακτηρισμού εκδόθηκαν και όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων εντός των ορίων τους, με σκοπό να διατηρηθεί αναλλοίωτος ο ιδιαίτερος χαρακτήρας τους.

Τα θεσμοθετημένα όρια των οικισμών απεικονίζονται στον θεματικό χάρτη *A-1 Ιεράρχηση/Κυκλοφοριακή Οργάνωση Οδικού Δικτύου – Πολεοδομική Οργάνωση – Κύριοι Πόλοι έλξης Μετακινήσεων*.

5.3.4 Λοιποί οικισμοί

Οι υπόλοιποι οικισμοί της Αλοννήσου, στους οποίους έχουν απογραφεί κάτοικοι είναι ο Άγιος Πέτρος, τα Ισιώματα, ο Γέρακας, τα Μαρπούντα και το Μουρτερό. Οι οικισμοί αυτοί δεν είναι οριοθετημένοι και δεν εντοπίζεται συνεκτικός οικιστικός ιστός. Μια μικρή συγκέντρωση καταλυμάτων και κατοικιών υπάρχει στον Άγιο Πέτρο και στο Μουρτερό αντίστοιχα. Στους οικισμούς Γέρακα, Ισιώματα και Μαρπούντα δεν υπάρχει συγκέντρωση κατοικιών και η απογραφή πιθανότατα περιλαμβάνει τους μόνιμους κατοίκους των γύρω περιοχών.

5.4 Χρήσεις γης - Πόλοι έλξης μετακινήσεων

Το νότιο τμήμα της Αλοννήσου, από τον οικισμό Ισιώματα και νοτιότερα περιλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα τόσο της οικιστικής ανάπτυξης, όσο και των καλλιεργήσιμων εκτάσεων του νησιού. Το έδαφος είναι περισσότερο πεδινό και με μικρότερες κλίσεις, με αποτέλεσμα να ευνοηθεί η συγκέντρωση του πληθυσμού στους οικισμούς Χώρα, Πατητήρι και Βότση και παράλληλα να αναπτυχθεί η γεωργία με κυριότερο εκφραστή την ελαιοκαλλιέργεια. Επιπλέον, εδώ βρίσκονται οι πλέον προσβάσιμες παραλίες και μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα Μάρπουντα, στο νότιο άκρο του νησιού. Κατά συνέπεια, στο νότιο τμήμα του νησιού εντοπίζεται σαφώς και το κυριότερο κομμάτι της οικονομικής ζωής.

Το υπόλοιπο τμήμα του νησιού προς τα βόρεια είναι ορεινό και περιλαμβάνει κυρίως δασικές εκτάσεις και βοσκοτόπια. Εδώ υπάρχουν οι οικισμοί του Αγίου Πέτρου, της Στενής Βάλας και των Καλαμακίων που αποκτούν έντονη δραστηριότητα τους θερινούς μήνες, καθώς και διάσπαρτες ελαιοκαλλιέργειες και κτηνοτροφικές μονάδες.

Η επισκόπηση των χρήσεων γης στην Αλοννήσο δίνει την κατεύθυνση της συγκέντρωσης των πόλων έλξης μετακινήσεων στο νησί. Στην πλειονότητά τους συγκεντρώνονται στο νότιο τμήμα, όπου βρίσκεται περίπου το 86% του συνολικού πληθυσμού. Το σύνολο των κεντρικών υπηρεσιών του Δήμου, καθώς και των εμπορικών δραστηριοτήτων εντοπίζονται στην έδρα του Δήμου, τον οικισμό Πατητήρι και δευτερευόντως στη Βότση και τη Χώρα Αλοννήσου. Στους υπόλοιπους οικισμούς του νησιού υπάρχει πληθώρα υπηρεσιών διαμονής, εστίασης και αναψυχής, με έμφαση κυρίως στον Άγιο Πέτρο, τη Στενή Βάλα και τα Καλαμάκια.

Στο εξωοικιστικό τμήμα της Αλοννήσου, οι παραλίες του νησιού αποτελούν τους κύριους πόλους έλξης μετακινήσεων, ιδιαίτερα τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, τους οποίους κορυφώνεται η τουριστική κίνηση. Πιο γνωστές παραλίες είναι ο Άγιος Δημήτριος, τα Γλυφά, ο Τζώρτζης Γιαλός, το Κοκκινόκαστρο, η Χρυσή Μηλιά και ο Ρουσούμ Γιαλός. και Άλλα σημεία ενδιαφέροντος στο νησί είναι τα διάσπαρτα ξωκκλήσια, οι Αρχαιολογικοί Χώροι, καθώς και το καταπράσινο τοπίο που καλύπτει το σύνολο της επικράτειάς του.

5.4.1 Χώρα Αλοννήσου

Η Χώρα Αλοννήσου βρίσκεται στα νοτιοδυτικά του νησιού χτισμένη πάνω σε δύο γειτονικούς λόφους και αποτελεί το μοναδικό οριοθετημένο ορεινό οικισμό της Αλοννήσου. Το υψόμετρο εκτείνεται μεταξύ ~140-200μ., με αποτέλεσμα ο οικισμός να φημίζεται για την θέα που προσφέρει προς το υπόλοιπο νησί και το Αιγαίο Πέλαγος. Η κεντρική οδός που συνδέει τον οικισμό με το υπόλοιπο νησί διέρχεται περιμετρικά αυτού και καταλήγει στο χώρο στάθμευσης Ε.Ι.Χ και στο κοιμητήριο του νησιού.

Εντός του οικισμού απαγορεύεται η χρήση Ε.Ι.Χ., καθώς το σύνολο του οικισμού αποτελείται από πλακόστρωτα και λιθόστρωτα σοκάκια, πεζοδρόμους και σκαλοπάτια. Κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία. Κεντρικός πυρήνας είναι **το Κάστρο**, που αποτελεί το παλιότερο τμήμα του οικισμού. Κατά μήκος της κεντρικής οδού που ξεκινάει από την κύρια είσοδο στον οικισμό, καθώς και εντός και περιμετρικά του Κάστρου, συγκεντρώνεται η πλειονότητα των εμπορικών επιχειρήσεων και των υπηρεσιών εστίασης και αναψυχής στους ισόγειους ορόφους των κτισμάτων. Στον υπόλοιπο οικισμό υπάρχουν πολλά διάσπαρτα ξενοδοχεία και άλλα τουριστικά καταλύματα.

Άλλα ενδιαφέροντα κτίρια στη Χώρα Αλοννήσου είναι

- Το Λαογραφικό Μουσείο στην είσοδο του Κάστρου
- Το παλαιό Δημοτικό Σχολείο. Σήμερα το σχολείο λειτουργεί ως ενημερωτικό κέντρο του Υποθαλάσσιου Μουσείου Αλοννήσου.
- Το παλαιό κτίριο της Αστυνομίας.
- Ο Ι.Ν. Γεννήσεως του Χριστού κ.α.



Εικόνα 13: Ι.Ν. Γεννήσεως του Χριστού στην Χώρα Αλοννήσου. (Πηγή: <https://thepaperboat.gr/2016/07/22/alonissos-sporades-greece/>)

5.4.2 Πατηήρι

Το Πατηήρι είναι η διοικητική έδρα της Αλοννήσου και ο πολυπληθέστερος οικισμός. Το όνομα του οικισμού προέρχεται από το πατηήρι του σταφυλιού κατά την διαδικασία παραγωγής του κρασιού. Αποτελεί επίσης το μοναδικό λιμάνι του νησιού. Κύρια χρήση του οικισμού είναι η κατοικία. Εντούτοις, εδώ και κυρίως στην πολεοδομημένη περιοχή του οικισμού, συγκεντρώνονται όλες οι διοικητικές, κοινωνικές και οικονομικές υπηρεσίες του νησιού. Καταγράφηκαν εδώ **το Δημαρχείο, το Περιφερειακό Ιατρείο, η Αστυνομία, η Πυροσβεστική υπηρεσία, το ΚΕΠ, το Ταχυδρομείο, το Λιμεναρχείο** κ.α.. Επιπλέον, στην ίδια περιοχή συγκεντρώνονται και όλες οι βαθμίδες εκπαίδευσης του νησιού ήτοι: **Νηπιαγωγείο, Δημοτικό Σχολείο, Γυμνάσιο και Λύκειο.**

Στο Πατηήρι εντοπίζονται και αθλητικοί χώροι, όπως το ανοιχτό γήπεδο καλαθοσφαίρισης και το κλειστό δημοτικό γυμναστήριο-γήπεδο καλαθοσφαίρισης. Ένας ακόμα σημαντικός αθλητικός χώρος του νησιού, το γήπεδο ποδοσφαίρου καταγράφηκε πλησίον της διασταύρωσης προς Μηλιά.

Το Πατηήρι διαθέτει επίσης πληθώρα υπηρεσιών εμπορίου και εστίασης – αναψυχής που συγκεντρώνονται γραμμικά στην περιοχή έμπροσθεν του επιβατικού λιμένα, καθώς και κατά μήκος των 2 κύριων οδικών αξόνων που συνδέουν τον λιμένα με το εσωτερικό του οικισμού και το υπόλοιπο νησί. Στον υπόλοιπο οικισμό υπάρχουν διάσπαρτα πολλά ξενοδοχεία και άλλα καταλύματα. Άλλα σημεία ενδιαφέροντος αποτελούν:

- Το ιστορικό και λαογραφικό μουσείο
- Το πνευματικό κέντρο Αγ. Παρασκευής
- ο Γυναικείος Αγροτουριστικός συνεταιρισμός κ.α.



Εικόνα 14: Άποψη του λιμένα και του παραλιακού μετώπου στον οικισμό Πατητήρι. (Πηγή: <https://alonissos.gr/μέρη-να-επισκεφθείτε/περιηγήσεις-στην-αλοννησο/το-πατητηρι.html>)

5.4.3 Βότση

Η Βότση είναι οικισμός γειτονικός με το Πατητήρι, χτισμένος αμφιθεατρικά γύρω από έναν φυσικό κόλπο. Είναι οριοθετημένος οικισμός και διαθέτει αρκετά μεγάλο πληθυσμό, για τα επίπεδα των οικισμών της Αλοννήσου, όντας ο δεύτερος μεγαλύτερος πληθυσμιακά οικισμός. Δεδομένου ότι όλες οι κεντρικές υπηρεσίες του Δήμου, καθώς και πληθώρα άλλων σημαντικών χρήσεων γης και σημείων ενδιαφέροντος βρίσκονται στο Πατητήρι, σε απόσταση μικρότερη από 1,5χλμ. στη Βότση κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία στη συντριπτική πλειονότητα των ιδιοκτησιών. Εντός του οικισμού υπάρχουν κάποια καταστήματα και κυρίως μίνι μάρκετ για την εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Σημείο αναφοράς για τη Βότση αλλά και τη γύρω περιοχή εν γένει είναι το αλιευτικό καταφύγιο στον κόλπο της Βότσας. Το καταφύγιο κατασκευάστηκε τα τελευταία χρόνια με την επέκταση του μόλου, την κατασκευή νέου κρηπιδώματος για την επέκταση του λιμένα και ράμπας ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών. Αποτελεί σημαντικό έργο για τον ελλιμενισμό αλιευτικών και άλλων σκαφών, δίνοντας προοπτική για περαιτέρω ανάπτυξη του οικισμού.

Στα δυτικά του κόλπου βρίσκεται το ελικοδρόμιο της Αλοννήσου, η πρόσβαση στο οποίο γίνεται μέσω της Βότσας.



Εικόνα 15: Άποψη του αλιευτικού καταφυγίου στον οικισμό της Βότσης. (Πηγή: Αυτοψία αναδόχου)

5.4.4 Στενή Βάλα - Καλαμάκια

Οι οριοθετημένοι οικισμοί Στενή Βάλα και Καλαμάκια βρίσκονται αρκετά πιο βόρεια από τα κύρια σημεία συγκέντρωσης πληθυσμού στην Αλόνησο, στα ανατολικά παράλια του κεντρικού τμήματος της Αλοννήσου. Δεν διαθέτουν σημαντικό μόνιμο πληθυσμό και η κύρια λειτουργία τους είναι η εποχική κατοικία και ο τουρισμός, λόγω της θέσης τους και του φυσικού τοπίου που τους περιβάλλει. Στο παραλιακό μέτωπο υπάρχει γραμμική συγκέντρωση καταστημάτων εστίασης και αναψυχής και στο εσωτερικό των οικισμών υπάρχουν αρκετά τουριστικά καταλύματα και λίγες κατοικίες. Για το λόγο αυτό υπάρχει μεγάλη έλξη μετακινήσεων προς τους οικισμούς αυτούς τους θερινούς μήνες, οπότε αυξάνεται σημαντικά ο πληθυσμός τους.

Η Στενή Βάλα είναι χτισμένη στην έξοδο ενός φυσικού κόλπου που λειτουργεί ως αλιευτικό καταφύγιο. Αντίθετα, στα Καλαμάκια δεν υπάρχει τέτοιος φυσικός σχηματισμός, με αποτέλεσμα να έχει κατασκευαστεί μόλος στο λιμάνι του οικισμού, που λειτουργεί ως κυματοθραύστης για την προστασία των σταθμευμένων σκαφών.

Πλησίον των δύο οικισμών βρίσκεται το υποθαλάσσιο μουσείο Αλοννήσου. Το μουσείο περιλαμβάνει ένα από τα μεγαλύτερα ναυάγια της Κλασικής Εποχής και θεωρείται αρχαιολογικός θησαυρός, λόγω του μεγάλου αριθμού ανέπαφων ευρημάτων. Σήμερα το μουσείο είναι ανοιχτό για επισκέψεις δυτών αναψυχής, κατόχων του δεύτερου διπλώματος κατάδυσης.

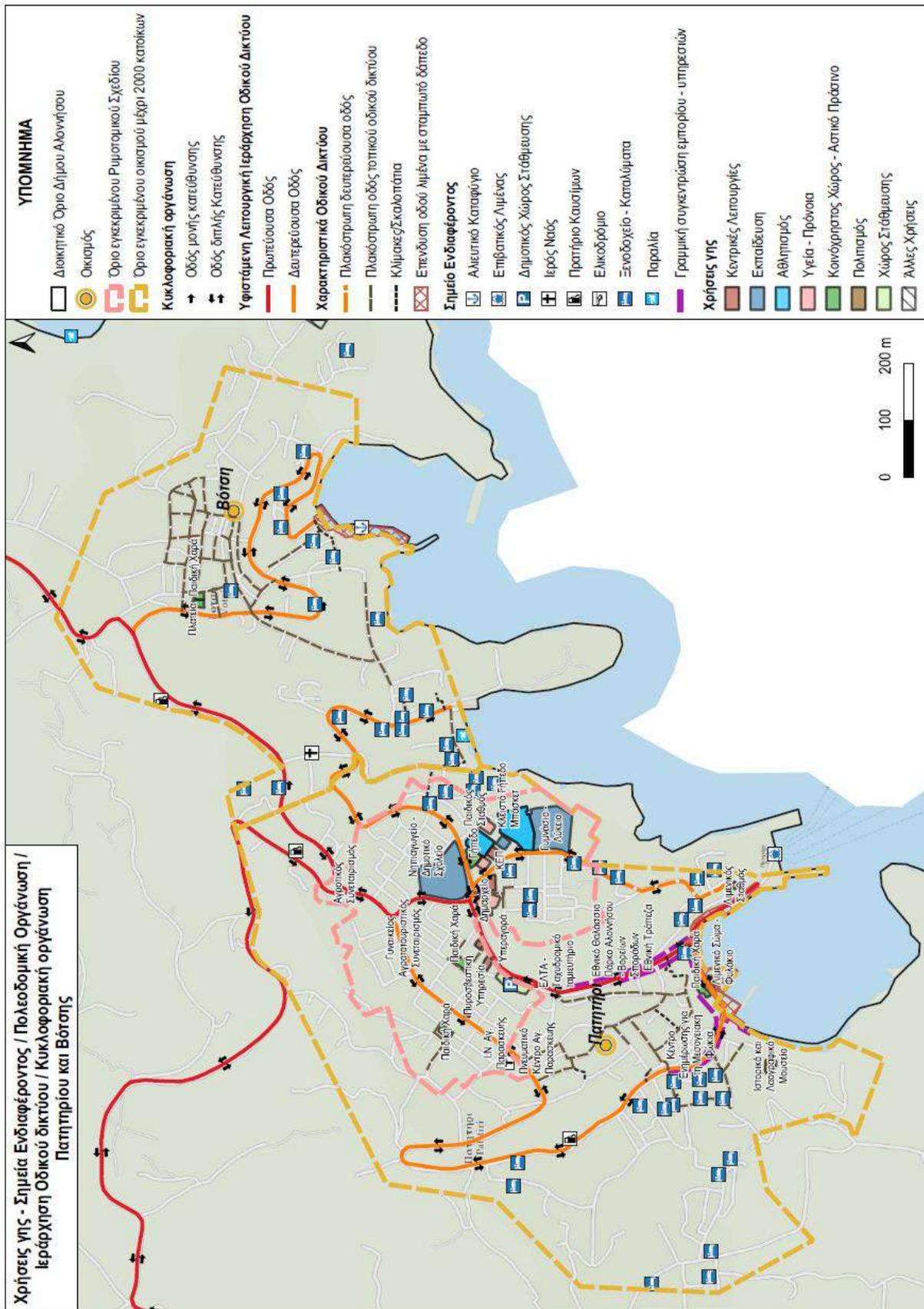


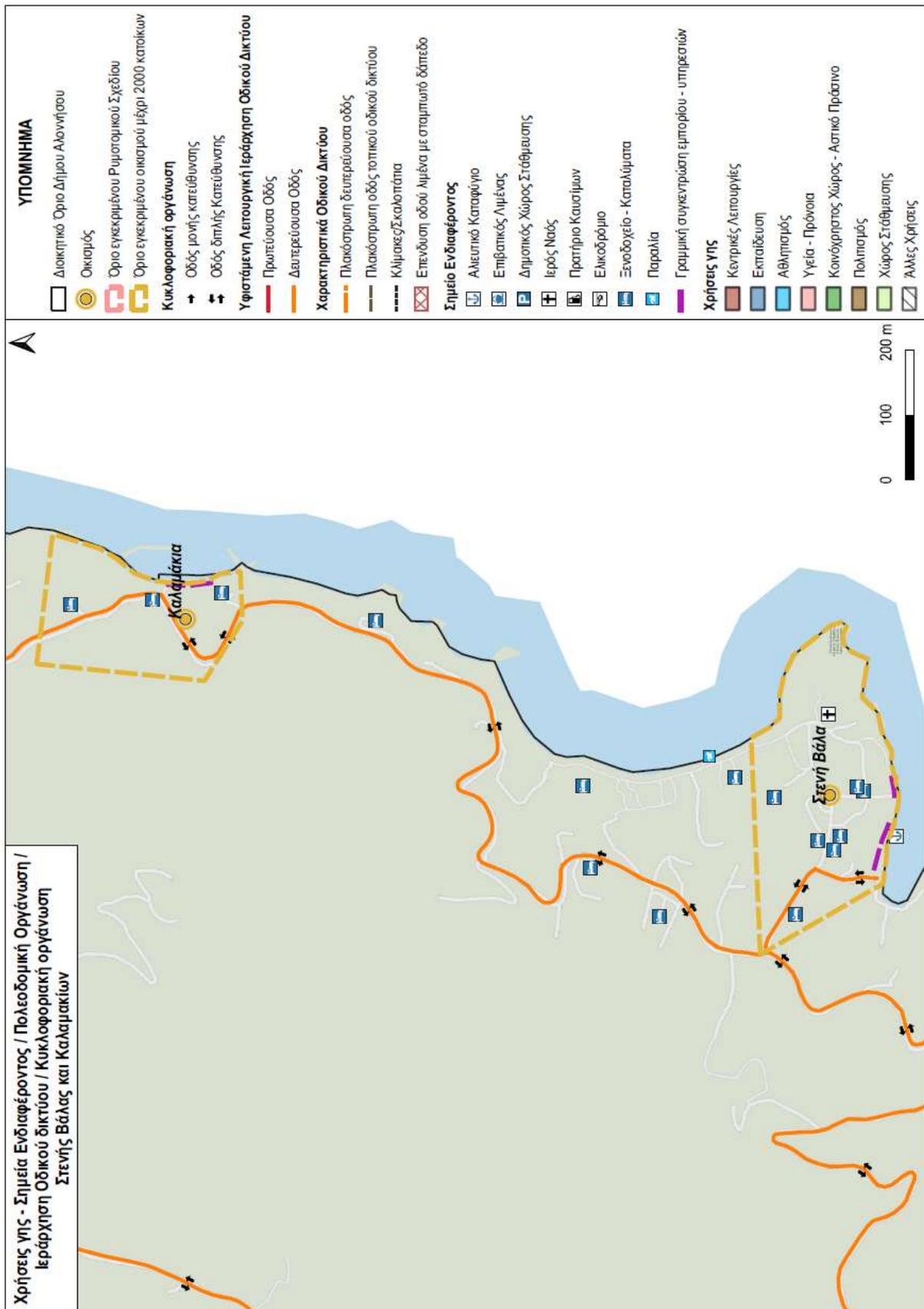
Εικόνα 16: Αριστερά ο όρμος της Στενής Βάλας με τον ομώνυμο πληθυσμό. Δεξιά ο οικισμός Καλαμάκια (Πηγή: <https://alonissos.gr/αλόνησος/αλόνησος-με-μια-ματια.html>)

5.4.5 Άγιος Πέτρος - Μαρπούντα

Ο Άγιος Πέτρος και τα Μαρπούντα αποτελούν οικισμούς με πολύ μικρό πληθυσμό. Ο Άγιος Πέτρος διαθέτει παραλία και συγκεντρώνει τουριστικά καταλύματα γύρω από αυτήν. Τα Μαρπούντα διαθέτουν επίσης παραλία και μεγάλο ξενοδοχειακό συγκρότημα πλησίον αυτής.

Οι επικρατούσες χρήσεις γης και οι πόλοι έλξης μετακινήσεων στο Δήμο Αλοννήσου απεικονίζονται στο θεματικό χάρτη A-1 *Ιεράρχηση/Κυκλοφοριακή Οργάνωση Οδικού Δικτύου – Πολεοδομική Οργάνωση – Κύριοι Πόλοι έλξης Μετακινήσεων*, που συνοδεύει την παρούσα τεχνική έκθεση.





6 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

6.1 Θεσμοθετημένο οδικό δίκτυο

Οι κύριες οδοί προσπέλασης στο Δήμο Αλοννήσου είναι αυτές που συνδέουν τους οικισμούς μεταξύ τους, καθώς και το σύνολο του νησιού σε κατεύθυνση Βορειοανατολικά – Νοτιοδυτικά. Συγκεκριμένα, οι κύριες διαδρομές που χρησιμοποιούνται είναι:

- Από τη Χώρα Αλοννήσου προς Πατητήρι
- Από Πατητήρι προς Γέρακα.
- Από τον παραπάνω δρόμο προς τους υπόλοιπους οικισμούς και προορισμούς στα κεντρικά και βορειοανατολικά του νησιού (Βότση, Ρουσούμ Γιαλός, Άγιος Πέτρος, Στενή Βάλα, Καλαμάκια κ.α.).

Η οδός Πατητήρι – Χώρα είναι χαρακτηρισμένη ως κύριος δημοτικός δρόμος με την υπ' αριθμ. 1477/04-03-2002 Απόφαση Νομάρχη Βόλου (ΦΕΚ 229Δ/22-03-2002). Επιπλέον, το τμήμα Πατητήρι – Γέρακα είναι χαρακτηρισμένο ως κύριος κοινοτικός δρόμος¹⁰.

6.2 Δομή οδικού δικτύου

Η δομή του οδικού δικτύου αφορά στον τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκε η περιοχή παρέμβασης προκειμένου να εξασφαλίζεται η σύνδεση και η πρόσβαση μεταξύ των οικισμών ή των λοιπών θυλάκων εκτός σχεδίου αποτυπώνοντας κατά αυτόν τον τρόπο την ανάπτυξη και λειτουργική διάταξη των κύριων αναπτυγμένων χρήσεων γης στο νησί. Συγκεκριμένα, τρεις (3) είναι οι βασικοί τύποι που διαμορφώθηκαν σε διάφορα μεγέθη συσσωρευτικά και αντιπροσωπεύουν την υφιστάμενη δομή του δικτύου του Δήμου Αλοννήσου:

- η **τυχαία δομή**: ο ακανόνιστος χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο (κάνναβο) που ακολουθεί μια *οποιοδήποτε* κανονικότητα αναφορικά με τον τρόπο παράθεσης των κτιρίων, των πλατειών ή/και γενικά των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων. Αποτυπώνεται κυρίως στους οικισμούς της Χώρας, Πατητήρι (περιοχή εκτός ρυμοτομικού σχεδίου), Βότση και Στενή Βάλα
- η **γραμμική (ταινιακή) δομή**: η ανάπτυξη περιοχών σε ζώνες κατά μήκος ή/και εκατέρωθεν της κεντρικής αρτηρίας. Αποτυπώνεται κυρίως στον οικισμό Καλαμάκια, που ουσιαστικά έχει αναπτυχθεί σχεδόν εξ' ολοκλήρου κατά μήκος της παραλιακής οδού.
- το **δικτυωτό πλέγμα**: η ανάπτυξη των οδών σε ομοίμορφο σχέδιο (κάνναβο) με συγκεκριμένη κανονικότητα μεταξύ της χωροθέτησης κεντρικών λειτουργιών ή άλλων πολεοδομικών στοιχείων. Αποτυπώνεται κυρίως στο εντός ρυμοτομικού σχεδίου τμήμα του οικισμού Πατητήρι.

¹⁰ Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Αλοννήσου (Β2 στάδιο)

6.3 Ιεράρχηση οδικού δικτύου κατά Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Αλοννήσου (Β1 στάδιο)

Σύμφωνα με το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Αλοννήσου, το οδικό δίκτυο του νησιού αποτελείται από έναν πρωτεύοντα άξονα και ένα μεγάλο αριθμό δευτερευόντων αξόνων καθώς και αγροτικών οδών. Ο πρωτεύων άξονας συνδέει την Χώρα Αλοννήσου με τον Γέρακα, ξεκινώντας από τον λιμένα στο Πατητήρι και περνώντας από τον οικισμό Χώρα στα νότια και τους οικισμούς Βότση, Στενή Βάλα και Καλαμάκια βορειότερα. Το τμήμα Πατητήρι - Γέρακας χαρακτηρίζεται ως κύριος Κοινοτικός δρόμος και το τμήμα Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου ως κύριος Δημοτικός δρόμος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στο πρωτεύον δίκτυο εντάσσεται μόνο ο δυτικός κλάδος των κύριων οδών που διασχίζουν το Πατητήρι και όχι ο ανατολικός. Επιπλέον, οι οδοί που συνδέουν τον κύριο κοινοτικό δρόμο με τους οικισμούς Στενή Βάλα και Καλαμάκια χαρακτηρίζονται ως δευτερεύοντες άξονες ή αγροτικοί δρόμοι.

6.4 Υφιστάμενη λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου.

Για τον προσδιορισμό της υφιστάμενης λειτουργικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου της Αλοννήσου, λήφθηκαν υπόψιν τα παρακάτω κριτήρια:

- Η φόρτιση του οδικού δικτύου.
- Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά κάθε οδού
- Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου (πλάτος οδού, αριθμός λωρίδων κυκλοφορίας κ.λπ.)
- Το δίκτυο διέλευσης της δημοτικής συγκοινωνίας. Κατά κανόνα το δίκτυο αυτό έχει βαρύνουσα σημασία στην κυκλοφοριακή οργάνωση και τη δομή των μετακινήσεων μιας περιοχής.

Έτσι, δημιουργούνται οι κάτωθι βαθμίδες:

A. **Πρωτεύουσα οδός:** ορίζεται το οδικό δίκτυο που διατρέχει το σύνολο του νησιού από τη Χώρα μέχρι τη διασταύρωση προς Πατητήρι/ Γέρακα και από τον λιμένα του Πατητηρίου μέχρι το βορειότερο άκρο του νησιού, τον οικισμό του Γέρακα. Εξυπηρετεί μεγάλους μετακινήσεις, που όμως εμφανίζουν, κατά κανόνα, χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και έχει προτεραιότητα έναντι των υπόλοιπων οδών. Το πρωτεύον αυτό οδικό δίκτυο κατά κανόνα ταυτίζεται με το κύριο κοινοτικό/δημοτικό οδικό δίκτυο που αναφέρεται στο Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Αλοννήσου. Η μόνη διαφοροποίηση σε σχέση με το κύριο δίκτυο του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. είναι η μη ένταξη του δυτικού οδικού κλάδου στο Πατητήρι στην κατηγορία της πρωτεύουσας οδού και η αντικατάστασή του με τον άξονα που διέρχεται από την περιοχή των κεντρικών εξυπηρετήσεων του νησιού (Δημοτικό σχολείο, Αστυνομικό τμήμα κ.λπ.). Η επιλογή του άξονα αυτού βασίστηκε στους υψηλότερους φόρτους που τον διακρίνουν, τη δυνατότητα αμεσότερης σύνδεσης με τον επιβατικό λιμένα και τη διέλευση της αστικής συγκοινωνίας μέσω αυτού.

B. **Δευτερεύουσα οδός:** ορίζεται το οδικό δίκτυο που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις του τοπικού δικτύου για να τις διοχετεύσει στο πρωτεύον οδικό δίκτυο. Εξυπηρετεί μετακινήσεις σύνδεσης των πρωτευουσών οδών με τους οικισμούς του νησιού αλλά χαρακτηρίζεται από χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Έχει προτεραιότητα έναντι των τοπικών οδών.

B. **Τοπικό οδικό δίκτυο:** ορίζεται το οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες παρόδιες χρήσεις όπως κατοικία, εμπορικές χρήσεις κ.α. Το μήκος μετακίνησης είναι μικρό, με μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Οι ταχύτητες κυκλοφορίας είναι αντίστοιχα μικρές. Η τοπική οδός παραχωρεί προτεραιότητα στην κύρια βαθμίδα του οδικού δικτύου.

Με βάση τα παραπάνω, το οδικό δίκτυο της Αλοννήσου εντάσσεται στις εξής βαθμίδες:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ		
Βαθμίδα ιεράρχησης	Οδός	
Κύριο Οδικό δίκτυο	Πρωτεύουσα Οδός	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Οδός Πατητήρι-Χώρα ▪ Οδός Πατητήρι-Γέρακας
	Δευτερεύουσα οδός	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κύρια οδός Πατητηρίου (δυτικό σκέλος) ▪ Οδός από πρωτεύουσα οδό προς Βότση ▪ Οδός από πρωτεύουσα οδό προς Κάβο ▪ Οδός από πρωτεύουσα οδό προς Ρουσούμ Γιαλό ▪ Οδός από πρωτεύουσα οδό προς Στενή Βάλα ▪ Οδός από πρωτεύουσα οδό προς Καλαμάκια ▪ Οδός Στενή Βάλα - Καλαμάκια
Τοπικό οδικό δίκτυο	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Όλο το λοιπό οδικό δίκτυο 	

Η υφιστάμενη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου της Αλοννήσου απεικονίζεται στον θεματικό χάρτη *A-1 Ιεράρχηση/Κυκλοφοριακή Οργάνωση Οδικού Δικτύου – Πολεοδομική Οργάνωση – Κύριοι Πόλοι έλξης Μετακινήσεων*, που συνοδεύει την παρούσα τεχνική έκθεση.

6.5 Συλλογή γεωμετρικών δεδομένων – υποδομής κύριου οδικού δικτύου.

Στο πλαίσιο της παρούσας υπηρεσίας, πραγματοποιήθηκε απογραφή¹¹ των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του οδικού δικτύου στους υπό εξέταση οικισμούς.

Συγκεκριμένα, συλλέχθηκαν στοιχεία αναφορικά με:

- Το είδος οδού και σε περίπτωση μονοδρόμων, η κατεύθυνση κυκλοφορίας,
- Τη λειτουργική διατομή της οδού,
- Σημειώθηκε η ύπαρξη ή μη εσοχών για στάθμευση και ο αριθμός θέσεων στάθμευσης σε αυτές,
- Η ύπαρξη ή μη πιάτσας ΤΑΧΙ ή/και αφετηρίας λεωφορείου,
- Στοιχεία κατακόρυφης και οριζόντιας ρυθμιστικής και πληροφοριακής σήμανσης.

Στο θεματικό χάρτη A-2 όπου παρουσιάζεται το πλάτος των οδοστρωμάτων δημιουργούνται οι εξής κατηγορίες:

¹¹ Μήνας Αυτοψίας: Μάιος 2022

- Πλάτος <6,0μ. Το πλάτος οδοστρώματος των 6,0μ. είναι το ελάχιστο ικανοποιητικό για την απρόσκοπτη και άνετη διέλευση των οχημάτων σε οδούς διπλής κατεύθυνσης με πολύ μικρή αναλογία φορτηγών¹² στο σύνολο της κυκλοφορίας (3,0μ. ανά λωρίδα κυκλοφορίας)¹³
- Πλάτος 6,0 - < 10,0μ. Σε αυτό το διάστημα το πλάτος των οδοστρωμάτων είναι επαρκές για την άνετη κυκλοφοριακή ροή, εντούτοις δεν επιτρέπει την ταυτόχρονη στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Στις μικρότερες τιμές πλάτους αυτής της κατηγορίας η στάθμευση ακόμα και στη μία πλευρά της οδού αναμένεται να δημιουργήσει προβλήματα στη διέλευση των οχημάτων.
- Πλάτος >=10,0μ. Το πλάτος αυτό ενδείκνυται για την κυκλοφορία οχημάτων σε αμφίδρομες οδούς και την στάση και στάθμευση των οχημάτων εκατέρωθεν της οδού. Ως ικανοποιητικό πλάτος λωρίδας στάθμευσης λαμβάνονται τα 2μ.

Τα βασικά στοιχεία που εξήχθησαν για την περιοχή παρέμβασης είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Το κύριο οδικό δίκτυο αποτελείται από οδούς αμφίδρομες, με κατά κανόνα μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και κλίσεις που ποικίλουν. Όπως παρατηρήθηκε από τις αυτοψίες και τις απογραφικές εργασίες, παρά τη δυνατότητα αμφίδρομης κίνησης, υπάρχουν τμήματα οδών (συνήθως και μεγάλου μήκους) με μεταβαλλόμενη διατομή όπου δεν επιτρέπουν την ομαλή αμφίδρομη διέλευση των οχημάτων, τόσο λόγω της υφιστάμενης γεωμετρίας της οδού όσο και των σταθμευμένων οχημάτων παρά το κράσπεδο.
- ✓ Η πλειονότητα του κύριου οδικού δικτύου διαθέτει πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται μεταξύ 5 και 6,5μ. συνολικά (~63%). Οι μεγαλύτερες τιμές του πλάτους οδοστρωμάτων εντοπίζονται στο κύριο οδικό δίκτυο και συγκεκριμένα στην είσοδο του οικισμού Πατητήρι (~8-8,5μ.), στον κόμβο T μεταξύ του κύριου οδικού δικτύου και της δευτερεύουσας οδού Πατητηρίου προς τον επιβατικό λιμένα (9-14,5μ.), στον κόμβο έμπροσθεν του Δημαρχείου και του δημοτικού σχολείου (~11μ.), στο τμήμα από το Δημαρχείο μέχρι το δημοτικό χώρο στάθμευσης (~8,5-12μ.), εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα μέχρι τον λιμένα Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων (~9,5-16,5μ.), καθώς και στο δευτερεύον οδικό δίκτυο στην περιοχή του λιμένα (~7-9μ.), στην δευτερεύουσα οδό του Πατητηρίου προς τον λιμένα από τη διασταύρωση με την κύρια οδό πλησίον του δημοτικού σχολείου μέχρι τον Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής (~8-8,5μ.), στην οδό προς τον Κάβο από το Δημαρχείο μέχρι την είσοδο του Γυμνασίου-Λυκείου (~6-13μ.) και στην οδό προς Ρουσούμ Γιαλό στα πρώτα 200μ. από τη διασταύρωση με την κύρια οδό (~7-11μ.).
- ✓ Όπως προαναφέρθηκε υπάρχουν αρκετές μεταβολές κατά μήκος των οδών, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται τοπικές στενώσεις ή και διαπλατύνσεις. Στο θεματικό χάρτη που απεικονίζει το πλάτος των οδοστρωμάτων, έχει επιλεγεί η αποτύπωση της επικρατέστερης κατηγορίας πλάτους, σε περίπτωση που οι μεταβολές των διατομών είναι τοπικές/σημειακές. Σε διαφορετική περίπτωση, υπάρχει τεμαχισμός της οδού σε περισσότερα τμήματα και απεικόνιση της αντίστοιχης κατηγορίας πλάτους οδοστρωμάτων. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται τα μήκη και τα ποσοστά των οδικών τμημάτων ανά κατηγορία πλάτους στο κύριο οδικό δίκτυο της Αλοννήσου, που εξετάστηκε και απεικονίζεται στον θεματικό χάρτη Α-1.

¹² Σύμφωνα με την έρευνα σύνθεσης κυκλοφορίας της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου, τα φορτηγά και τα λεωφορεία αποτελούν μόλις το 2,25% του κυκλοφοριακού φόρτου, όπως αναλυτικά θα περιγραφεί σε επόμενο κεφάλαιο.

¹³ ΟΜΟΕ - ΚΑΟ

ΜΗΚΟΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΑΤΟΥΣ		
Πλάτος οδοστρωμάτων (μ.)	Μήκος οδικών τμημάτων (μ.)	Ποσοστό
<6	7555.9	61.4%
6-10	4431.7	36.0%
>=10	325.5	2.6%
Σύνολο	12313.2	100.0%

- ✓ Παρατηρείται ότι οι οδοί με πλάτος οδοστρώματος μικρότερο των 6μ. αποτελούν την πλειονότητα του κύριου οδικού δικτύου της Αλοννήσου. Σημαντικό τμήμα του οδικού δικτύου (~36%) έχει πλάτος μεταξύ 6 - 10μ., με τα περισσότερα από τα τμήματα αυτά να έχουν πλάτος 6-7.5μ. Τέλος, εξαιρετικά μικρό είναι το ποσοστό των οδών με μήκος μεγαλύτερο των 10μ.
- ✓ Το βασικό υλικό οδοστρώματος είναι η άσφαλτος, η κατάσταση της οποίας είναι σε μέτρια επίπεδα.
- ✓ Στο κύριο οδικό δίκτυο στην είσοδο της Χώρας το πλάτος οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ ~4,5-5,5μ. κατά κανόνα, ενώ τιμές πλάτους της τάξης των 6μ. εντοπίζονται μόνο στις οριζόντιες καμπύλες της οδού. Επιπλέον, κατά την αυτοψία που διενεργήθηκε, έγινε επισκόπηση των χαρακτηριστικών του δικτύου σοκακιών και διαδρόμων για την κυκλοφορία των κατοίκων και των επισκεπτών στη Χώρα. Τα σοκάκια διαθέτουν μικρό πλάτος 2-4μ. και είναι κατασκευασμένα από πλάκες, λίθους ή σκυρόδεμα. Οι κλίσεις είναι ιδιαίτερα μεγάλες, ενώ συχνά παρεμβάλλονται κλίμακες.
- ✓ Εντός των οικισμών και πέραν του κύριου οδικού δικτύου, υπάρχουν αρκετά στενότερες οδοί με πλάτος ~3-5μ. με κατάσταση οδοστρώματος μέτρια έως κακή. Στο λοιπό εσωτερικό δίκτυο των οικισμών απογράφηκαν επίσης τμήματα οδών που είναι αδιαμόρφωτα, με ασυνέχειες, αδιάνοικτα ή/και χωμάτινα καθώς και άλλα που σε μεγάλο μήκος τους, έχουν επιστρωθεί από πλάκες, κυβόλιθους ή/και σταμπωτά δάπεδα. Επιπλέον, λόγω του ιδιαίτερα έντονου αναγλύφου εντοπίστηκαν πολλές κλίμακες στο Πατητήρι και τη Βότση. Στο χάρτη A-1 απεικονίζονται οι πλακόστρωτες οδοί και οι κλίμακες σε αντιπροσωπευτικά τμήματα του τοπικού οδικού δικτύου στο Πατητήρι και τη Βότση, καθώς και το τμήμα της οδού του λιμένα του Πατητηρίου και του αλιευτικού καταφυγίου στη Βότση που είναι επενδεδυμένα με σταμπωτό δάπεδο. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται τα μήκη και τα ποσοστά των οδικών τμημάτων ανά κατηγορία πλάτους στο τοπικό οδικό δίκτυο του Πατητηρίου, που εξετάστηκε και απεικονίζεται στον θεματικό χάρτη A-1.

ΜΗΚΟΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΠΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΑΤΗΤΗΡΙΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΑΤΟΥΣ		
Πλάτος οδοστρωμάτων (μ.)	Μήκος οδικών τμημάτων (μ.)	Ποσοστό
<6	3621.0	88.1%
6-10	370.7	9.0%
>10	116.7	2.8%
Σύνολο	4108.4	100.0%

- ✓ Η συντριπτική πλειονότητα του οδικού δικτύου στο Πατητήρι Αλοννήσου διαθέτει πλάτος οδοστρωμάτων μικρότερο των 6μ, το οποίο κατά κανόνα είναι μικρότερο από 5 ή ακόμα και από 4μ. Το ποσοστό των οδών με πλάτος μεγαλύτερο των 6μ. δεν ξεπερνάει το 12% του συνόλου των οδών που εξετάστηκαν.
- ✓ Το δευτερεύον οδικό δίκτυο στον οικισμό Στενή Βάλα διαθέτει μικρό πλάτος οδοστρωμάτων που δεν ξεπερνά τα 6,5μ.
- ✓ Το δευτερεύον οδικό δίκτυο στον οικισμό Καλαμάκια διαθέτει μικρό πλάτος οδοστρωμάτων κατά κανόνα μεταξύ ~4,5-6,5μ.

Στο θεματικό χάρτη Α-2 παρουσιάζεται το πλάτος των οδοστρωμάτων σε αντιπροσωπευτικά τμήματα του οδικού δικτύου, με έμφαση στο κύριο οδικό δίκτυο εντός των οικισμών, καθώς και στο τοπικό δίκτυο εντός του Πατητηρίου.

6.5.1 Σήμανση και σηματοδότηση

Η υφιστάμενη ρυθμιστική σήμανση στους υπό εξέταση οικισμούς (καθώς και στο συνδετήριο δίκτυο μεταξύ τους), τόσο η κατακόρυφη (πινακίδες ρυθμιστικές, αναγγελίας κινδύνου, πληροφοριακές) όσο και η οριζόντια (διαγραμμίσεις επί του οδοστρώματος) έχουν βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια, ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των προτάσεων της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου. Εντούτοις, παρατηρούνται ελλείψεις, κυρίως στην οριζόντια ρυθμιστική σήμανση, καθώς και σημεία όπου έχει φθαρεί και δεν είναι ευδιάκριτη. Η κατάσταση των περισσότερων πινακίδων χαρακτηρίζεται ως καλή.

Όσον αφορά στην πληροφοριακή σήμανση, στην πλειονότητα των πληροφοριακών πινακίδων δεν έχουν τηρηθεί οι προδιαγραφές σχεδιασμού που ορίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία (π.χ. πεζά γράμματα, όριο αναγραφών ανά πινακίδα, είδος πληροφοριακής ήτοι πινακοποιημένη ή δείκτης, κ.α.).

Στην Αλόννησο δεν υπάρχουν εγκατεστημένοι φωτεινοί σηματοδότες.

6.6 Κυκλοφοριακή οργάνωση

Το κύριο οδικό δίκτυο αποτελείται από αμφίδρομες οδούς με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση και κλίσεις που ποικίλουν. Στο τοπικό οδικό δίκτυο, οι οδοί είναι επίσης αμφίδρομες, ενώ οι κλίσεις είναι αρκετά μεγάλες ιδιαίτερα σε τμήματα των οικισμών Πατητήρι και Βότση.

Ακολουθεί φωτογραφική τεκμηρίωση των οδοστρωμάτων, σε αντιπροσωπευτικές οδούς στο Δ. Αλοννήσου.



Εικόνα 17: Οδός εντός χερσαίας ζώνης λιμένα Πατητηρίου προς τον λιμένα Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων. Επιστροφή οδοστρώματος με σταμπωτό δάπεδο και πλατύ πεζοδρόμιο στην πλευρά της θάλασσας.



Εικόνα 18: Πλακόστρωτος πεζοδρόμος στην είσοδο του οικισμού Χώρας Αλοννήσου.



Εικόνα 19: Οδός προς Χώρα Αλοννήσου στη διασταύρωση προς παραλία Γυάλα. Απουσία πεζοδρομίων και κακή ποιότητα οδοστρώματος.



Εικόνα 20: Κεντρική οδός Στενής Βάλας στην διασταύρωση με την παραλιακή οδό του οικισμού. Πλάτος οδού ~6,5μ., με κακή ποιότητα οδοστρώματος και απουσία πεζοδρομίων εκατέρωθεν.



Εικόνα 21: Διασταύρωση οδού προς Γέρακα με οδό προς παραλία Μηλιά. Καλή ποιότητα οδοστρώματος. Απουσία πεζοδρομίων



Εικόνα 22: Αλιευτικό καταφύγιο στη Βότση. Επίστρωση οδού με σταμπωτό δάπεδο.



Εικόνα 23: Πλακόστρωτη οδός στη Βότση πλάτους ~5,5-6μ., πλησίον της παιδικής χαράς. Απουσία πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού.



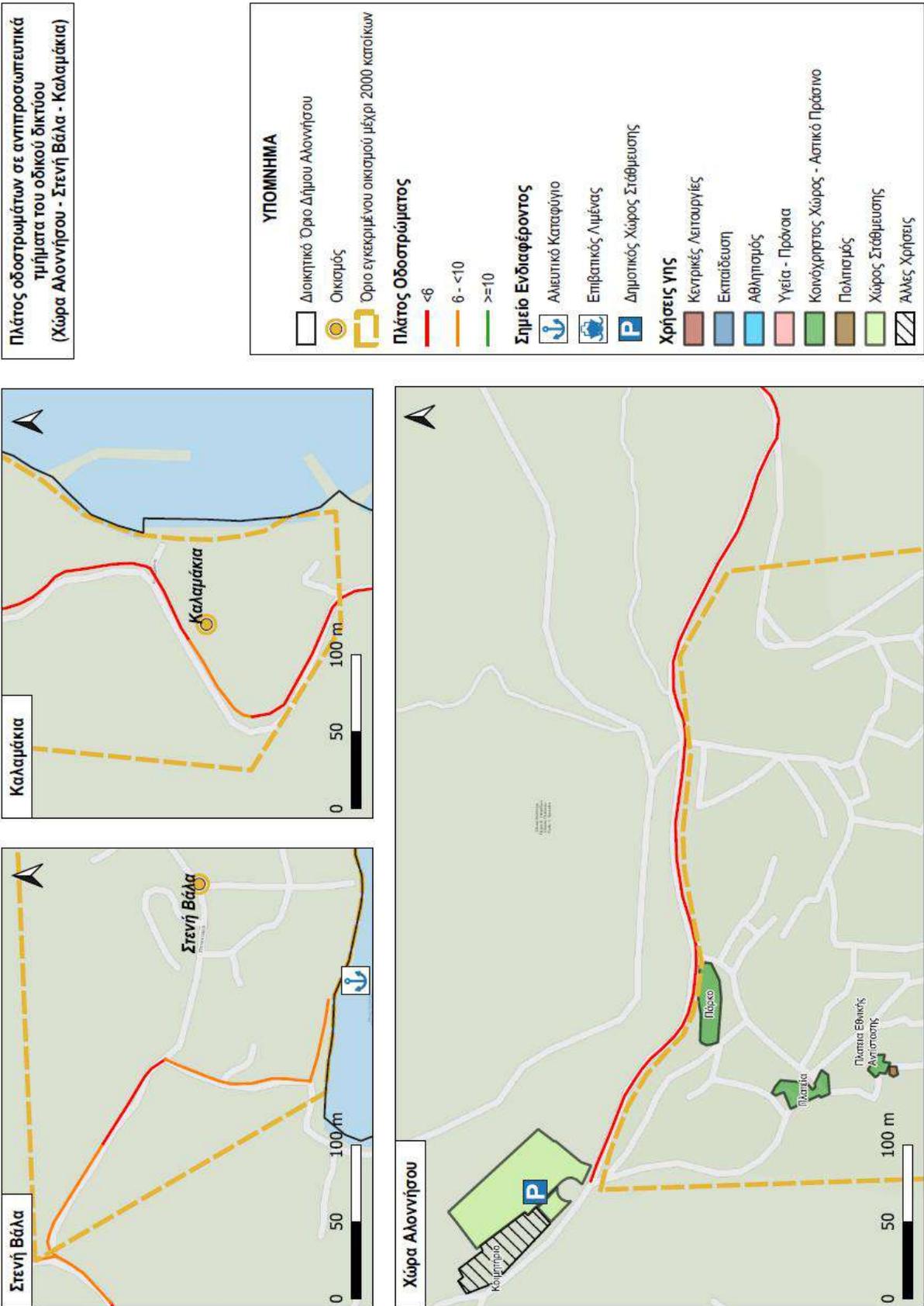
Εικόνα 24: Οδός εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Πατητηρίου. Πλάτος οδοστρώματος 3-3,5μ. με κακή ποιότητα οδοστρώματος και απουσία πεζοδρομίων.



Εικόνα 25: Πλακόστρωτη οδός εντός του Πατητηρίου στο τμήμα του οικισμού που βρίσκεται πάνω από τον λιμένα. Πολύ μικρό πλάτος οδού και απουσία πεζοδρομίων.



Εικόνα 26: Οδός με σκαλοπάτια εντός του οικισμού της Χώρας Αλοννήσου. Μεγάλη κλίση της οδού και κακή διαμόρφωση των σκαλοπατιών.



7 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, έγινε συλλογή και αξιολόγηση των φορτολογικών δεδομένων που καταγράφηκαν σε παλαιότερες κυκλοφοριακές μελέτες του Δήμου. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία για τους φόρτους στην περιοχή παρέμβασης αντλήθηκαν από την τελευταία εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου¹⁴, κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν καταγραφές τον Μάιο του έτους 2015.

7.1 Θέσεις και είδος μετρήσεων

Στο πλαίσιο της προαναφερόμενης κυκλοφοριακής μελέτης, πραγματοποιήθηκαν οι κάτωθι μετρήσεις εντός του οικισμού Πατητήρι:

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΠΑΤΗΤΗΡΙ						
Κωδικός Σταθμού	Θέση	Μεταξύ της οδού	Και της οδού	Ημερομηνία μέτρησης	Ώρες Μέτρησης	Είδος Μέτρησης
Δ1	Οδός Πατητήρι – Γέρακα	Διασταύρωση 2 ^{ης} οδού Πατητηρίου	Διασταύρωση προς Χώρα	13-14/5/2015	24ωρη μέτρηση	Μέτρηση με αυτόματο μετρητή κυκλοφορίας
Σ2	Κόμβος Νηπιαγωγείου - Δημοτικού Σχολείου			14/5/2015	11:00-12:00	Στρέφουσες κινήσεις, σύνθεση κυκλοφορίας
Σ3	Κόμβος 'Τ'			14/5/2015		Στρέφουσες κινήσεις, σύνθεση κυκλοφορίας
Σ4	Κόμβος Πατητήρι - οδός από/προς Χώρα – οδός από/προς Βότση			14/5/2015		Στρέφουσες κινήσεις, σύνθεση κυκλοφορίας

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αλοννήσου

Η επιλογή των παραπάνω σημείων για τις μετρήσεις κρίνεται ικανοποιητική δεδομένου ότι αποτελούν αντιπροσωπευτικά σημεία επί του πρωτεύοντος οδικού δικτύου, βάσει και της ιεράρχησης του παρόντος ΣΒΑΚ. Λόγω του πληθυσμού του Πατητηρίου, του λιμένα του και της συγκέντρωσης του συνόλου σχεδόν των κεντρικών λειτουργιών, όπως και πολλών άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, η πλειονότητα των κατοίκων και των επισκεπτών του νησιού διέρχεται από τα σημεία αυτά σε καθημερινή βάση. Ως εκ τούτου, η καταγραφή των κυκλοφοριακών μετρήσεων αποτυπώνει την κατάσταση της κυκλοφορίας στα πλέον επιβαρυμένα σημεία του οδικού δικτύου της Αλοννήσου.

¹⁴ «Μελέτες κυκλοφοριακών ρυθμίσεων εσωτερικού δικτύου οικισμών (διαμορφώσεις, σήμανση, χώροι στάθμευσης κ.λπ.)», Γραφείο Μελετών Συγκοινωνιακών Έργων Μάρης Ιωάννης & Συνεργάτες



Εικόνα 27: Σταθμός μέτρησης 24ωρου κυκλοφοριακού φόρτου και για τις 2 διευθύνσεις κυκλοφορίας με διπλό λάστιχο με απόσταση 1,00μ. μεταξύ τους, στο ύψος του Αγροτικού Συνεταιρισμού. (Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αλοννήσου).

7.2 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι

Οι μετρήσεις 24ωρου κυκλοφοριακού φόρτου στο Πατητήρι αποτύπωσαν το πλήθος των οχημάτων που διήλθαν από την επιλεγμένη διατομή μέτρησης σε διάστημα ενός 24ώρου καθώς και τη διακύμανση του φόρτου εντός της ημέρας.

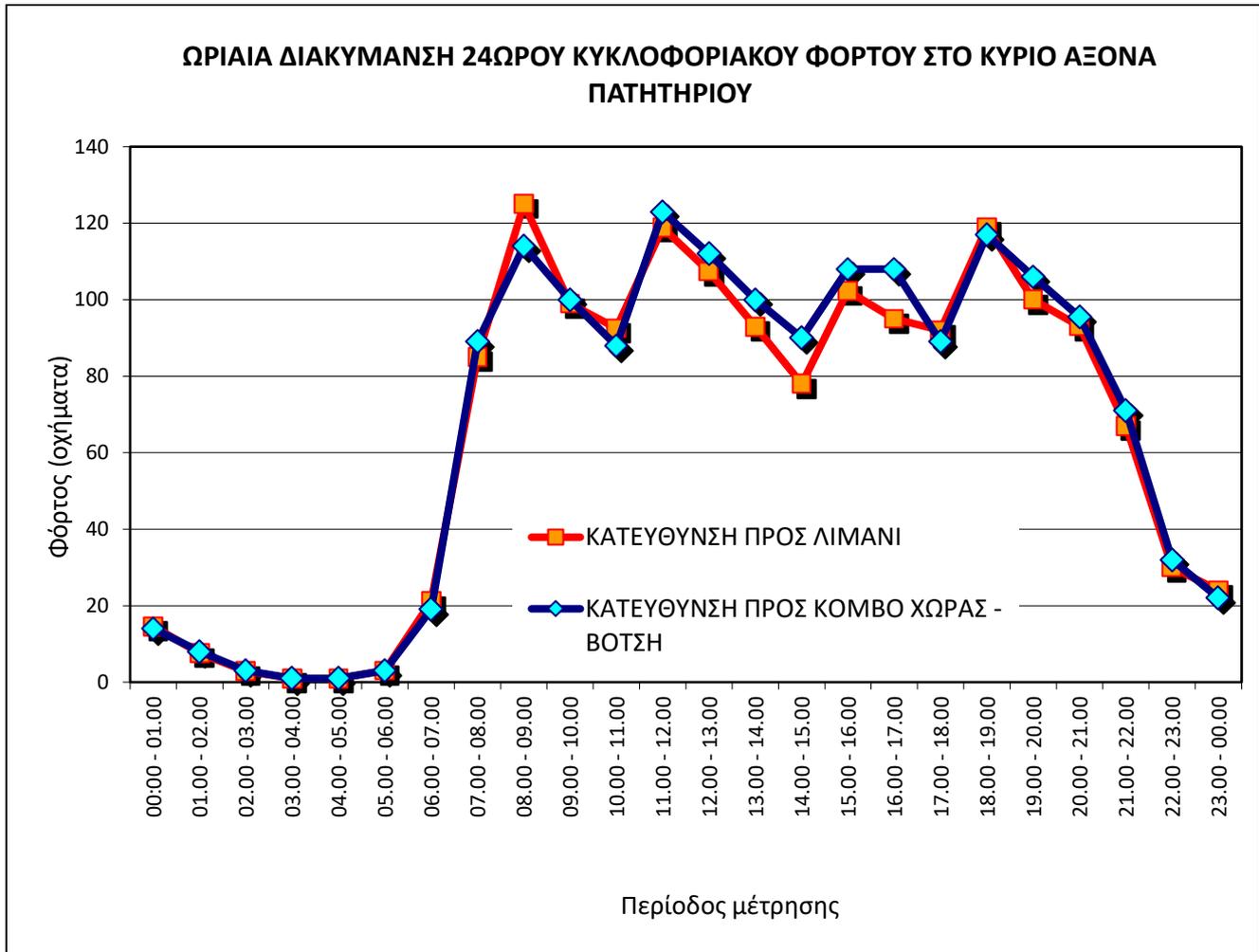
Το σύνολο του κυκλοφοριακού φόρτου στη διατομή Δ1 ανέρχεται σε 1572 οχήματα στην κατεύθυνση προς το λιμάνι και 1614 οχήματα στην κατεύθυνση προς Κόμβο Χώρας – Βότση, ήτοι 3186 οχήματα συνολικά και προς τις 2 κατευθύνσεις. Επιπλέον, από τα ωριαία δεδομένα προκύπτουν τα χαρακτηριστικά της διακύμανσης. Φαίνεται ότι υπάρχουν τρεις (3) διακριτές ώρες αιχμής ήτοι το πρωί (08:00-09:00, 7,5% του 24ωρου φόρτου) και (11:00-12:00, 7,6% του 24ωρου φόρτου), καθώς και το απόγευμα (18:00-19:00, 7,4% του 24ωρου φόρτου), με σχεδόν πανομοιότυπους φόρτους για το σύνολο των ρευμάτων κυκλοφορίας. Παράλληλα, αυξημένοι συγκριτικά φόρτοι εμφανίζονται και στα διαστήματα (12:00-13:00, 6,9% του 24ωρου φόρτου) και (19:00 – 20:00, 6,5% του 24ωρου φόρτου).

Τα δεδομένα αυτά καταδεικνύουν μια φυσιολογική διακύμανση της κυκλοφορίας που αποτυπώνει το μοτίβο της μετακίνησης των κατοίκων προς τους τόπους εργασίας, καθώς και προς την εξυπηρέτησή τους από τις δημόσιες υπηρεσίες σε μια τυπική καθημερινή ημέρα. Οι φόρτοι κυκλοφορίας γενικά χαρακτηρίζονται ως χαμηλοί.

Στο παρακάτω πίνακα καταγράφονται τα πλήρη δεδομένα των μετρήσεων φόρτου που διενεργήθηκαν, και στο ακόλουθο γράφημα φαίνεται η ωριαία διακύμανση του 24ωρου φόρτου. Είναι χαρακτηριστικό ότι και οι 2 διευθύνσεις κυκλοφορίας παρουσιάζουν κατά κανόνα την ίδια διακύμανση στη διάρκεια του 24ώρου.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ Δ1 ΟΔΟΣ ΠΑΤΗΤΗΡΙ - ΓΕΡΑΚΑ (στο ύψος του "ΑΓΡΟΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ") Μέτρηση από 13.05.2015 έως 14.05.2015							
ΩΡΑ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ ΛΙΜΑΝΙ		Μ.Ο. ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ ΚΟΜΒΟ ΧΩΡΑΣ - ΒΟΤΣΗ		Μ.Ο. ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΩΡΑΣ
	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ		ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ		
	13-Μαΐ	14-Μαΐ		13-Μαΐ	14-Μαΐ		
00:00 - 01:00	-	15	15	-	15	14	0.90%
01:00 - 02:00	-	8	8	-	8	8	0.49%
02:00 - 03:00	-	3	3	-	3	3	0.18%
03:00 - 04:00	-	1	1	-	1	1	0.06%
04:00 - 05:00	-	1	1	-	1	1	0.06%
05:00 - 06:00	-	3	3	-	3	3	0.19%
06:00 - 07:00	-	21	21	-	22	19	1.26%
07:00 - 08:00	-	85	85	-	89	89	5.46%
08:00 - 09:00	-	125	125	-	114	114	7.50%
09:00 - 10:00	-	99	99	-	100	100	6.25%
10:00 - 11:00	-	93	93	-	88	88	5.67%
11:00 - 12:00	-	119	119	-	123	123	7.59%
12:00 - 13:00	-	107	107	-	112	112	6.89%
13:00 - 14:00	-	93	93	-	100	100	6.06%
14:00 - 15:00	-	78	78	-	90	90	5.27%
15:00 - 16:00	-	102	102	-	108	108	6.60%
16:00 - 17:00	-	95	95	-	108	108	6.37%
17:00 - 18:00	-	92	92	-	89	89	5.68%
18:00 - 19:00	-	119	119	-	117	117	7.41%
19:00 - 20:00	-	100	100	-	106	106	6.47%
20:00 - 21:00	94	92	93	93	98	96	5.92%
21:00 - 22:00	67	-	67	71	-	71	4.33%
22:00 - 23:00	30	-	30	32	-	32	1.95%
23:00 - 00:00	24	-	24	22	-	22	1.44%
Σύνολο:	215	1450	1572	218	1495	1614	
Φόρτος ώρας αιχμής:	94	125	125	93	123	123	

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αλοννήσου



Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αλοννήσου

7.3 Στρέφουσες κινήσεις και σύνθεση κυκλοφορίας.

Οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου, είχαν σκοπό τον προσδιορισμό των φόρτων όλων των ρευμάτων που έχουν πρόσβαση στους επιλεγμένους κόμβους. Δεδομένων των χαμηλών φόρτων στην περιοχή παρέμβασης, η διάρκεια των μετρήσεων επιλέχθηκε να είναι ωριαία. Παράλληλα με την μέτρηση των φόρτων έγινε και ανάλυση της σύνθεσης της κυκλοφορίας. Οι κατηγορίες οχημάτων που μετρήθηκαν είναι οι εξής:

- Δίκυκλα
- Ι.Χ. – ΤΑΞΙ
- Φορτηγά και λεωφορεία

Με σκοπό τη σύγκριση των επιλεγμένων σταθμών μέτρησης, έγινε αναγωγή των διαφόρων τύπων οχημάτων σε ισοδύναμα Μ.Ε.Α. (Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων – Ι.Χ.), με βάση τους ακόλουθους συντελεστές:

- Δίκυκλα 0,5 (δύο δίκυκλα ισοδύναμα με ΙΧ.)
- Ι.Χ., ΤΑΞΙ 1,00
- Φορτηγά, Λεωφορεία 2,00

Η ανάλυση κατέδειξε ότι τα δίκυκλα αποτελούν το 35,31% των οχημάτων κυκλοφορίας, τα Ι.Χ. και ΤΑΞΙ το 62,44% και τα Φορτηγά και Λεωφορεία μόλις το 2,25%.

Στον ακόλουθο πίνακα καταγράφεται η σύνθεση της κυκλοφορίας στο σύνολο των επιλεγμένων σταθμών μέτρησης.

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΡΗΣΗΣ						
Σταθμός Μέτρησης	Κωδικός σταθμού	Ημερομηνία	Περίοδος μέτρησης	Σύνθεση Κυκλοφορίας		
				Δίκυκλα	ΙΧ-ΤΑΞΙ	Φορτηγά - Λεωφορεία
Κόμβος Νηπιαγωγείου – Δημοτικού σχολείου	02	14/5/2015	Ωριαία	84	147	5
Κόμβος «Τ»	03	14/5/2015	Ωριαία	93	196	6
Κόμβος Πατητήρι – από προς Χώρα/ από/προς Βότση	04	14/5/2015	Ωριαία	111	167	8
Σύνολα				288	510	18
Σύνολο οχημάτων				816		
Σύνθεση Κυκλοφορίας (%)				35,31%	62,44%	2,25%

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αλοννήσου

Στους επόμενους πίνακες και διαγράμματα καταγράφονται αναλυτικά οι στρέφουσες κινήσεις, καθώς και η σύνθεση της κυκλοφορίας σε κάθε κόμβο που εξετάστηκε.

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΟΥ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟΥ - ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 14.5.2015 (ΠΕΜΠΤΗ)

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ/ΚΑΒΟ (Α1)					ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ (Α2)					ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΣ ΧΩΡΑ (Α3)				
	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
10:00-11:00	18	0	18	0	0	1	0	3	0	0	36	0	12	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	18	0	18	0	0	1	0	3	0	0	36	0	12	0	0
ΜΕΑ	18	0	9	0	0	1	0	1	0	0	36	0	6	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ ΑΝΑ ΡΕΥΜΑ	27					3					42				
ΠΟΣΟΣΤΑ	66.67%	0.00%	33.33%	0.00%	0.00%	50.00%	0.00%	50.00%	0.00%	0.00%	85.71%	0.00%	14.29%	0.00%	0.00%

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΑΠΟ ΧΩΡΑ ΠΡΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ/ΚΑΒΟ (Β1)					ΑΠΟ ΧΩΡΑ ΠΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ (Β2)					ΑΠΟ ΧΩΡΑ ΠΡΟΣ ΛΙΜΑΝΙ (Β4)				
	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
10:00-11:00	0	0	0	1	0	10	0	10	0	0	48	0	16	4	0
ΣΥΝΟΛΑ	0	0	0	1	0	10	0	10	0	0	48	0	16	4	0
ΜΕΑ	0	0	0	3	0	10	0	5	0	0	48	0	8	12	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ ΑΝΑ ΡΕΥΜΑ	3					14					68				
ΠΟΣΟΣΤΑ	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%	0.00%	66.67%	0.00%	33.33%	0.00%	0.00%	70.59%	0.00%	11.76%	17.65%	0.00%

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΑΠΟ ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ ΠΡΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ/ΚΑΒΟ (Γ1)					ΑΠΟ ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ ΠΡΟΣ ΧΩΡΑ (Γ3)					ΑΠΟ ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ ΠΡΟΣ ΛΙΜΑΝΙ (Γ4)				
	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
10:00-11:00	0	0	0	0	0	13	0	7	0	0	3	0	5	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	0	0	0	0	0	13	0	7	0	0	3	0	5	0	0
ΜΕΑ	0	0	0	0	0	13	0	3	0	0	3	0	3	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ ΑΝΑ ΡΕΥΜΑ	0					17					5				
ΠΟΣΟΣΤΑ	#ΔΙΑΙΡ./0!	#ΔΙΑΙΡ./0!	#ΔΙΑΙΡ./0!	#ΔΙΑΙΡ./0!	#ΔΙΑΙΡ./0!	80.00%	0.00%	20.00%	0.00%	0.00%	50.00%	0.00%	50.00%	0.00%	0.00%

ΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΑΠΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ/ΚΑΒΟ ΠΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ (Δ2)					ΑΠΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ/ΚΑΒΟ ΠΡΟΣ ΧΩΡΑ (Δ3)					ΑΠΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ/ΚΑΒΟ ΠΡΟΣ ΛΙΜΑΝΙ (Δ4)				
	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
10:00-11:00	1	0	1	0	0	14	0	7	0	0	3	0	5	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	1	0	1	0	0	14	0	7	0	0	3	0	5	0	0
ΜΕΑ	1	0	1	0	0	14	0	4	0	0	3	0	3	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ ΑΝΑ ΡΕΥΜΑ	2					18					5				
ΠΟΣΟΣΤΑ	66.67%	0.00%	33.33%	0.00%	0.00%	80.00%	0.00%	20.00%	0.00%	0.00%	50.00%	0.00%	50.00%	0.00%	0.00%

ΦΟΡΤΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ
ΠΡΟΣΒΑΣΗ Α

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙ (ρεύματα Α1,Α2,Α3)

72

ΠΡΟΣΒΑΣΗ Β

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΚΟΜΒΟ "Τ" (ρεύματα Β2,Β1,Β4)

85

ΠΡΟΣΒΑΣΗ Γ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ (ρεύματα Γ1,Γ3,Γ4)

22

ΠΡΟΣΒΑΣΗ Δ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ/ΚΑΒΟ (ρεύματα Δ2,Δ3,Δ4)

24

ΦΟΡΤΟΣ ΣΚΕΛΩΝ

ΦΟΡΤΟΣ ΛΙΜΑΝΙ (ρεύματα Α1,Α2,Α3,Β4,Γ4,Δ4)

108

ΦΟΡΤΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ (ρεύματα Β1,Β2,Β4,Α3,Γ3,Δ3)

161

ΦΟΡΤΟΣ ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ (ρεύματα Γ1,Γ3,Γ4,Α2,Β2,Δ2)

40

ΦΟΡΤΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ/ΚΑΒΟ (ρεύματα Δ2,Δ3,Δ4,Α1,Β1,Γ1)

54

ΦΟΡΤΟΣ ΡΕΥΜΑΤΩΝ

Α1 Κατεύθυνση προς ΚΑΒΟ

27

Α2 Κατεύθυνση προς ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ

3

Α3 Κατεύθυνση προς ΧΩΡΑ

42

Β2 Κατεύθυνση προς ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ

14

Β1 Κατεύθυνση προς ΚΑΒΟ

3

Β4 Κατεύθυνση προς ΛΙΜΑΝΙ

68

Γ1 Κατεύθυνση προς ΚΑΒΟ

0

Γ3 Κατεύθυνση προς ΧΩΡΑ

17

Γ4 Κατεύθυνση προς ΛΙΜΑΝΙ

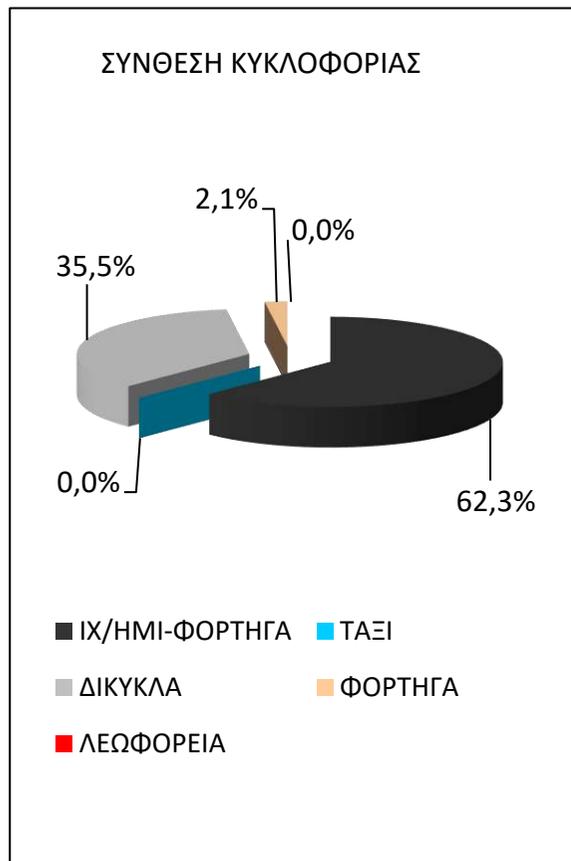
5

Δ2 Κατεύθυνση προς ΡΟΥΣΣΟΥΜ ΓΙΑΛΟ

2

Δ3 Κατεύθυνση προς ΧΩΡΑ
Δ4 Κατεύθυνση προς ΛΙΜΑΝΙ

18
5



**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΟΥ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ "Τ" - ΒΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟΥ/ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 14.5.2015 (ΠΕΜΠΤΗ)

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	Από Λιμάνι προς Χώρα (ανατολικά) (Α-1)					Από Λιμάνι προς Πατητήρι (δυτικά) (Α-2)					Από Πατητήρι (δυτικά) προς Λιμάνι (Γ-3)				
	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
11:00-12:00	65	6	24	6	0	16	0	4	0	0	12	0	20	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	65	6	24	6	0	16	0	4	0	0	12	0	20	0	0
ΜΕΑ	65	6	12	18	0	16	0	2	0	0	12	0	10	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ ΑΝΑ ΡΕΥΜΑ	100					18					22				
ΠΟΣΟΣΤΑ	64.71%	5.88%	11.76%	17.65%	0.00%	88.89%	0.00%	11.11%	0.00%	0.00%	54.55%	0.00%	45.45%	0.00%	0.00%

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	Από Πατητήρι (δυτικά) προς Χώρα (Γ-1)					Από Χώρα προς Πατητήρι (δυτικά) (Β-2)					Από Χώρα προς Λιμάνι (Β-3)				
	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
11:00-12:00	6	0	17	0	0	34	0	6	0	0	57	0	23	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	6	0	17	0	0	34	0	6	0	0	57	0	23	0	0
ΜΕΑ	6	0	9	0	0	34	0	3	0	0	57	0	11	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ ΑΝΑ ΡΕΥΜΑ	14					37					69				
ΠΟΣΟΣΤΑ	40.00%	0.00%	60.00%	0.00%	0.00%	92.31%	0.00%	7.69%	0.00%	0.00%	83.33%	0.00%	16.67%	0.00%	0.00%

ΦΟΡΤΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ
ΠΡΟΣΒΑΣΗ Α

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙ (ρεύματα Α1,Α2)

118

ΠΡΟΣΒΑΣΗ Β

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΧΩΡΑ (ρεύματα Β2,Β3)

106

ΠΡΟΣΒΑΣΗ Γ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΠΑΤΗΤΗΡΙ ΔΥΤΙΚΑ (ρεύματα Γ1,Γ3)

36

ΦΟΡΤΟΣ ΣΚΕΛΩΝ

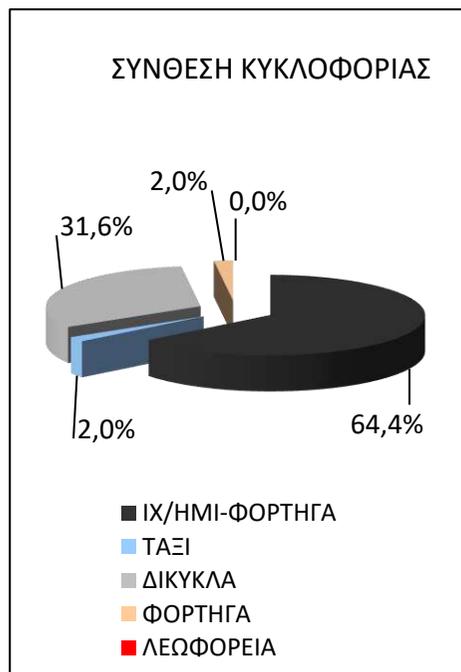
ΦΟΡΤΟΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙ (ρεύματα Α1,Α2,Β3,Γ3)

209

ΦΟΡΤΟΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ ΧΩΡΑ (ρεύματα Β2,Β3,Γ1,Α1)	220
ΦΟΡΤΟΣ ΑΠΟ ΠΑΤΗΤΗΡΙ ΔΥΤΙΚΑ (ρεύματα Γ1,Γ3,Β2,Α2)	92

ΦΟΡΤΟΣ ΡΕΥΜΑΤΩΝ

A1	Κατεύθυνση προς ΧΩΡΑ	100
A2	Κατεύθυνση προς ΠΑΤΗΤΗΡΙ δυτικά	18
B2	Κατεύθυνση προς ΠΑΤΗΤΗΡΙ δυτικά	37
B3	Κατεύθυνση προς ΛΙΜΑΝΙ	69
Γ1	Κατεύθυνση προς ΧΩΡΑ	14
Γ3	Κατεύθυνση προς ΛΙΜΑΝΙ	22



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΟΥ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ
ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΤΗΤΗΡΙ - ΧΩΡΑ/ΒΟΤΣΗ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 14.5.2015 (ΠΕΜΠΤΗ)

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	Από Λιμάνι προς Βότση (ανατολικά) (Α-1)					Από Λιμάνι προς Χώρα (δυτικά) (Α-2)					Από Χώρα προς Λιμάνι (Γ-3)				
	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
11:00-12:00	40	0	33	3	0	24	0	24	0	0	18	0	18	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	40	0	33	3	0	24	0	24	0	0	18	0	18	0	0
ΜΕΑ	40	0	17	10	0	24	0	12	0	0	18	0	9	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ ΑΝΑ ΡΕΥΜΑ	66					35					26				
ΠΟΣΟΣΤΑ	60.00%	0.00%	25.00%	15.00%	0.00%	66.67%	0.00%	33.33%	0.00%	0.00%	66.67%	0.00%	33.33%	0.00%	0.00%

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	Από Χώρα προς Βότση (Γ-1)					Από Βότση προς Χώρα (Β-2)					Από Βότση προς Λιμάνι (Β-3)				
	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΙΧ/ΗΜΙ-ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
11:00-12:00	24	0	8	0	0	8	0	4	0	0	55	0	25	4	0
ΣΥΝΟΛΑ	24	0	8	0	0	8	0	4	0	0	55	0	25	4	0
ΜΕΑ	24	0	4	0	0	8	0	2	0	0	55	0	13	13	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ ΑΝΑ ΡΕΥΜΑ	28					10					80				
ΠΟΣΟΣΤΑ	85.71%	0.00%	14.29%	0.00%	0.00%	80.00%	0.00%	20.00%	0.00%	0.00%	68.42%	0.00%	15.79%	15.79%	0.00%

ΦΟΡΤΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ
ΠΡΟΣΒΑΣΗ Α

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙ (ρεύματα Α1,Α2)

101
ΠΡΟΣΒΑΣΗ Β

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΒΟΤΣΗ (ρεύματα Β2,Β3)

90
ΠΡΟΣΒΑΣΗ Γ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΠΟ ΧΩΡΑ (ρεύματα Γ1,Γ3)

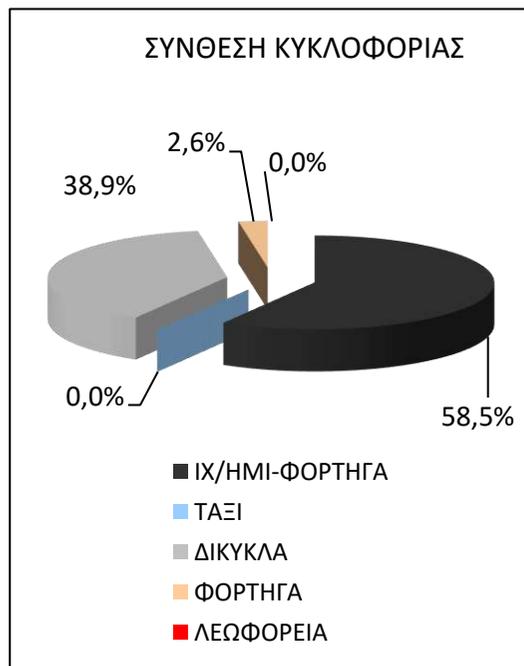
54

ΦΟΡΤΟΣ ΣΚΕΛΩΝ

ΦΟΡΤΟΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙ (ρεύματα Α1,Α2,Β3,Γ3)	207
ΦΟΡΤΟΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ ΧΩΡΑ (ρεύματα Γ1,Γ3,Α2,Β2)	100
ΦΟΡΤΟΣ ΑΠΟ ΒΟΤΣΗ (ρεύματα Β2,Β3,Α1,Γ1)	184

ΦΟΡΤΟΣ ΡΕΥΜΑΤΩΝ

A1	Κατεύθυνση προς ΒΟΤΣΗ	66
A2	Κατεύθυνση προς ΧΩΡΑ	35
B2	Κατεύθυνση προς ΧΩΡΑ	10
B3	Κατεύθυνση προς ΛΙΜΑΝΙ	80
Γ1	Κατεύθυνση προς ΒΟΤΣΗ	28
Γ3	Κατεύθυνση προς ΛΙΜΑΝΙ	26



7.4 Επίπεδο εξυπηρέτησης υπό εξέταση κόμβων

Η ανάλυση της κυκλοφοριακής ικανότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιλεγμένων κυκλοφοριακών κόμβων έγινε στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Αλοννήσου, για κάθε πρόσβαση ανά διασταύρωση στο διάστημα (12:00-13:00), που αποτελεί μια περίοδο με αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους στο οδικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης.

Η κυκλοφοριακή ανάλυση λειτουργίας των διασταυρώσεων έγινε με εφαρμογή της μεθοδολογίας του HCM 2000 για ισόπεδους κόμβους χωρίς σηματοδότηση.

Το επίπεδο εξυπηρέτησης των προσβάσεων σε σχέση με τις καθυστερήσεις στις μη σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις δίνεται από τον πίνακα (17-2) του Highway Capacity Manual 2000:

ΣΤΑΘΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΜΕΣΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ	
Στάθμη εξυπηρέτησης LOS πρόσβασης μη σηματοδοτούμενων κόμβων	Μέση καθυστέρηση ανά όχημα (sec/όχημα)
A	0-10
B	>10-15
C	>15-25
D	>25-35
E	>35-50
F	>50

Συγκεκριμένα για τις υπό εξέταση διασταυρώσεις ισχύουν τα ακόλουθα:

ΣΤΑΘΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ (LOS) ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ (με έλεγχο των προσβάσεων της δευτερεύουσας οδού)			
Κωδικός σταθμού μέτρησης	Διασταύρωση/ Προσβάσεις	Στάθμη εξυπηρέτησης	Μέση καθυστέρηση λωρίδων (sec/όχημα)
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 12:00-13:00)			
ΚΟΜΒΟΣ ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟΥ – ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ			
02	ΚΥΡΙΑ ΟΔΟΣ: Οδός Πατητήρι – από/προς Χώρα/Βότση	A	7,5
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ: Οδός από/προς Κάβο/Ρουσούμ Γιαλό	A	9,2
ΚΟΜΒΟΣ "Τ"			
03	ΚΥΡΙΑ ΟΔΟΣ: Οδός Πατητήρι – Χώρας	A	7,5
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ: Οδός Πατητήρι (δυτικό σκέλος)	A	9,5
ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΤΗΤΗΡΙ – ΑΠΟ/ΠΡΟΣ ΧΩΡΑ / ΑΠΟ/ΠΡΟΣ ΒΟΤΣΗ			
04	ΚΥΡΙΑ ΟΔΟΣ: Οδός Πατητήρι – από/προς Βότση	A	7,5
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ: Οδός Πατητήρι – από/προς Χώρα	A	9,6

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αλοννήσου

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία της ανάλυσης, παρατηρούμε ότι το σύνολο των κρίσιμων διασταυρώσεων στον οικισμό, λειτουργεί σε πολύ ικανοποιητικό επίπεδο με τη στάθμη εξυπηρέτησης των δευτερευουσών οδών να είναι Α.

Όπως αναφέρθηκε, οι παραπάνω υπολογισμοί βασίζονται σε μετρήσεις που εκτελέστηκαν τον Μάιο 2015. Εκτιμάται ότι η κυκλοφορία στο νησί κατά την διάρκεια Σεπτεμβρίου-Μαΐου, δηλαδή την περίοδο 9 μηνών ακολουθεί τις παραπάνω τιμές, και οι τιμές του επιπέδου εξυπηρέτησης παραμένουν σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα καθ' όλη την παραπάνω χρονική διάρκεια. Εντούτοις, για την πληρότητα των στοιχείων, κατά την κυκλοφοριακή μελέτη έγινε ανάλυση της στάθμης εξυπηρέτησης των υπό εξέταση διασταυρώσεων για τριπλάσια δεδομένα κυκλοφοριακού φόρτου στο σύνολο των προσβάσεων σε όλους τους κόμβους. Στόχος της παραπάνω ανάλυσης ήταν να προσομοιαστούν οι δυσμενέστερες κυκλοφοριακές συνθήκες που επικρατούν στην περίοδο αιχμής της τουριστικής κίνησης από τα μέσα Ιουλίου μέχρι τα μέσα Αυγούστου. Από τους υπολογισμούς εξάγεται το συμπέρασμα ότι στον «Κόμβο Πατητήρι-από/προς Χώρα / από/προς Βότση» το επίπεδο εξυπηρέτησης για την κύρια οδό παραμένει «Α», ενώ η δευτερεύουσα έχει «C». Στον κόμβο «Τ», το επίπεδο εξυπηρέτησης για την κύρια οδό παραμένει «Α», ενώ η δευτερεύουσα έχει «B», και τέλος για τον Κόμβο του Δημοτικού Σχολείου, το επίπεδο εξυπηρέτησης για την κύρια οδό παραμένει «Α», ενώ η δευτερεύουσα έχει «B».

Κρίνεται ότι ακόμη και με τριπλασιασμό των φόρτων, η εξυπηρέτηση στους βασικούς κόμβους της Αλοννήσου παραμένει σε εξαιρετικά επίπεδα.

Συνολικά, οι μετρήσεις που διενεργήθηκαν κατά την εκπόνηση της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου κρίνονται επαρκείς, καθώς περιλαμβάνουν μια πλήρη καταγραφή των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών στο κύριο οδικό δίκτυο και στις διασταυρώσεις που εμφανίζουν την υψηλότερη επιβάρυνση. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν αποτυπώνουν ξεκάθαρα όλα τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με:

- ✓ Τους φόρτους στο κύριο οδικό δίκτυο και κυρίως στο Πατητήρι, όπου το δίκτυο δέχεται την υψηλότερη πίεση, λόγω της σημασίας του οικισμού ως έδρα του Δήμου Αλοννήσου, της ύπαρξης του μοναδικού λιμένα του νησιού και της συγκέντρωσης των σημαντικότερων πόλων έλξης μετακινήσεων.
- ✓ Τη διακύμανση της κυκλοφορίας.
- ✓ Τις στρέφουσες κινήσεις, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και τη στάθμη εξυπηρέτησης στους εξεταζόμενους κόμβους.
- ✓ Προβολή της στάθμης εξυπηρέτησης σε συνθήκες τριπλάσιας πίεσης του κυκλοφοριακού δικτύου.

Τα κυκλοφοριακά δεδομένα στο Δήμο Αλοννήσου τα τελευταία χρόνια δεν έχουν υποστεί ουσιώδεις μεταβολές, δεδομένης της στασιμότητας του πληθυσμού, της σταθερής χωροθέτησης των βασικών λειτουργιών που έλκουν μετακινήσεις και της απουσίας μεγάλων οδικών έργων, οδικών ρυθμίσεων ή και χωροθέτησης νέων εξεχουσών χρήσεων γης. Με βάση τα παραπάνω, οι κυκλοφοριακές μετρήσεις που παρουσιάστηκαν στο παρόν ΣΒΑΚ αποτελούν ένα ικανοποιητικό δείγμα του κυκλοφοριακού φόρτου και των συνθηκών στο Δήμο Αλοννήσου και επομένως δεν κρίνεται σκόπιμη η διενέργεια επιπλέον μετρήσεων στο οδικό δίκτυο του νησιού.

8 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η στάθμευση αποτελεί σήμερα έναν κρίσιμο παράγοντα για την εύρυθμη λειτουργία του κυκλοφοριακού δικτύου, όσον αφορά στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς κυρίως, αλλά και για την εξυπηρέτηση ειδικών κατηγοριών οχημάτων, όπως οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, ταξί και οχήματα έκτακτης ανάγκης. Γενικά για το Δήμο Αλοννήσου, η οργάνωση της στάθμευσης στους υπό εξέταση οικισμούς αποτελεί ουσιαστική παρέμβαση για τη βελτίωση τόσο των κυκλοφοριακών συνθηκών όσο και της ποιότητας του περιβάλλοντος και της αισθητικής του νησιού.

Βάσει των αυτοψιών που διενεργήθηκαν, παρατηρήθηκε ότι υπάρχουν προβλήματα στάθμευσης που εμφανίζονται κυρίως στην έδρα του Δήμου, καθώς και στην είσοδο της Χώρας. Εκτός τουριστικής περιόδου τα προβλήματα στάθμευσης αφορούν κατά κανόνα περιπτώσεις παραβατικής ή/και άναρχης στάθμευσης, τα οποία όμως σύμφωνα και με σχετική επισήμανση του Δήμου, διογκώνονται κατά την θερινή περίοδο, δημιουργώντας σοβαρές δυσλειτουργίες στο οδικό δίκτυο.

8.1 Ρυθμίσεις στάθμευσης

Στις ακόλουθες παραγράφους καταγράφονται αναλυτικά τα χαρακτηριστικά και οι ρυθμίσεις στάθμευσης στους υπό εξέταση οικισμούς της Αλοννήσου.

8.1.1 Πατητήρι

Το Πατητήρι αποτελεί την έδρα του Δήμου Αλοννήσου και ταυτόχρονα τον οικισμό που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού, των καθημερινών λειτουργιών και των πλέον σημανόντων πόλων έλξης μετακινήσεων του νησιού, καθώς και το μοναδικό λιμάνι του νησιού. Για τους παραπάνω λόγους, η ζήτηση στάθμευσης είναι υψηλή εντός του οικισμού με έμφαση στην περιοχή πλησίον του επιβατικού λιμένα. Υπάρχουν συχνά φαινόμενα άναρχης και παράνομης στάθμευσης, τα οποία δημιουργούν προβλήματα στην κίνηση των οχημάτων και ανασφάλεια κατά την κίνηση των πεζών. Η παράνομη στάθμευση εντοπίζεται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους εφόσον τους χειμερινούς μήνες οι μετακινήσεις εντός του νησιού επικεντρώνονται στο Πατητήρι. Το φαινόμενο εντείνεται κατά τους θερινούς μήνες, οπότε αυξάνεται σημαντικά ο αριθμός των οχημάτων που βρίσκονται στο νησί, και ιδιαίτερα τις χρονικές περιόδους αποβίβασης/επιβίβασης οχημάτων και επισκεπτών. Η στάθμευση στο Πατητήρι εξυπηρετείται κυρίως από τον δημοτικό χώρο στάθμευσης που βρίσκεται στο εσωτερικό του οικισμού, επί της κύριας οδού σε απόσταση ~500μ. από τον λιμένα Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων. Επιπλέον, εντός της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα έχουν χωροθετηθεί θέσεις στάθμευσης για διάφορους τύπους οχημάτων, με σκοπό την οργάνωση της στάθμευσης και την εξυπηρέτηση των διαφόρων χρηστών του οδικού δικτύου. Στο κύριο οδικό δίκτυο του οικισμού, η στάθμευση κατά κανόνα είτε δεν επιτρέπεται βάσει της υπάρχουσας ρυθμιστικής σήμανσης, είτε περιορίζεται δραστικά λόγω των μικρών διατομών του δικτύου. Σε λίγα σημεία η διατομή της οδού επιτρέπει την αμφίδρομη στάθμευση των οχημάτων (π.χ. τμήμα της οδού προς Κάβο στο ύψος του Δημαρχείου). Η ρύθμιση της στάθμευσης βασίζεται κυρίως στις προτάσεις της Κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Αλοννήσου «Μελέτες κυκλοφοριακών ρυθμίσεων εσωτερικού οδικού δικτύου οικισμών (διαμορφώσεις, σήμανση, χώροι στάθμευσης, κλπ.)». Εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα Πατητηρίου, η στάθμευση ρυθμίζεται μέσω της Κυκλοφοριακής Μελέτης του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου «Μελέτη Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Σήμανσης Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Πατητηρίου Αλοννήσου», καθώς και της μελέτης «Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης –Master Plan- Λιμένα Πατητηρίου

Αλοννήσου». Αμφότερες οι παραπάνω μελέτες δεν έχουν εφαρμοστεί ως προς το σύνολο των ρυθμιστικών παρεμβάσεων που προτείνουν.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά οι ρυθμίσεις στάθμευσης που εντοπίστηκαν εντός του Πατητηρίου, ενώ καταγράφονται οι περιοχές με δυνατότητα αμφίδρομης στάθμευσης (εφόσον απουσιάζει σήμανση απαγορευτική της στάθμευσης και το πλάτος της οδού επαρκεί¹⁵) ή και στάθμευσης από τη μία πλευρά της οδού, εφόσον η στάθμευση απαγορεύεται στην απέναντι πλευρά.

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΠΑΡΑ ΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ		
Περιγραφή τμήματος οδού	Παρειά οδού	Ρύθμιση στάθμευσης
Κύρια οδός, από τον επιβατικό λιμένα μέχρι το Δημαρχείο	Ανατολική	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω κίτρινης διαγράμμισης επί του οδοστρώματος μέχρι το ύψος της νησίδας έμπροσθεν του δημοτικού χώρου στάθμευσης.
Κύρια οδός, από τον επιβατικό λιμένα μέχρι το Αστυνομικό Τμήμα.	Δυτική	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40 και κίτρινης διαγράμμισης στο μεγαλύτερο τμήμα της.
Δευτερεύουσα οδός προς επιβατικό λιμένα από τον κόμβο T με την κύρια οδό έως τον Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής.	Βόρεια	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40.
Δευτερεύουσα οδός προς επιβατικό λιμένα από το ύψος του πρατηρίου καυσίμων ΕΛΙΝ έως τον επιβατικό λιμένα.	Δυτική	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40.
Δευτερεύουσα οδός προς επιβατικό λιμένα, από τον επιβατικό λιμένα έως το πρατήριο καυσίμων ΕΛΙΝ	Ανατολική	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40.
Δευτερεύουσα οδός προς επιβατικό λιμένα, από ~70μ. νότια του Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής έως ~35μ. βόρεια του Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής.	Νότια	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40.
Δευτερεύουσα οδός προς επιβατικό λιμένα, από ~35μ. βόρεια του Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής έως τον κόμβο T με την κύρια οδό	Νότια	Επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση.

¹⁵ Άρθρο 34, παρ. 3, περ. δ του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Για τον υπολογισμό της νόμιμης στάθμευσης λαμβάνεται πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας 3,00μ. με αμφίδρομη κίνηση και πλάτος στάθμευσης 2,00μ.

<p>Οδικό Δίκτυο Χερσαίας Ζώνης Λιμένα</p>		<p>Η στάθμευση απαγορεύεται στο οδικό τμήμα από τη συμβολή με το κύριο οδικό δίκτυο, μέχρι τη συμβολή με τη δευτερεύουσα οδό προς Αγ. Παρασκευή. Στο τμήμα από τη συμβολή με την κύρια οδό μέχρι την προβλήτα επιβατικού και εμπορικού λιμένα έχουν οριοθετηθεί (14) θέσεις στάθμευσης Ι.Χ. σε 2 διαφορετικά σημεία. Επιπλέον, εντός του επιβατικού και εμπορικού λιμένα έχουν χωροθετηθεί (17) θέσεις στάθμευσης Ι.Χ. σε 3 διαφορετικά σημεία. Επισημαίνεται ότι οι παραπάνω θέσεις (όπως προτείνονται στο εγκεκριμένο Master Plan του λιμένα) δεν έχουν οριοθετηθεί επαρκώς και είναι αναγκαία η διαμόρφωσή τους με κατάλληλη σήμανση και εμφανείς διαγραμμίσεις επί του οδοστρώματος.</p>
<p>Παραλιακή οδός στο Ρουσούμ Γιαλό</p>	<p>Νότια</p>	<p>Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικής πινακίδας P-40.</p>
<p>Δευτερεύουσα οδός προς κάβο από τον κόμβο Δημαρχείου έως το ύψος του ΚΕΠ</p>	<p>Ανατολική και δυτική</p>	<p>Επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση.</p>
<p>Δευτερεύουσα οδός προς κάβο από ~23μ. νότια του Γυμνασίου – Λυκείου έως ~70μ. βόρεια του λιμενικού σταθμού</p>	<p>Δυτική</p>	<p>Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40.</p>
<p>Δευτερεύουσα οδός προς κάβο από ~70μ. βόρεια του λιμενικού σταθμού έως το πέρας της οδού.</p>	<p>Δυτική</p>	<p>Απαγορεύεται η στάθμευση μέσω ρυθμιστικής πινακίδας P-39.</p>
<p>Δευτερεύουσα οδός προς κάβο από το πέρας της οδού έως ~8μ. νότια του Γυμνασίου – Λυκείου</p>	<p>Ανατολική</p>	<p>Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40.</p>

Πηγή: Επεξεργασία Αναδόχου

Ακολουθεί φωτογραφική αποτύπωση ρυθμίσεων στάθμευσης στον οικισμό του Πατητηρίου.



Εικόνα 28: Ρυθμιστική πινακίδα P-40 για απαγόρευση στάθμευσης επί της κύριας οδού στο Πατητήρι, έμπροσθεν του δημοτικού χώρου στάθμευσης. Παράνομη στάθμευση.



Εικόνα 29: Κίτρινη διαγράμμιση επί του οδοστρώματος της κύριας οδού του Πατητηρίου και στις 2 παρειές, στο ύψος του ξενοδοχείου Αλκυών. Παράνομη στάθμευση σε όλο το μήκος της αριστερής παρειάς της οδού.



Εικόνα 30: Πληροφοριακή πινακίδα Π-31 χώρου επιτρεπόμενης στάθμευσης εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα Πατητηρίου.

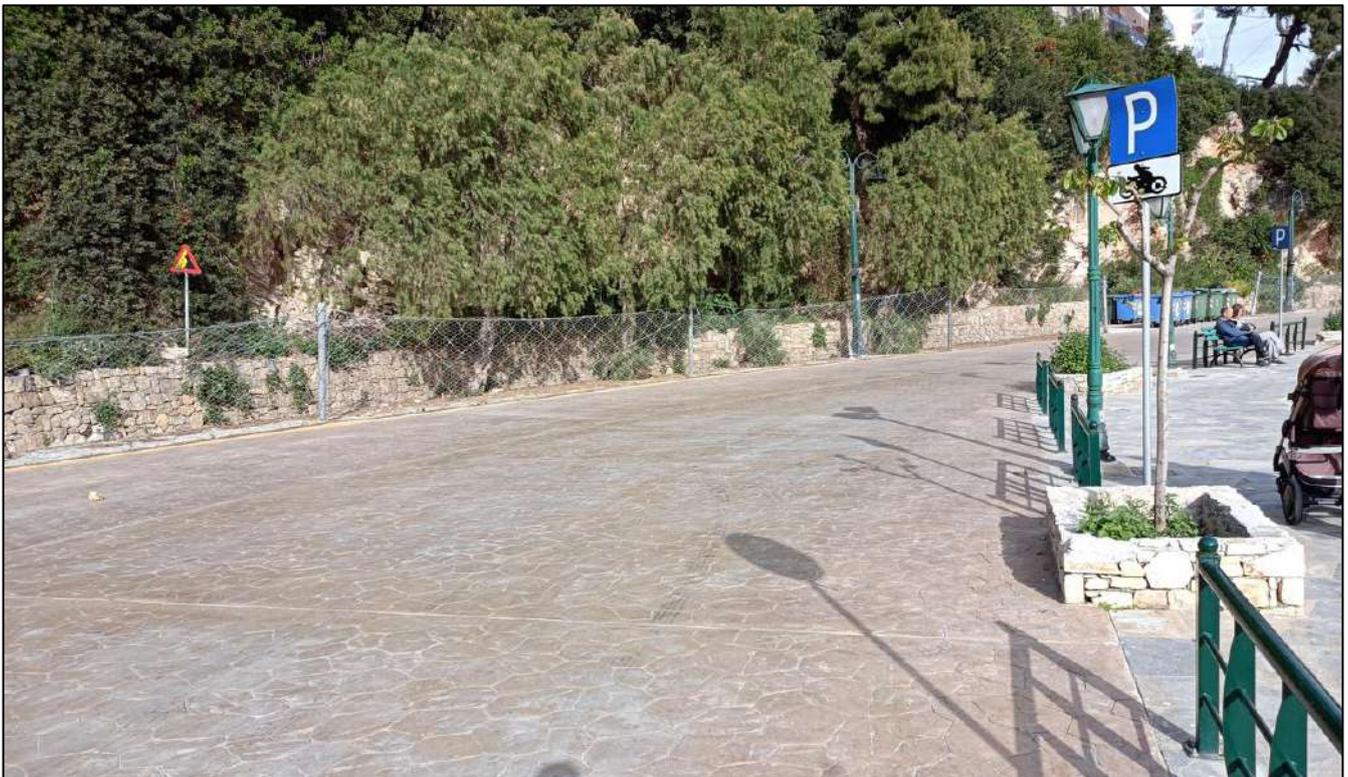
Ειδικές Θέσεις Στάσης και Στάθμευσης

Με τον όρο ειδικές θέσεις στάθμευσης χαρακτηρίζονται οι θέσεις που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των ΑμΕΑ/ΑΜΚ και λοιπών σκοπών όπως τροφοδοσία/φορτοεκφόρτωση, χρηματαποστολή, στάθμευση ειδικών οχημάτων όπως σχολικά λεωφορεία κ.α. Οι ειδικές θέσεις στάσης και στάθμευσης που εντοπίστηκαν στο Πατητήρι είναι οι ακόλουθες:

- (4) θέσεις στάθμευσης Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ στην ανατολική παρειά της κύριας οδού προς Γέρακα/Χώρα στη συμβολή με την οδό του λιμένα
- (14) θέσεις στάθμευσης δίκυκλων στη δυτική παρειά της οδού του λιμένα, μετά τη συμβολή με την κύρια οδό προς Γέρακα/Χώρα.
- (1) θέση στάσης λεωφορείου δημοτικής αστικής συγκοινωνίας, δίπλα (νότια) από τις θέσεις στάθμευσης Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ.

Επιπλέον των παραπάνω, σύμφωνα με το εγκεκριμένο Master Plan του λιμένα του Πατητηρίου, αναμένεται να χωροθετηθούν και οι παρακάτω ειδικές θέσεις για οχήματα ΑμΕΑ και τουριστικά λεωφορεία.

- (3) θέσεις στάθμευσης για οχήματα ΑμΕΑ στη δυτική παρειά της παραλιακής οδού μεταξύ της συμβολής με την κύρια οδό προς Γέρακα/Χώρα και της προβλήτας του επιβατικού και εμπορικού λιμένα.
- (1) ζώνη στάσης τουριστικού λεωφορείου.



Εικόνα 31: Θέσεις στάθμευσης δίκυκλων με αντίστοιχη σήμανση για χώρο στάθμευσης της συγκεκριμένης κατηγορίας, εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα Πατητηρίου. Απαιτείται οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος.



Εικόνα 32: Θέσεις στάθμευσης Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα Πατητηρίου.

Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης

Στο Πατητήρι εντοπίστηκε ένας χώρος στάθμευσης επί της κύριας οδού νότια της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, ο οποίος διαθέτει χωρητικότητα ~40 θέσεων στάθμευσης βάσει της έκτασής του και εφόσον γίνει διαμόρφωσή του. Κατά την αυτοψία εντοπίστηκαν 17 διαγραμμισμένες θέσεις στάθμευσης.



Εικόνα 33: Υπαίθριος δημοτικός χώρος στάθμευσης στο Πατητήρι Αλοννήσου.

Από την αυτοψία που διενεργήθηκε, εντοπίστηκε άναρχη στάθμευση σε πολλά σημεία του οδικού δικτύου και κυρίως στην κεντρική οδό του Πατητηρίου από το χώρο στάθμευσης μέχρι το λιμάνι, στην περιφερειακή οδό από το λιμάνι μέχρι το πρατήριο καυσίμων «Ελιν» και σε μεγάλο τμήμα της οδού εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα στο ύψος της προβλήτας τουριστικών σκαφών, όπου οι υφιστάμενες απαγορεύσεις στάσης και στάθμευσης δεν τηρούνται. Τα προβλήματα αυτά είναι ήσσονος σημασία στη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους λόγω του χαμηλού κυκλοφοριακού φόρτου, ενώ διογκώνονται τους θερινούς μήνες.

8.1.2 Βότση

Ο οικισμός της Βότσης δεν διαθέτει ιδιαίτερα υψηλό πληθυσμό ή την πληθώρα σημαντικών λειτουργιών και χρήσεων γης του Πατητηρίου, αλλά περιλαμβάνει ξενοδοχειακές υπηρεσίες, υπηρεσίες εστίασης, το αλιευτικό καταφύγιο και το ελικοδρόμιο. Οι παραπάνω χρήσεις δεν δημιουργούν αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους, ούτε σημαντική ζήτηση στάθμευσης. Εντούτοις, κατά την αυτοψία που διενεργήθηκε, υπήρχαν σταθμευμένα οχήματα κατά μήκος της κεντρικής οδού που διατρέχει τον οικισμό, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται τοπικά η κυκλοφορία, λόγω του μικρού πλάτους της οδού. Οι ρυθμίσεις στάθμευσης που εντοπίστηκαν στο κεντρικό οδικό δίκτυο του οικισμού (δευτερεύον οδικό δίκτυο Αλοννήσου) καταγράφονται στον επόμενο πίνακα.

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΠΑΡΑ ΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ		
Περιγραφή τμήματος οδού	Παρειά οδού	Ρύθμιση στάθμευσης
Δευτερεύουσα οδός προς Βότση από ~100μ. από το αλιευτικό καταφύγιο έως το πέρας της οδού	Βόρεια	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40.
Δευτερεύουσα οδός προς Βότση από το αλιευτικό καταφύγιο έως ~340μ. από αυτό.	Ανατολική	Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση, μέσω ρυθμιστικών πινακίδων P-40.

Πηγή: Επεξεργασία Αναδόχου

Ειδικές θέσεις στάθμευσης

Δεν εντοπίστηκαν ειδικές θέσεις στάθμευσης παρά την οδό στον οικισμό Βότση.

Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης

Δεν εντοπίστηκαν χώροι στάθμευσης εκτός οδού στον οικισμό Βότση.

8.1.2.1 Χώρα Αλοννήσου

Η Χώρα είναι ο παλαιότερος οικισμός της Αλοννήσου και διαθέτει υψηλή επισκεψιμότητα, ιδιαίτερα κατά τις περιόδους όπου είναι αυξημένη η τουριστική κίνηση. Εντός του οικισμού απαγορεύεται η είσοδος των οχημάτων, εκτός των οχημάτων τροφοδοσίας στο ωράριο τροφοδοσίας, επομένως ο οικισμός αποτελείται από πληθώρα σοκακιών, διαδρόμων και σκαλιών, όπου δεν εντοπίζονται σταθμευμένα οχήματα. Η στάθμευση απαγορεύεται τόσο στην είσοδο του οικισμού με ρυθμιστικές πινακίδες P-40, όσο και σε όλο το μήκος της κεντρικής οδού προς Πατητήρι, έμπροσθεν του οικισμού και στις 2 παρειές με

ρυθμιστικές πινακίδες P-40 και κίτρινη διαγράμμιση, ενώ έχουν τοποθετηθεί και πλαστικοί κύλινδροι σε 2 από τις εισόδους του οικισμού.

Η στάθμευση πραγματοποιείται στο δημοτικό χώρο στάθμευσης ~160μ. από τη είσοδο του οικισμού. Εντούτοις, τη θερινή περίοδο η ζήτηση στάθμευσης είναι ιδιαίτερα υψηλή, με αποτέλεσμα να γίνεται παρανόμως στάθμευση οχημάτων στην είσοδο του οικισμού, καθώς και σε μεγάλο τμήμα της κεντρικής οδού από το ύψος του νεκροταφείου και για αρκετές εκατοντάδες μέτρα προς Πατητήρι.

Ειδικές θέσεις στάθμευσης

Δεν εντοπίστηκαν ειδικές θέσεις στάθμευσης παρά την οδό στη Χώρα Αλοννήσου.

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

Ο υπαίθριος δημοτικός χώρος στάθμευσης πλησίον του οικισμού της Χώρας διαθέτει χωρητικότητα 87 διαγραμμισμένων θέσεων στάθμευσης για Ε.Ι.Χ. Επιπλέον, διαθέτει (1) θέση για λεωφορεία καθώς και (4) θέσεις για οχήματα ΑμΕΑ.



Εικόνα 34: Άποψη του δημοτικού χώρου στάθμευσης στη Χώρα Αλοννήσου. Η εικόνα έχει ληφθεί κατά τον μήνα Μάιο και παρατηρείται ότι δεν υπάρχει κανένα σταθμευμένο όχημα.



Εικόνα 35: Άποψη του δημοτικού χώρου στάθμευσης στη Χώρα Αλοννήσου. Η εικόνα έχει ληφθεί κατά τον μήνα Αύγουστο, στην αιχμή της τουριστικής κίνησης και δεν υπάρχει ελεύθερη θέση στάθμευσης.



Εικόνα 36: Θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ και λεωφορείου στο Δημοτικό χώρο Στάθμευσης της Χώρας Αλοννήσου. Για τη στάθμευση του λεωφορείου υπάρχει διαγράμμιση επί του οδοστρώματος αλλά δεν υπάρχει κατάλληλη πινακίδα.

8.1.3 Στενή Βάλα – Καλαμάκια

Στην παραλιακή οδό της Στενής Βάλας υπάρχει πινακίδα για απαγόρευση στάθμευσης στο λιμάνι, ενώ ταυτόχρονα απαγορεύεται και η είσοδος σε όλα τα οχήματα, μέσω ρυθμιστικής πινακίδας P-7. Επιπλέον, στην παραλιακή οδό υπάρχει πινακίδα P-40 απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης.

Στα Καλαμάκια δεν εντοπίστηκε κάποια ρυθμιστική σήμανση για τη στάθμευση.



Εικόνα 37: Πινακίδα απαγόρευσης στάθμευσης στο λιμάνι της Στενής Βάλας και ρυθμιστική πινακίδα P-7 απαγόρευσης εισόδου όλων των οχημάτων.

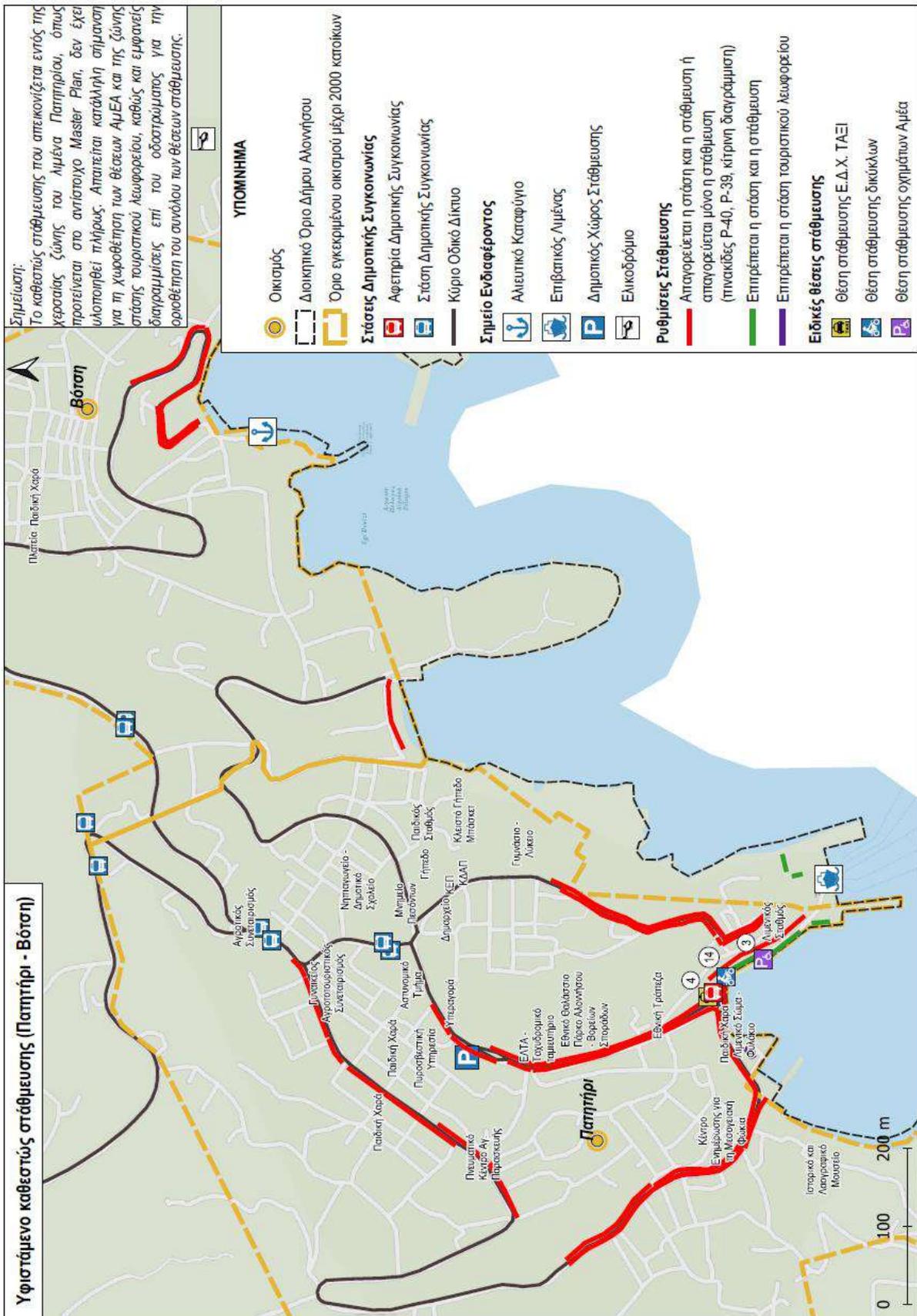
Ειδικές θέσεις στάθμευσης

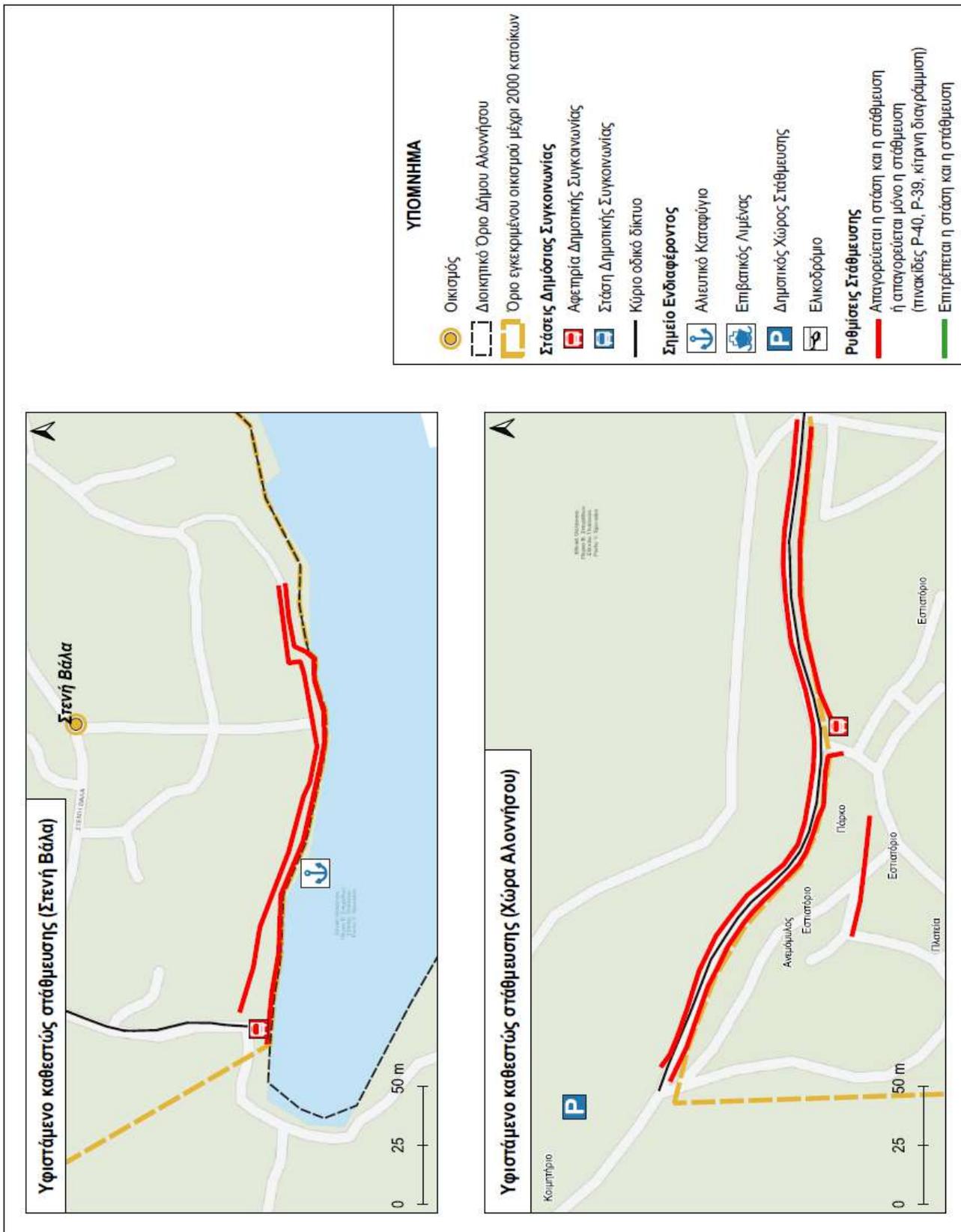
Δεν εντοπίστηκαν ειδικές θέσεις στάθμευσης παρά την οδό στη Στενή Βάλα και στα Καλαμάκια.

Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης

Δεν εντοπίστηκαν χώροι στάθμευσης εκτός οδού στη Στενή Βάλα και στα Καλαμάκια.

Οι ρυθμίσεις στάθμευσης, οι ειδικές θέσεις στάθμευσης και οι χώροι στάθμευσης απεικονίζονται στον θεματικό χάρτη Α-4 «Υφιστάμενες ρυθμίσεις στάθμευσης στο κύριο οδικό δίκτυο και εντός του λιμένα Πατητηρίου» που συνοδεύει την παρούσα τεχνική έκθεση.





8.2 Ζήτηση στάθμευσης

Στο πλαίσιο αποτίμησης/αξιολόγησης των αναγκών στάθμευσης, σε σχέση με τις προσφερόμενες θέσεις, έγινε καταγραφή των σταθμευμένων οχημάτων στο Πατητήρι¹⁶ και συγκεκριμένα στην περιοχή που συγκεντρώνει πλήθος καταστημάτων και υπηρεσιών από το χώρο στάθμευσης μέχρι το χώρο του λιμένα, επί της κεντρικής οδού και από τον λιμένα μέχρι το ύψος του πρατηρίου καυσίμων «ΕΛΙΝ» στην περιφερειακή οδό. Η καταγραφή πραγματοποιήθηκε σε δύο ημέρες, Κυριακή και Δευτέρα (τυπική καθημερινή), προκειμένου να αποτυπωθεί η εικόνα της ζήτησης στάθμευσης σε διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας των καταστημάτων και μετακίνησης των κατοίκων και εργαζομένων. Οι ώρες που επιλέχθηκαν ήταν η πρωινή αιχμή για την Δευτέρα (08:00-09:00) και η μεσημεριανή και απογευματινή αιχμή για την Κυριακή (11:00-12:00, 18:00-19:00), όπως αυτές είχαν προσδιοριστεί από την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου Αλοννήσου, για λόγους σύγκρισης. Η επιλογή των αιχμών της Κυριακής έγινε καθώς αποτελούν τις συνήθεις ώρες εξόδου των μόνιμων κατοίκων για βόλτα και αναψυχή.

Η περιοχή που επιλέχθηκε για την καταγραφή της ζήτησης στάθμευσης χωρίστηκε σε 4 διαδρομές-χώρους αναζήτησης θέσης στάθμευσης όπως περιγράφονται ακολούθως:

- Διαδρομή 1: Επί της κεντρικής οδού του Πατητηρίου από τον χώρο στάθμευσης έως τον λιμένα.
- Διαδρομή 2: Χερσαία ζώνη λιμένα Πατητηρίου¹⁷.
- Διαδρομή 3: Περιφερειακή οδός Πατητηρίου από τον λιμένα έως το πρατήριο καυσίμων ΕΛΙΝ.
- Διαδρομή 4: Χώρος στάθμευσης Πατητηρίου.

Σε κάθε μέτρηση συσσώρευσης έγινε καταγραφή των σταθμευμένων Ι.Χ. οχημάτων, καθώς και των τουριστικών λεωφορείων που εντοπίστηκαν στον επιβατικό λιμένα. Παράλληλα, καταγράφηκαν σταθμευμένα δίκυκλα οχήματα, τόσο επί του οδοστρώματος, όσο και επί του πεζοδρομίου.

Όπως προαναφέρθηκε, οι ρυθμίσεις στάθμευσης που καταγράφηκαν κατά την αυτοψία δεν ακολουθούν στο σύνολό τους τις προτάσεις του εγκεκριμένου Master Plan, με αποτέλεσμα η νόμιμη προσφορά κατά την υφιστάμενη κατάσταση να είναι αρκετά διαφορετική από την εκείνη όταν εφαρμοστεί το Master Plan. Συγκεκριμένα, όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως, σύμφωνα με το Master Plan, εντός του λιμένα χωροθετούνται 31 θέσεις στάθμευσης. Κατά την αυτοψία εντοπίστηκαν οι θέσεις στάθμευσης που προβλέπει το Master Plan (στην πλειονότητά τους χωρίς την αντίστοιχη διαγράμμιση) καθώς και οριζόντια ή κατακόρυφη σήμανση για απαγόρευση στάθμευσης σε όλη τη βόρεια παρειά της παραλιακής οδού, και στο τμήμα του προβλήτα τουριστικών σκαφών έμπροσθεν του λιμενικού φυλακίου. Η στάθμευση θεωρήθηκε ότι επιτρέπεται έμπροσθεν του κρηπιδώματος από το ύψος της συμβολής του δυτικού κλάδου του Πατητηρίου προς λιμένα με την οδό Δολόπων έως το τέλος της προβλήτας τουριστικών σκαφών. Στην οδό προς τον λιμένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, προστέθηκαν στις επιτρεπόμενες θέσεις στάθμευσης, οι θέσεις για ΑμΕΑ, εφόσον δεν εντοπίστηκε αντίστοιχη σήμανση. Στο τμήμα εντός του λιμένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, η στάθμευση θεωρήθηκε ότι επιτρέπεται έμπροσθεν, ανατολικά και βορειοανατολικά του κτιρίου επιβατών, όπου

¹⁶ Η καταγραφή πραγματοποιήθηκε την περίοδο του Μαΐου, ήτοι στην έναρξη της τουριστικής περιόδου. Τα αποτελέσματα αναμένεται να υποεκτιμούν την εικόνα που θα εμφανίζει η ζήτηση για στάθμευση στις ώρες αιχμής κατά τους θερινούς μήνες.

¹⁷ Η καταγραφή της στάθμευσης στην απογευματινή αιχμή της Κυριακής έγινε μόνο στο τμήμα του λιμένα μεταξύ της συμβολής με την κεντρική και την περιφερειακή οδό του οικισμού έμπροσθεν των χρήσεων εστίασης, ώστε να προσδιοριστεί η ζήτηση σε αυτό το τμήμα της οδού, όπου σύμφωνα με το εγκεκριμένο masterplan δεν χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης, εφόσον κατά την πρωινή καταγραφή της ίδιας μέρας είχαν εντοπιστεί εκεί τα σημαντικά προβλήματα όχλησης από το πλήθος των σταθμευμένων οχημάτων.



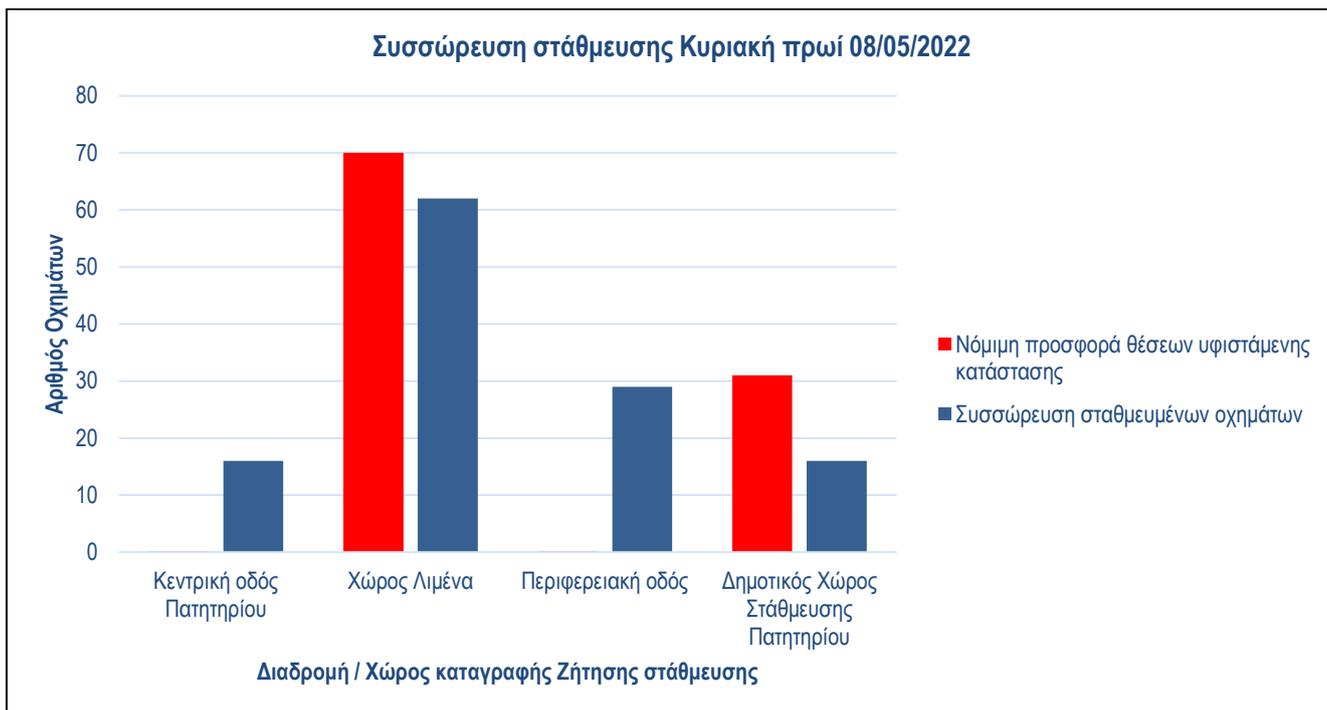
υπάρχει κατακόρυφη σήμανση για χώρο στάθμευσης (Π-31) και εντοπίστηκαν 21 διαγραμμισμένες θέσεις (κατά προσέγγιση λόγω φθοράς στις διαγραμμίσεις). Η συνολική νόμιμη προσφορά εντός του λιμένα ανέρχεται σε ~70 θέσεις στάθμευσης. Στον επόμενο χάρτη απεικονίζονται οι διαδρομές που ακολουθήθηκαν και στη συνέχεια παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της καταγραφής¹⁸.

¹⁸ Τα γραφήματα της συσσώρευσης της στάθμευσης απεικονίζουν τη ζήτηση για στάθμευση, σε σχέση με την προσφορά, βάσει του εγκεκριμένου Master Plan του λιμένα Πατητηρίου.

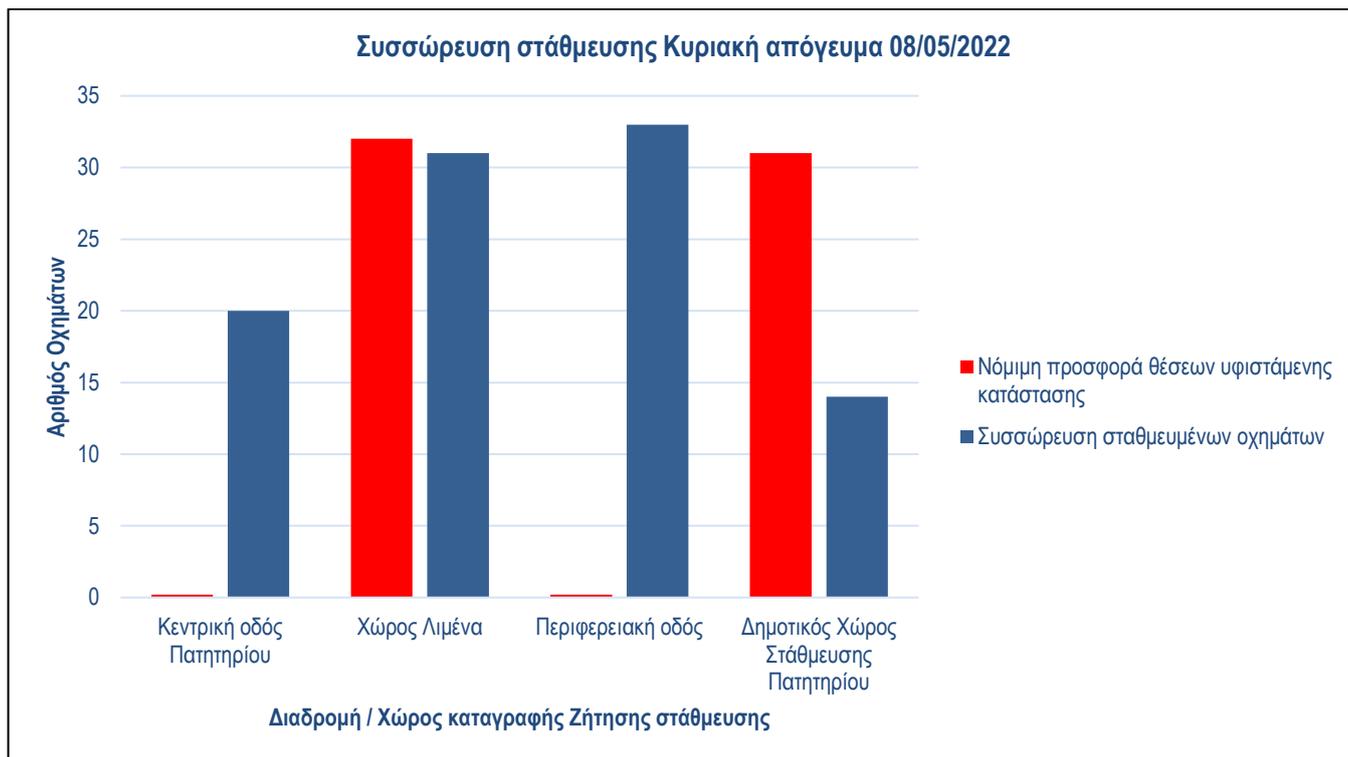


ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΠΑΤΗΤΗΡΙ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ				
	Διαδρομή 1	Διαδρομή 2	Διαδρομή 3	Διαδρομή 4
Χαρακτηριστικά περιόδου εκτέλεσης της έρευνας	Κυριακή πρωί με κλειστά τα εμπορικά καταστήματα και ανοιχτές τις υπηρεσίες εστίασης			
Ημερομηνία	08/05/22			
Ημέρα	Κυριακή			
Περίοδος Μέτρησης	11:00-12:00			
Νόμιμη προσφορά θέσεων υφιστάμενης κατάστασης	0	70	0	31 ¹⁹
Νόμιμη προσφορά βάσει Masterplan λιμένα	0	31	0	31
Συσσωρευση σταθμευμένων οχημάτων	16	62	29	16
Συσσωρευση δίκυκλων (σε οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης δίκυκλων)	-	0	-	-
Συσσωρευση δίκυκλων (εκτός οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων)	9	29	12	1
Δίκυκλα παράνομα σταθμευμένα επί του πεζοδρομίου	2	0	5	-

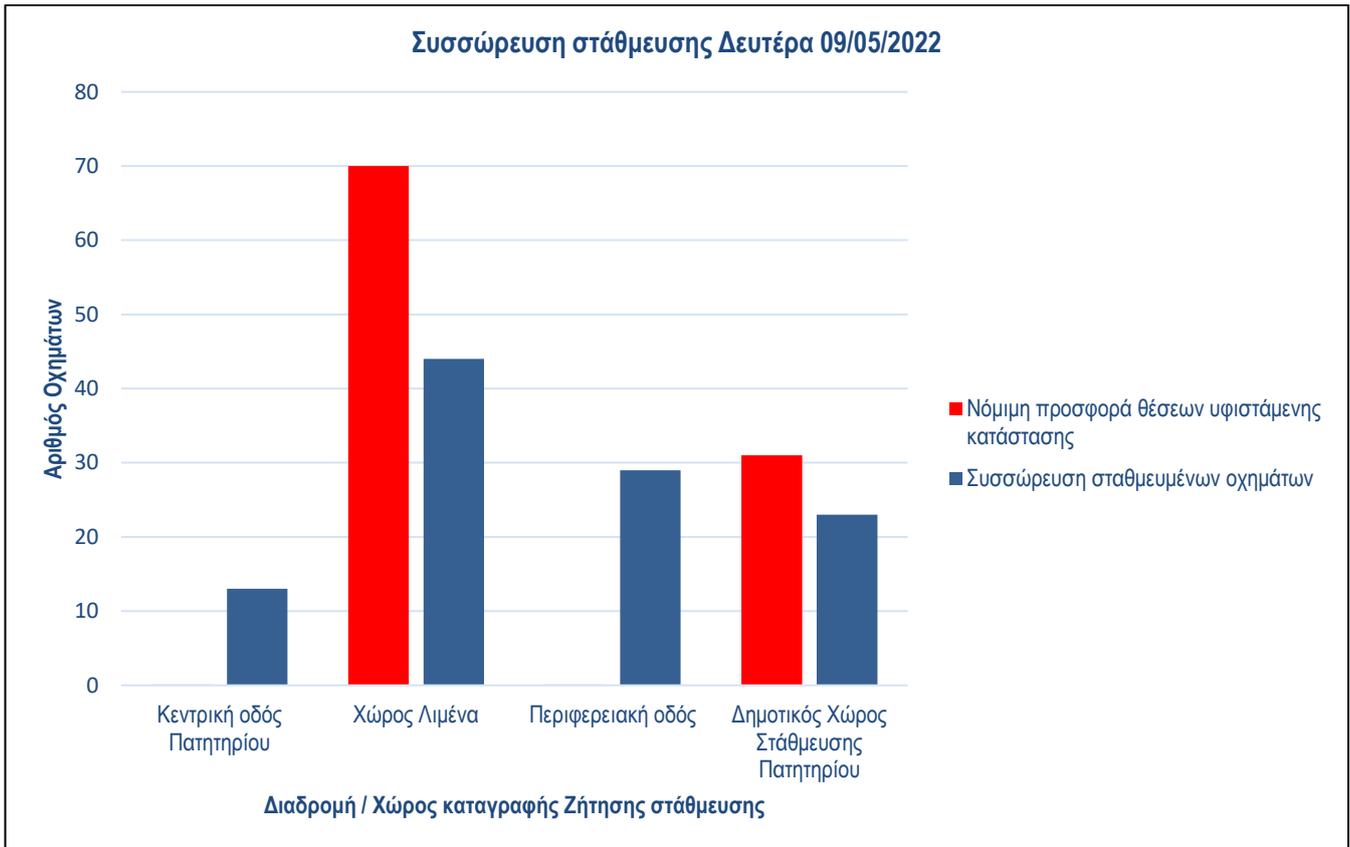
¹⁹ Οι διαγραμματισμένες θέσεις στάθμευσης που καταγράφηκαν εντός του χώρου στάθμευσης του Πατητηρίου ήταν 17 όπως αναφέρθηκε παραπάνω, χωροθετημένες στην ανατολική πλευρά αυτού. Σε αυτές προστέθηκαν 14 ακόμα θέσεις στάθμευσης υπο γωνία στην απέναντι πλευρά, που αν και δεν είναι διαγραμματισμένες μπορούν να προσμετρηθούν στη συνολική χωρητικότητα του χώρου στάθμευσης, βάσει των γεωμετρικών στοιχείων του, και οι οποίες ήδη χρησιμοποιούνται σε ένα βαθμό από τους οδηγούς που επιθυμούν να σταθμεύσουν τα οχήματά τους. Σημειώνεται ότι εφόσον απομακρυνθούν αντικείμενα που βρίσκονται εντός του χώρου στάθμευσης (π.χ. κάδοι απορριμμάτων) και γίνει διαμόρφωση του, η χωρητικότητα του βάσει της έκτασής του θα είναι αρκετά μεγαλύτερη (~40 οχήματα).



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΠΑΤΗΤΗΡΙ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ				
	Διαδρομή 1	Διαδρομή 2 (Μόνο στο τμήμα του λιμένα έμπροσθεν των καταστημάτων εστίασης)	Διαδρομή 3	Διαδρομή 4
Χαρακτηριστικά περιόδου εκτέλεσης της έρευνας	Κυριακή απόγευμα με κλειστά τα εμπορικά καταστήματα και ανοιχτές τις υπηρεσίες εστίασης			
Ημερομηνία	08/05/22			
Ημέρα	Κυριακή			
Περίοδος Μέτρησης	18:00-19:00			
Νόμιμη προσφορά θέσεων υφιστάμενης κατάστασης	0	32	0	31
Νόμιμη προσφορά βάσει Masterplan λιμένα	0	0	0	31
Συσώρευση σταθμευμένων οχημάτων	20	31	33	14
Συσώρευση δίκυκλων (σε οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης δίκυκλων)	-	0	-	-
Συσώρευση δίκυκλων (εκτός οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων)	7	29	16	1
Δίκυκλα παράνομα σταθμευμένα επί του πεζοδρομίου	3	0	6	-



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΠΑΤΗΤΗΡΙ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ				
	Διαδρομή 1	Διαδρομή 2	Διαδρομή 3	Διαδρομή 4
Χαρακτηριστικά περιόδου εκτέλεσης της έρευνας	Τυπική καθημερινή (Δευτέρα) με ανοιχτά τα καταστήματα			
Ημερομηνία	09/05/22			
Ημέρα	Δευτέρα			
Περίοδος Μέτρησης	08:00-09:00			
Νόμιμη προσφορά θέσεων υφιστάμενης κατάστασης	0	70	0	31
Νόμιμη προσφορά βάσει Masterplan λιμένα	0	31	0	31
Συσσώρευση σταθμευμένων οχημάτων	13	44	29	23
Συσσώρευση δίκυκλων (σε οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης δίκυκλων)	-	0	-	-
Συσσώρευση δίκυκλων (εκτός οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων)	7	16	10	2
Δίκυκλα παράνομα σταθμευμένα επί του πεζοδρομίου	6	0	5	-



Από τα παραπάνω αποτελέσματα προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα για τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης στις διαδρομές έρευνας:

- ✓ Η πίεση για στάθμευση στο Πατητήρι και συγκεκριμένα στην περιοχή πλησίον του λιμένα είναι ιδιαίτερα υψηλή κάθε μέρα και σε κάθε διαδρομή που εξετάστηκε. Παρόλο που οι υφιστάμενες ρυθμίσεις στάθμευσης απαγορεύουν τη στάση και τη στάθμευση σε όλο το μήκος των τμημάτων της κεντρικής και της περιφερειακής οδού που εξετάστηκαν, καθώς και σε αρκετά μεγάλο τμήμα της χερσαίας ζώνης λιμένα, η συσώρευση στάθμευσης παρουσιάζει δυσανάλογα υψηλά νούμερα. Συγκεκριμένα, κατά μήκος της κεντρικής και της περιφερειακής οδού είναι σταθμευμένα συνολικά 45 οχήματα στην πρωινή καταγραφή της Κυριακής, 53 οχήματα στην απογευματινή καταγραφή της Κυριακής και 42 οχήματα την Δευτέρα, τα οποία είναι στο σύνολό τους παρανόμως σταθμευμένα. Όσον αφορά στη ζήτηση για στάθμευση στη διαδρομή 2, καταγράφηκαν 62, 31 και 44 οχήματα αντίστοιχα στις 2 μέρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ζήτηση για στάθμευση εντός του λιμένα δεν ξεπερνά τη νόμιμη προσφορά, βάσει των υφιστάμενων ρυθμίσεων στάθμευσης, εντούτοις είναι πολύ μεγαλύτερη από την νόμιμη προσφορά που θα προκύψει όταν εφαρμοστούν οι ρυθμίσεις που έχουν προταθεί από το εγκεκριμένο Master Plan.
- ✓ Η **στάθμευση στις κεντρικές οδούς δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην κίνηση των οχημάτων**, λόγω της περιορισμένης διατομής των οδών, καθώς είναι απαραίτητη η προσωρινή διακοπή κάποιου ρεύματος κυκλοφορίας κατόπιν συνεννόησης μεταξύ των οδηγών για να πραγματοποιηθεί η μετακίνηση στο αντίθετο ρεύμα. Το γεγονός αυτό δημιουργεί σημαντικές καθυστερήσεις ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, μειώνοντας την ασφάλεια και την άνεση στις καθημερινές μετακινήσεις.

- ✓ Η πλειονότητα των σταθμευμένων οχημάτων εντός του λιμένα καταγράφηκε πλησίον του προβλήτα τουριστικών σκαφών και γενικά μπροστά στο μέτωπο των καταστημάτων εστίασης στην περιοχή του λιμένα. Ενώ οι υφιστάμενες ρυθμίσεις δεν απαγορεύουν τη στάθμευση έμπροσθεν του κρηπιδώματος στον προβλήτα, εντοπίστηκαν πολλά παράνομα σταθμευμένα οχήματα έμπροσθεν του λιμενικού φυλακίου και στη βόρεια παρειά της οδού Δολόπων, όπου υπάρχει κατακόρυφη σήμανση για απαγόρευση στάσης και στάθμευσης (P-40). Επιπλέον, εντός του λιμένα Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων καταγράφηκαν οχήματα σταθμευμένα εκτός των καθορισμένων θέσεων. Συνολικά καταγράφηκαν 30, 14 και 27 παράνομα σταθμευμένα οχήματα αντίστοιχα σε κάθε απογραφή στάθμευσης. Ταυτόχρονα, η ζήτηση για στάθμευση στις καθορισμένες θέσεις στάθμευσης Ι.Χ. στην περιοχή του επιβατικού λιμένα παρέμενε πολύ χαμηλή. **Επομένως, η πραγματική παράνομη στάθμευση στον λιμένα είναι πολύ μεγαλύτερη από την διαφορά μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς που καταγράφεται στην έρευνα.** Η ζήτηση αφορά κατά κανόνα τα καταστήματα πλησίον του λιμένα, με αποτέλεσμα να επιλέγεται από τους οδηγούς η στάθμευση κοντά σε αυτά παρά στις νόμιμες θέσεις που είναι πιο απομακρυσμένες.
- ✓ Η συσσώρευση που καταγράφηκε το απόγευμα της Κυριακής 08/05/2022, αφορά μόνο το τμήμα του λιμένα μεταξύ της συμβολής με την κεντρική και την περιφερειακή οδό του Πατητηρίου και περιελάμβανε 31 σταθμευμένα οχήματα. Το νούμερο αυτό καταδεικνύει την αυξημένη ζήτηση για στάθμευση σε μια οδό, όπου σύμφωνα με το εγκεκριμένο Masterplan του λιμένα **δεν προβλέπεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης.**
- ✓ Η ζήτηση για στάθμευση στο δημοτικό χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου ήταν αυξημένη και στις 2 μέρες, εντούτοις σε καμία καταγραφή δεν καλύφθηκε η νόμιμη προσφορά, παρά το γεγονός ότι υπήρχε πληθώρα παράνομα σταθμευμένων οχημάτων λίγα μέτρα νοτιότερα επί της κεντρικής οδού.
- ✓ Παρατηρείται ότι η στάθμευση αυξάνεται στο παράκτιο μέτωπο την Κυριακή, καθώς επιλέγεται από κατοίκους και επισκέπτες για βόλτα και αναψυχή. Αντίθετα, η στάθμευση είναι υψηλότερη τη Δευτέρα στο χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου, καθώς πλησίον αυτού συγκεντρώνονται οι περισσότερες δημόσιες υπηρεσίες και πολλές θέσεις εργασίας.
- ✓ Και στις 2 μέρες καταγράφηκε πλήθος σταθμευμένων δίκυκλων, τα οποία καταλαμβάνουν θέσεις Ι.Χ. (παράνομες στην πλειονότητά τους), καθώς και χώρο επί του πεζοδρομίου, το οποίο σε πολλές περιπτώσεις αναγκάζει τον πεζό να εισέλθει στον χώρο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. **Σε καμία μέτρηση δεν καταγράφηκαν δίκυκλα σταθμευμένα στις καθορισμένες θέσεις στάθμευσης εντός του λιμένα**, παρά την εγγύητά τους προς τις τα καταστήματα και τους υπόλοιπους πόλους έλξης μετακινήσεων.
- ✓ Βάσει των παραπάνω αποτελεσμάτων κρίνεται ότι η ζήτηση για στάθμευση είναι εξαιρετικά υψηλή στο Πατητήρι και ιδιαίτερα στην περιοχή πλησίον του λιμένα. Είναι τέτοια μάλιστα, ώστε να καταστρατηγούνται πλήρως οι ρυθμίσεις στάθμευσης και να παγιώνεται μια κατάσταση παράνομης και οχλούσας στάθμευσης σε πολύ μεγάλα τμήματα των κεντρικών οδών του οικισμού. Διαφαίνεται ότι είναι απαραίτητη η αναζήτηση λύσεων είτε για την εξεύρεση χώρου στάθμευσης των οχημάτων, είτε για την μείωση των χρηστών που επιλέγουν ένα Ι.Χ. όχημα για την μετακίνησή τους εντός του Πατητηρίου. Παράλληλα, δεδομένου ότι πραγματοποιούνται παράνομες σταθμεύσεις ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη νόμιμων θέσεων στάθμευσης σε απόσταση περπατήματος μικρότερης των 5', κρίνεται σκόπιμη η αύξηση της αστυνόμευσης, με σκοπό την κάλυψη αρχικά όλων των νόμιμων θέσεων στάθμευσης, ώστε να μειωθεί η πίεση που ασκείται σε όλο το οδικό δίκτυο της υπό εξέταση περιοχής.



Εικόνα 38: Παράνομη στάθμευση Ι.Χ. και δίκυκλων στη βόρεια παρειά της οδού Δολόπων.



Εικόνα 39: Αποτύπωση της στάθμευσης σε τμήμα της οδού Δολόπων και του κρηπιδώματος. Εντοπίζεται πλήθος παράνομα σταθμευμένων οχημάτων στη δεξιά παρειά της οδού Δολόπων, καθώς και αριστερά του λιμενικού φυλακίου.

9 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Η δημόσια συγκοινωνία στο Δήμο Αλοννήσου καλύπτεται από τα δρομολόγια λεωφορείου της δημοτικής συγκοινωνίας και από τα Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ, τα οποία εξυπηρετούν την οδική σύνδεση μεταξύ των οικισμών/περιοχών του νησιού. Η σύνδεση της Αλοννήσου με την ηπειρωτική Ελλάδα και τα υπόλοιπα νησιά των Σποράδων γίνεται μέσω ακτοπλοϊκής σύνδεσης.

9.1 Δημοτική Συγκοινωνία

9.1.1 Δρομολόγια και στάσεις

Η δημοτική συγκοινωνία της Αλοννήσου αφορά στις λεωφορειακές γραμμές που λειτουργούν στο νησί και συνδέουν το Πατητήρι με τη Χώρα και με τη Στενή Βάλα. Οι γραμμές αυτές είναι ενεργές μόνο τους θερινούς μήνες και τον Σεπτέμβριο, όπου η τουριστική κίνηση στο νησί είναι αυξημένη. Συγκεκριμένα, τα δρομολόγια της δημοτικής συγκοινωνίας για την περίοδο αιχμής Ιουλίου - Αυγούστου, όπως πραγματοποιούνται από 16/07/2022 έχει ως εξής:

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ 2022 (από 16/07/2022) ²⁰		
Δρομολόγιο	Ώρα Αναχώρησης	Ώρα Αφίξης
Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου	10:00	10:10
	11:30	11:40
	12:30	12:40
	14:00	14:10
	19:00	19:15
	19:30	19:45
	20:00	20:15
	20:30	20:45
	21:30	21:45
	22:30	22:45
	23:30	23:45
	00:30	00:45
Πατητήρι – Στενή Βάλα	10:30	11:00
	14:20	14:45
	17:30	18:00

Πηγή: https://bus.alonissos.gov.gr/current-bus-timetable_gr/, Δήμος Αλοννήσου

Παρατηρείται ότι υπάρχουν αρκετά καθημερινά δρομολόγια που συνδέουν τους 2 βασικούς πόλους έλξης μετακινήσεων της Αλοννήσου, καλύπτοντας τη μεγαλύτερη διάρκεια της ημέρας. Τα δρομολόγια είναι αρκετά συχνά κατά τις πρωινές και απογευματινές-βραδινές ώρες, ενώ από τις 14:10 έως τις 19:00 δεν υπάρχει κανένα δρομολόγιο. Το γεγονός αυτό πιθανότατα

²⁰ Τα δρομολόγια της δημοτικής συγκοινωνίας στην Αλόννησο καταγράφηκαν μέσω του ιστοτόπου https://bus.alonissos.gov.gr/current-bus-timetable_gr/.

απορρέει από τη χαμηλότερη ζήτηση τις ώρες αυτές, δεδομένου ότι η συγκοινωνία εξυπηρετεί κυρίως τους επισκέπτες του νησιού και δευτερευόντως τους μόνιμους κατοίκους (που ενδεχομένως να επέστρεφαν από την εργασία τους στο διάστημα αυτό), οι οποίοι κατά κανόνα χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα μετακίνησης.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση ως συνάρτηση της συχνότητας των δρομολογίων αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα.

ΣΤΑΘΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ		
Στάθμη εξυπηρέτησης	Χρονική απόσταση (λεπτά)	Σχόλια
A	<10	Οι επιβάτες δε χρειάζονται πρόγραμμα δρομολογίων
B	10-14	Συχνή εξυπηρέτηση, οι επιβάτες συμβουλευονται το πρόγραμμα
C	15-20	Μέγιστος επιθυμητός χρόνος αναμονής εάν χαθεί κάποιο λεωφορείο
D	21-30	Υπηρεσία μη ελκυστική σε πολλούς επιβάτες
E	31-60	Υπηρεσία διαθέσιμη κατά τη διάρκεια της ώρας
F	>60	Υπηρεσία μη ελκυστική σε όλους τους επιβάτες

Πηγή: IMET (2005): *Εγχειρίδιο εφαρμογής των δεικτών εξυπηρέτησης και αποτελεσματικότητας (Δ.Ε.Α.) - Παραδοτέο 2 έργου: Ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου ποιότητας των παρεχόμενων επιβατικών υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης*

Η συχνότητα των δρομολογίων είναι μικρή και κυμαίνεται μεταξύ 1-1,5 ωρών, για τις περιόδους της ημέρας που πραγματοποιείται. Επομένως, συνολικά κατά τις ώρες λειτουργίας της δημοτικής συγκοινωνίας η στάθμη εξυπηρέτησης βρίσκεται κυρίως στα επίπεδα της F, ήτοι είναι μη ελκυστική για τους επιβάτες. Για τις απογευματινές και βραδινές ώρες η υπηρεσία βρίσκεται στη στάθμη E καθώς είναι διαθέσιμη κατά τη διάρκεια της ώρας. Εφόσον οι επιβάτες είναι κυρίως επισκέπτες του νησιού και δεν υπάρχουν τα χαρακτηριστικά της αστικής μετακίνησης (μετακίνηση για εργασία, ραντεβού με υπηρεσίες και άλλες υποχρεώσεις), η συχνότητα αυτή ενδέχεται να τους ικανοποιεί, εντούτοις οφείλουν να έχουν συμβουλευτεί το πρόγραμμα δρομολογίων και να έχουν προγραμματίσει ανάλογα τις μετακινήσεις του εντός του νησιού. Η μετακίνηση προς Στενή Βάλα διαθέτει μόνο 3 δρομολόγια, επομένως βρίσκεται και αυτή στη στάθμη εξυπηρέτησης F. Ουσιαστικά, οι επισκέπτες των παραθεριστικών περιοχών κατά τη διαδρομή αυτή θα πρέπει να διαμορφώσουν την επίσκεψή τους ακριβώς στο διάστημα που λειτουργεί η συγκοινωνία προς τις περιοχές αυτές, περιορίζοντας έτσι τη δυνατότητα υλοποίησης διαφορετικού πλάνου επίσκεψης.

Οι στάσεις που πραγματοποιεί η δημοτική συγκοινωνία κατά την εκτέλεση των δρομολογίων καταγράφονται στον ακόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ				
Δρομολόγιο	Στάση	Τοποθεσία	Σήμανση	Εξοπλισμός
Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου/ Στενή Βάλα	Αφετηρία	Λιμένας Πατητηρίου έμπροσθεν αλιευτικού συνεταιρισμού	Πληροφοριακή Πινακίδα Π28	Στέγαστρο και καθιστικά σώματα
Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου/ Στενή Βάλα	Δημοτικό Σχολείο	Έμπροσθεν δημοτικού σχολείου επί της κύριας οδού στο Πατητήρι	Πληροφοριακή Πινακίδα Π28	-
Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου/ Στενή Βάλα	Αγροτικός Συνεταιρισμός	Έναντι αγροτικού συνεταιρισμού επί της κύριας οδού στο Πατητήρι	Πληροφοριακή Πινακίδα Π28	Στέγαστρο και καθιστικά σώματα
Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου	Ξενοδοχείο Atrium	Μετά το ξενοδοχείο Atrium επί της κύριας οδού Πατητήρι - Χώρα	Πληροφοριακή Πινακίδα Π28	Πίνακας Δρομολογίων
Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου	Προφήτης Ηλίας	Μετά τη διασταύρωση προς παραλία Γυάλα	-	-
Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου	Τερματισμός	Είσοδος Χώρας Αλοννήσου	Πληροφοριακή Πινακίδα Π28	-
Χώρα Αλοννήσου - Πατητήρι	Προφήτης Ηλίας	Έναντι διασταύρωσης προς παραλία Γυάλα	-	-
Χώρα Αλοννήσου - Πατητήρι	Ξενοδοχείο Atrium	Πριν το ξενοδοχείο Atrium επί της κύριας οδού Πατητήρι - Χώρα	-	-
Χώρα Αλοννήσου/Στενή Βάλα - Πατητήρι	Αγροτικός Συνεταιρισμός	Έμπροσθεν αγροτικού συνεταιρισμού επί της κύριας οδού στο Πατητήρι	Πληροφοριακή Πινακίδα Π28	-
Χώρα Αλοννήσου/Στενή Βάλα - Πατητήρι	Δημοτικό Σχολείο	Έναντι δημοτικού σχολείου επί της κύριας οδού στο Πατητήρι	Πληροφοριακή Πινακίδα Π28	-
Πατητήρι – Στενή Βάλα	Σπαστήρας	~330μ. μετά τη διασταύρωση από Πατητήρι προς Χώρα/Γέρακα πλησίον της πινακίδας Π-18 για	-	-

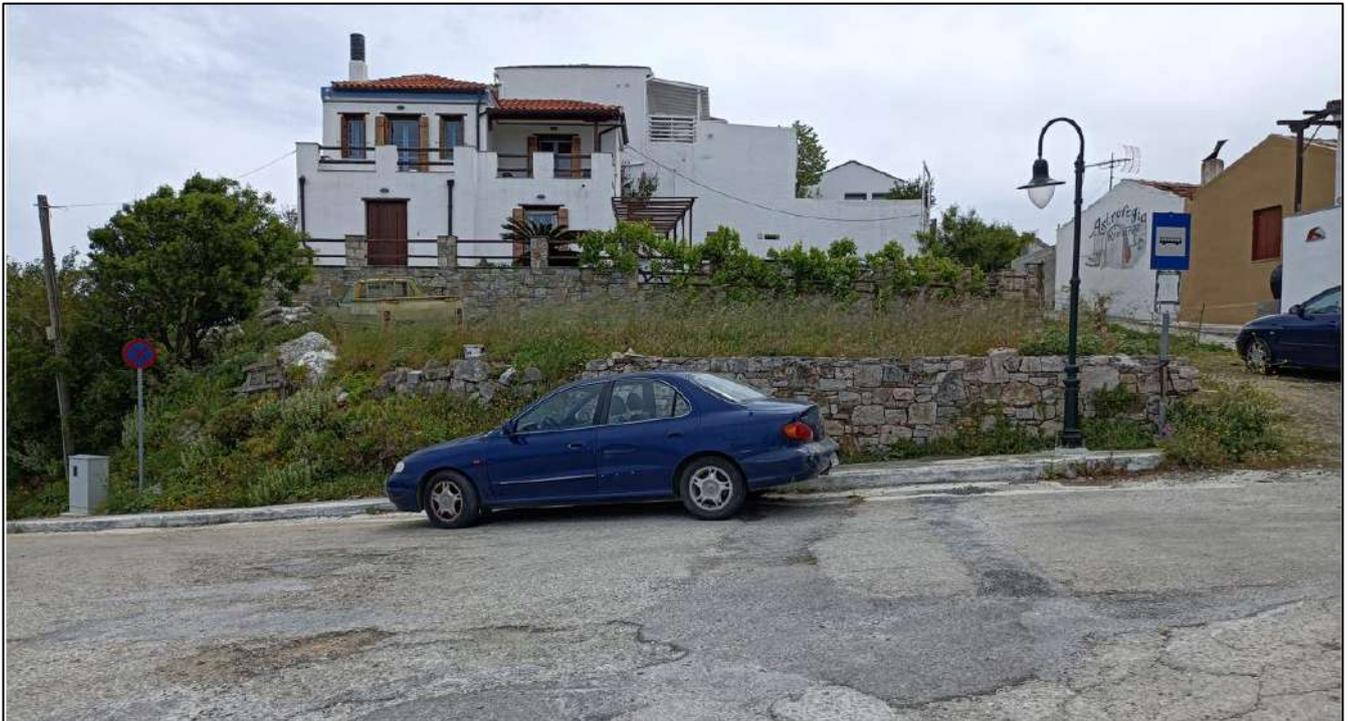
		το τέλος κατοικημένης περιοχής Πατητηρίου		
Πατητήρι – Στενή Βάλα	ΔΕΗ	~20μ. μετά τη διασταύρωση προς Βότση	-	-
Πατητήρι – Στενή Βάλα	Διασταύρωση Λ.Γιαλός/ Χρυσή Μηλιά / Κοκκινόκαστρο	Διασταύρωση Λ.Γιαλός/ Χρυσή Μηλιά / Κοκκινόκαστρο	Πληροφοριακή πινακίδα για στάση λεωφορείου	-
Πατητήρι – Στενή Βάλα	Στενή Βάλα	Παραλιακή οδός Στενής Βάλας στη διασταύρωση με την δευτερεύουσα οδό.	Πληροφοριακή Πινακίδα Π28 και σήμανση για αφετηρία λεωφορείου	Πίνακας Δρομολογίων
Στενή Βάλα – Πατητήρι	Διασταύρωση Λ.Γιαλός/ Χρυσή Μηλιά / Κοκκινόκαστρο	Έναντι διασταύρωσης Λ.Γιαλός/ Χρυσή Μηλιά / Κοκκινόκαστρο	-	-
Στενή Βάλα – Πατητήρι	ΔΕΗ	~20μ. μετά τη διασταύρωση προς Βότση	-	-
Στενή Βάλα – Πατητήρι	Σπαστήρας	~330μ. πριν τη διασταύρωση από Χώρα/Γέρακα προς Πατητήρι πλησίον της πινακίδας Π-17 για την αρχή της κατοικημένης περιοχής Πατητηρίου	-	-

Πηγή: Στοιχεία Δήμου Αλοννήσου

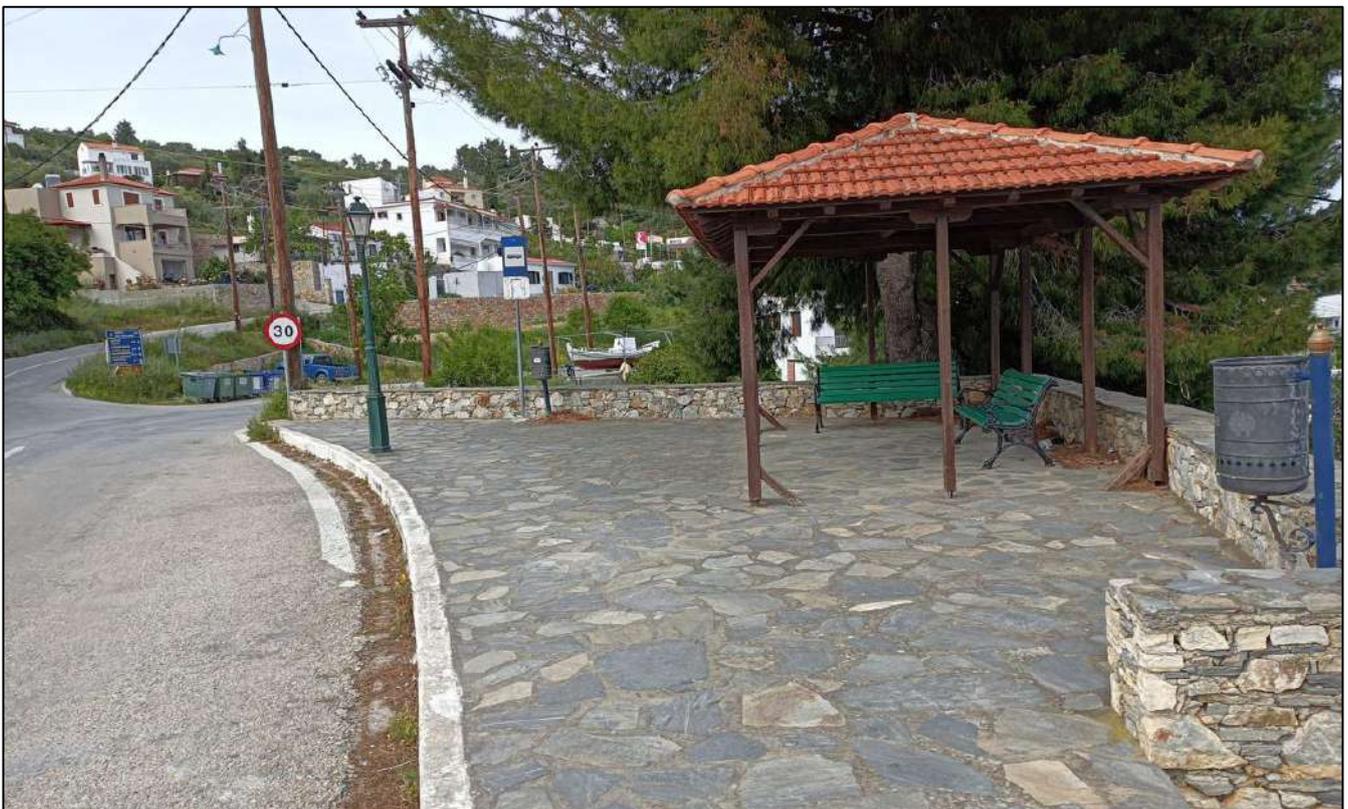
Όπως παρατηρείται από τον παραπάνω πίνακα, οι στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας στην Αλόννησο βρίσκονται είτε εντός της έδρας του Δήμου, είτε επί του κύριου οδικού δικτύου που συνδέει τους βασικότερους οικισμούς του νησιού. Οι περισσότερες στάσεις εντοπίζονται στο Πατητήρι σε τρία διαφορετικά σημεία για κάθε δρομολόγιο (κοινό σημείο η αφετηρία), ενώ εξυπηρετείται η Χώρα όπου η στάση βρίσκεται στην είσοδο του οικισμού (-απαγορεύεται η είσοδος του λεωφορείου στο εσωτερικό του), καθώς και η Στενή Βάλα, όπου η στάση βρίσκεται στην παραλιακή οδό. Η κοντινότερη στάση στη Βότση βρίσκεται στην είσοδο του οικισμού, ενώ οι υπόλοιποι οικισμοί του νησιού δεν εξυπηρετούνται από κάποια στάση.

Όσον αφορά στον εξοπλισμό των στάσεων, παρατηρείται ότι οι στάσεις εντός του Πατητηρίου διαθέτουν πινακίδα πληροφόρησης του επιβάτη για την ύπαρξη στάσης, ενώ 2 από αυτές διαθέτουν στέγαστρο και παγκάκια. Στην αφετηρία στον λιμένα του Πατητηρίου είναι αναρτημένος και πίνακας δρομολογίων. Εκτός του Πατητηρίου δεν υπάρχουν στάσεις που

να διαθέτουν παγκάκια, στέγαστρα ή άλλο αντίστοιχο εξοπλισμό. Από αυτές, σήμανση εντοπίστηκε μόνο σε τρεις στάσεις (Ξενοδοχείο Atrium, Διασταύρωση Λεφτού Γιαλού, Στενή Βάλα). Ο εντοπισμός των υπόλοιπων στάσεων ήταν εφικτός μόνο μετά από χορήγηση αντίστοιχων στοιχείων από το Δήμο Αλοννήσου.



Εικόνα 40: Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου. Υπάρχει πληροφοριακή πινακίδα Π-28.



Εικόνα 41: Στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας στη διασταύρωση προς Χώρα/Γέρακα, έναντι του Αγροτικού Συνεταιρισμού στο Πατηήρι. Εντοπίζεται πληροφοριακή πινακίδα Π-28, παγκάκια και στέγαστρο.

9.1.2 Γεωγραφική κάλυψη

Η γεωγραφική κάλυψη είναι η έκταση της περιοχής που βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τις δημόσιες συγκοινωνίες. Βάσει της μεθοδολογίας του Transit Capacity and Quality of Service Manual (3rd edition)/Αξιολόγηση και έλεγχος ποιότητας συγκοινωνιακών συστημάτων και υπηρεσιών²¹, η περιοχή αυτή ορίζεται ως η απόσταση εντός των 400μ. από μία στάση λεωφορείου ή 800μ. από μία λεωφορειογραμμή ή μέσο σταθερής τροχιάς (π.χ. σταθμός ΜΕΤΡΟ).

Η κάλυψη του δικτύου της δημοτικής συγκοινωνίας απεικονίζεται για απόσταση 250 και 400μ. από την κάθε στάση λεωφορείου στον θεματικό χάρτη Α-5 που συνοδεύει την παρούσα τεχνική έκθεση. Η κάλυψη των 250μ. περιλαμβάνει όλη την έκταση του λιμανιού στο Πατητήρι και όλο σχεδόν τον οικισμό εντός ρυμοτομικού σχεδίου. Επιπλέον, εξυπηρετείται σχεδόν στο σύνολό της η Χώρα και η Στενή Βάλα. Η κάλυψη των 400μ. που είναι και η κατά κανόνα επαρκής για απόσταση από στάσεις λεωφορείου καλύπτει το σύνολο της Χώρας, της Στενής Βάλας και το μεγαλύτερο μέρος του Πατητηρίου και της Βότσης. Συνολικά, κρίνεται ότι η κάλυψη της συγκοινωνίας στους βασικούς οικιστικούς προορισμούς της Αλοννήσου είναι ικανοποιητική. Εκτός των οικισμών, η κάλυψη δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των επισκεπτών για μετάβαση σε άλλους προορισμούς με κυριότερο τους μικρότερους οικισμούς (π.χ. Καλαμάκια) ή τις παραλίες του νησιού.

9.1.3 Προσβασιμότητα

Η προσβασιμότητα στην δημόσια συγκοινωνία αφορά όλους τους πιθανούς χρήστες του κυκλοφοριακού δικτύου, ήτοι πεζούς, αυτοκίνητα, ποδήλατα και άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑμΕΑ).

Πεζοί

Η προσβασιμότητα πεζών, στις στάσεις της συγκοινωνίας εξαρτάται από πολλούς παράγοντες όπως:

- Ύπαρξη ή όχι πεζοδρομίων
- Πλάτος πεζοδρομίων
- Ποιότητα κατασκευής και κατάσταση πεζοδρομίων
- Κυκλοφοριακός φόρτος
- Αναμονή για πράσινη σήμανση στους φωτεινούς σηματοδότες

Στο Πατητήρι υπάρχουν πεζοδρόμια κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου πλησίον των στάσεων της δημοτικής συγκοινωνίας, αν και πολλά από αυτά δεν διαθέτουν επαρκές πλάτος ιδιαίτερα στην κεντρική οδό από το ύψος του αστυνομικού τμήματος μέχρι τη διασταύρωση με την οδό του λιμένα (βλ. θεματικό χάρτη Α-2). Η κατάσταση των πεζοδρομίων είναι καλή αλλά το πλάτος τους σε συνδυασμό με τα εμπόδια που υπάρχουν στην κίνηση των πεζών και τις λιγοστές διαβάσεις αποτελούν χαρακτηριστικά που μειώνουν την ασφάλεια και άνεση με την οποία κινούνται οι πεζοί για να προσεγγίσουν τις στάσεις. Επιπλέον, στο τοπικό δίκτυο η απουσία πεζοδρομίων αναγκάζει τον πεζό να κινείται στον ίδιο χώρο με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία, όπου όμως λόγω περιορισμένων διατομών οι ταχύτητες των οχημάτων είναι πολύ μικρές. Επομένως, απαιτούνται κινήσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας στο Πατητήρι.

²¹ Ι. Τυρινόπουλος, Κ. Κεπατσόγλου (2015)

Στη Χώρα, όπου η στάση βρίσκεται στην είσοδο του οικισμού, από όπου ξεκινάει η απαγόρευση κυκλοφορίας των οχημάτων και η ανεμπόδιστη κυκλοφορία πεζών, η πρόσβαση είναι άμεση, γρήγορη και χωρίς επαφή με άλλους χρήστες της οδού (αυτοκίνητα, δίκυκλα κ.λπ.). Προβλήματα ως προς την ασφάλεια και την άνεση των μετακινήσεων δημιουργούνται κυρίως στις στενότερες οδούς του οικισμού όπου οι κλίσεις είναι μεγάλες και η ποιότητα της κατασκευής των οδών και των κλιμάκων είναι μέτρια ή και κακή.

Στη Βότση δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και οι πεζοί χρησιμοποιούν το οδόστρωμα για την μετακίνησή τους. Εδώ, όπως και στο υπόλοιπο δίκτυο του νησιού, οι ταχύτητες των οχημάτων είναι κατά κανόνα μικρές, ειδικά στο εσωτερικό δίκτυο του οικισμού που είναι πλακοστρωμένο. Εντούτοις, η μετακίνηση των πεζών ειδικά στην γεμάτη στροφές κεντρική οδό της Βότσης μέχρι τη στάση του λεωφορείου επί της πρωτεύουσας οδού, όπου επίσης δεν υπάρχουν πεζοδρόμια, ενέχει κινδύνους για την ασφάλεια τους και μειώνει την άνεση κατά την μετάβαση.

Στη Στενή Βάλα δεν υπάρχουν πεζοδρόμια. Η κίνηση των κατοίκων προς τη στάση της δημοτικής συγκοινωνίας γίνεται με αρκετή ασφάλεια και άνεση, καθώς ο κυκλοφοριακός φόρτος εντός του οικισμού είναι χαμηλός, οι ταχύτητες κίνησης πολύ μικρές, ενώ υπάρχει και απαγόρευση κυκλοφορίας των οχημάτων στην παραλιακή οδό του οικισμού. Για τους επισκέπτες η πρόσβαση είναι άμεση και ασφαλής καθώς η στάση βρίσκεται πλησίον των υπηρεσιών εστίασης και αναψυχής στην οδό του λιμένα, στην οποία απαγορεύεται η κίνηση των οχημάτων.

Τα σημαντικότερα προβλήματα προσβασιμότητας εντοπίζονται κυρίως στις υπόλοιπες στάσεις του δικτύου, οι οποίες βρίσκονται επί του κύριου οδικού δικτύου σε μεγάλη απόσταση από τους προορισμούς των χρηστών του δικτύου (π.χ. παραλίες για τους καλοκαιρινούς επισκέπτες), όπου δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι περισσότερο αυξημένος.



Εικόνα 42: Διασταύρωση της κεντρικής οδού προς Γέρακα με τις οδούς προς Κοκκινόκαστρο/Χρυσή Μηλιά και Λεφτό Γιαλό/Τζώρτζη Γιαλό, όπου εντοπίστηκε η στάση της δημοτικής συγκοινωνίας. Δεν υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια.

Όσον αφορά στα αυτοκίνητα η προσβασιμότητα εξαρτάται από την ύπαρξη και τη χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης πλησίον των στάσεων, καθώς και την ποιότητα της πρόσβασης προς τους χώρους αυτούς. Στην Αλόνησο υπάρχουν χώροι στάθμευσης τόσο στη Χώρα όσο και στο Πατητήρι, που αποτελούν τους κύριους προορισμούς της συγκοινωνίας, σε απόσταση μικρότερη των 200μ. από την πλησιέστερη στάση της δημοτικής συγκοινωνίας. Επομένως, υπάρχει η δυνατότητα park – and – ride που αφορά τη στάθμευση με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσιο μέσο μεταφοράς. Πρέπει να τονιστεί ότι στο διάστημα από μέσα Ιουλίου έως μέσα Αυγούστου, όπου η ζήτηση υπερβαίνει τη χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης, η δυνατότητα park – and – ride σαφώς περιορίζεται.

Ποδήλατα

Στο Δήμο Αλοννήσου δεν υφίστανται υποδομές για ποδήλατα, επομένως είναι πολύ περιορισμένη η προσβασιμότητα των ποδηλάτων στις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας.

ΑμΕΑ

Στο Δήμο Αλοννήσου δεν υφίστανται υποδομές που να διευκολύνουν τη μετακίνηση των ΑμΕΑ. Επιπλέον, λόγω και της ύπαρξης πολλών πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ. που είναι το ελάχιστο πλάτος για την άνετη διασταύρωση πεζού με οδηγό αμαξιδίου, περιορίζεται σημαντικά η προσβασιμότητα των ΑμΕΑ στις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας. Σύμφωνα με την μελέτη «Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης – Master Plan – Λιμένα Πατητηρίου Αλοννήσου, διαμορφώνεται ράμπα πρόσβασης ΑμΕΑ στην εγκάρσια διάβαση πεζών έμπροσθεν της στάσης της δημοτικής συγκοινωνίας στη χερσαία ζώνη λιμένα.

9.2 Ε.Δ.Χ. - Ταξί

Η μετακίνηση των κατοίκων και επισκεπτών εντός του Δήμου Αλοννήσου, πέρα από τη δημοτική συγκοινωνία γίνεται με Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.)- ΤΑΞΙ. Όπως προαναφέρθηκε στην ενότητα 9.1, υφίσταται (1) πιάσα ΤΑΞΙ στο νησί της Αλοννήσου, στον λιμένα του Πατητηρίου με χωρητικότητα τεσσάρων (4) θέσεων.

9.3 Ακτοπλοϊκή σύνδεση

Η ακτοπλοϊκή σύνδεση της Αλοννήσου με τις υπόλοιπες περιοχές της Ελλάδας γίνεται μέσω του λιμένα του Πατητηρίου. Τα δρομολόγια που εντοπίστηκαν κατά την εκπόνηση του παρόντος ΣΒΑΚ²² καταγράφονται στους παρακάτω πίνακες:

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΗΤΗΡΙΟΥ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ 11/2022)			
Δρομολόγιο	Ωρα έναρξης		
	Καθημερινή	Σάββατο	Κυριακή
Βόλος - Αλόνησος	07:30 08:00 14:00	07:30 08:00	07:30 08:00 15:00
Αλόνησος - Βόλος	06:30 12:45 13:15	12:45 13:15	06:30 12:45 13:15

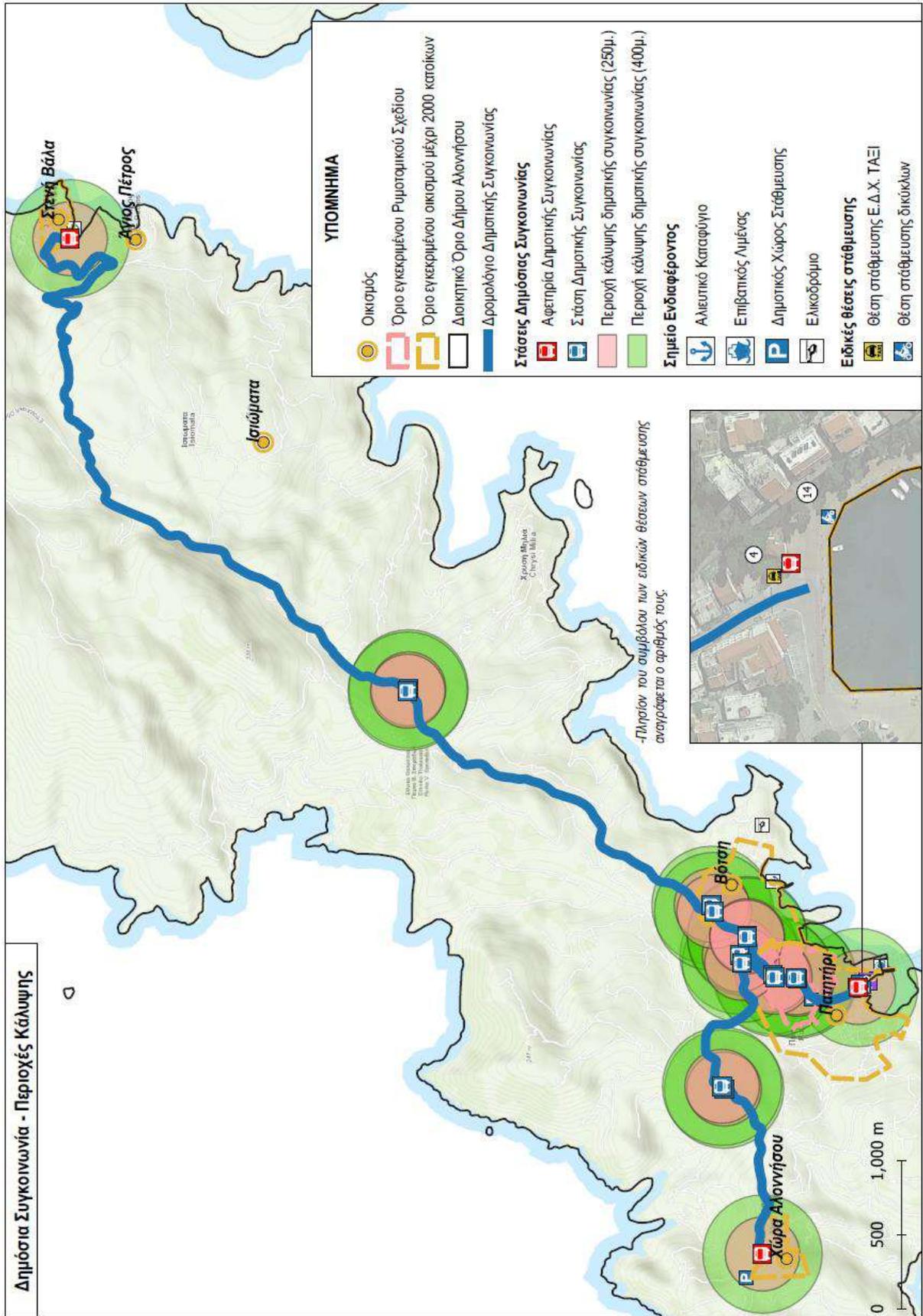
Πηγή: <https://www.ferryscanner.com>

²² Τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια που καταγράφονται στο παρόν τεύχος αφορούν τον Νοέμβριο του έτους 2022.



Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι υπάρχει τακτική διασύνδεση της Αλοννήσου με την ηπειρωτική Ελλάδα, μέσω του λιμένα του Βόλου. Εντοπίζονται 3 δρομολόγια τις καθημερινές και την Κυριακή και 2 δρομολόγια το Σάββατο με αναχώρηση πρωινές και μεσημεριανές ώρες. Τα δρομολόγια πραγματοποιούν στάση στη Σκιάθο και τη Σκόπελο, ενισχύοντας έτσι και την καθημερινή μεταξύ τους επικοινωνία.

Οι στάσεις και οι διαδρομές της δημοτικής συγκοινωνίας στην Αλόννησο, καθώς και οι περιοχές κάλυψής της απεικονίζονται στον θεματικό χάρτη Α-5 «Δημόσια Συγκοινωνία – Περιοχές Κάλυψης».



10 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ – ΕΡΕΥΝΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Κατά την εκπόνηση του παρόντος ΣΒΑΚ έγινε αναζήτηση των καταγεγραμμένων τροχαίων ατυχημάτων για το νησί της Αλοννήσου από το αρμόδιο αστυνομικό τμήμα, με σκοπό την ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας της περιοχής παρέμβασης. Συγκεκριμένα, ζητήθηκε η χορήγηση των δεδομένων των τροχαίων ατυχημάτων²³ για την τελευταία τετραετία (έτη 2018, 2019, 2020, 2021), χρονική περίοδο κατά την οποία δεν έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο και επομένως είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων. Τα δεδομένα αυτά αφορούσαν:

- Την ημερομηνία του ατυχήματος.
- Τον τόπο του ατυχήματος.
- Τη διάκριση των ατυχημάτων ανάλογα με τη βαρύτητα τους σε ατυχήματα με τραυματισμούς, ατυχήματα με θάνατο/ους και ατυχήματα υλικών ζημιών.

Τα δεδομένα σχετικά με τα ατυχήματα του Δήμου Αλοννήσου εστάλησαν στον ανάδοχο από την Διεύθυνση Αστυνομίας Μαγνησίας, προερχόμενα από το αρχείο καταγραφών του αστυνομικού τμήματος Αλοννήσου. Σύμφωνα με αυτά δεν καταγράφηκε τροχαίο ατύχημα με θάνατο, αλλά υπήρχαν αρκετά συμβάντα με τραυματισμό ή υλικές ζημιές. Επιπλέον υπήρξε ένα ατύχημα στο οποίο καταγράφηκε σοβαρός τραυματισμός εμπλεκόμενου ατόμου. Αναλυτικά, τα ατυχήματα στο Δήμο Αλοννήσου καταγράφονται στον ακόλουθο πίνακα.

A/A	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΩΡΑ	ΤΥΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
2018 (12 ατυχήματα)				
1	25/01/18	12:30	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Κεντρική οδός Πατητηρίου - Έναντι εθνικής Τράπεζας
2	04/06/18	13:00	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι-Χώρα Αλοννήσου
3	06/06/18	13:45	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Βότση - Σπαρτίνες (Χωματόδρομος θέση στάθμευσης παραλία)
4	07/06/18	12:00	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι-Χώρα Αλοννήσου (Ανεντόπιστο)
5	07/07/18	12:30	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Κεντρική οδός Πατητηρίου - Έναντι εθνικής Τράπεζας
6	10/07/18	11:00	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι - Γέρακας (Ανεντόπιστο)
7	18/07/18	11:30	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Οδός Πατητήρι - Παλαιοχωραφίνα
8	25/07/18	12:00	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Οδός Πατητηρί - Αγ. Δημήτριος (Θέση Γαρμπίτσες)
9	07/08/18	19:30	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Οδός Πατητήρι - Στενή Βάλα (Αγ. Πέτρος)

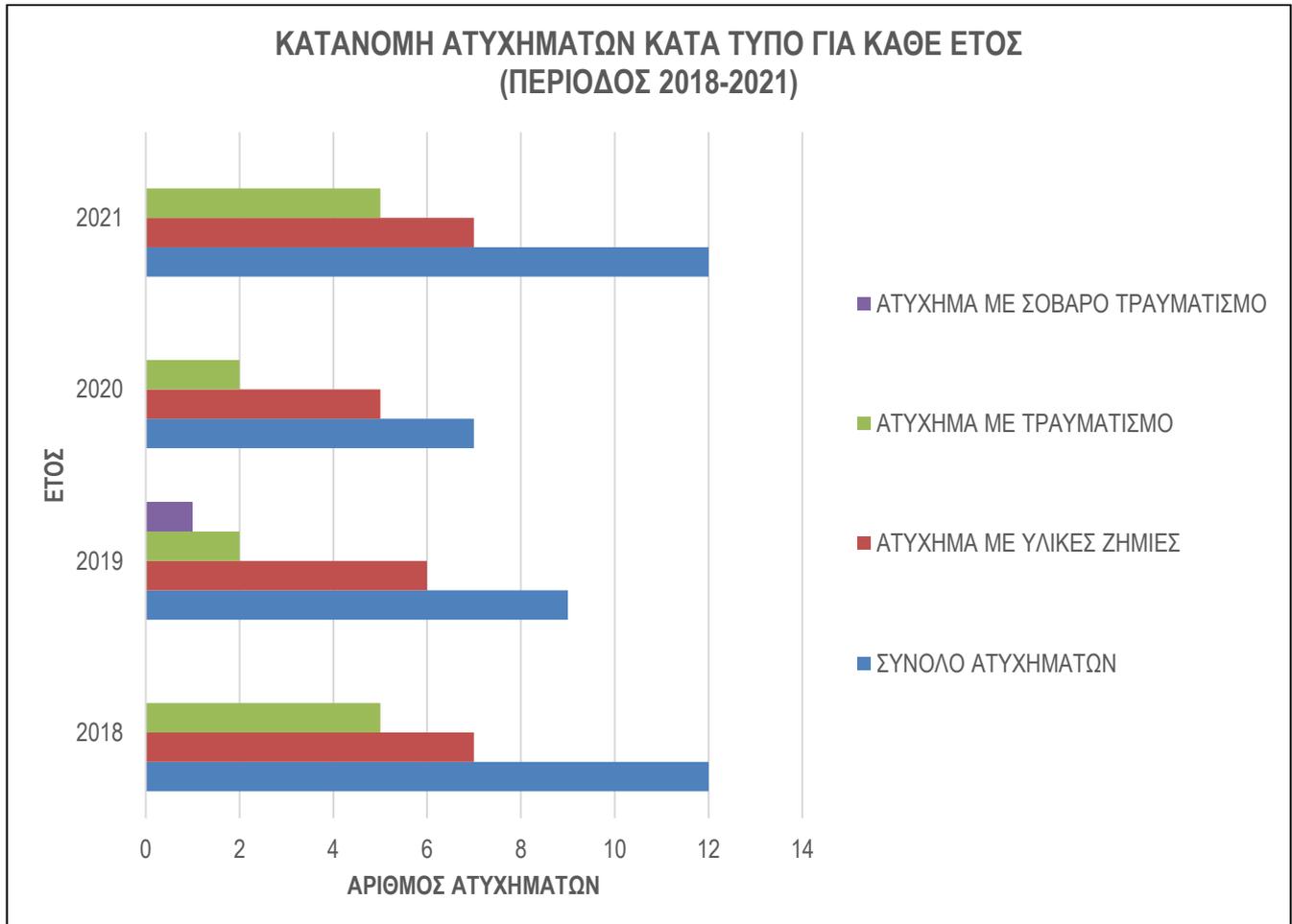
²³ Αίτημα του αναδόχου μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου την 15/10/2021.

10	11/08/18	10:10	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Λιμένας Πατητηρίου
11	14/08/18	18:00	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι - Βότση (Ανετόπιστο)
12	09/11/18	Άγνωστη	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό (Ελαφρύς)	Ανετόπιστο
2019 (9 ατυχήματα)				
13	22/05/19	Άγνωστη	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Οδός προς Χρυσή Μηλιά (Θέση Κόρτ Λάκκα)
14	20/06/19	21:00	Τροχαίο ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό	Διασταύρωση οδού Πατητήρι - Γέρακας με οδό Πατητήρι - Χώρα Αλοννήσου
15	25/06/19	10:00	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Κεντρική οδός Πατητηρίου (Νέος οικισμός)
16	03/07/19	10:45	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι - Βότση (Ανετόπιστο)
17	11/07/19	21:00	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό (Ελαφρύς)	Διασταύρωση οδού Πατητήρι - Γέρακας με οδό Πατητήρι - Χώρα Αλοννήσου
18	19/07/19	14:25	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι - Στενή Βάλα (Στενή Βάλα)
19	20/07/19	8:30	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Διασταύρωση οδού Πατητήρι - Γέρακας με κεντρική οδό Βότσης
20	05/08/19	13:20	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητηρί - Γέρακας (Ανετόπιστο)
21	11/08/19	10:40	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι - Κάβος (Έμπροσθεν Γυμνασίου Αλοννήσου)
2020 (7 ατυχήματα)				
22	13/02/20	10:50	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Διασταύρωση περιφερειακής οδού Πατητηρίου με οδό προς Παλαιοχωραφίνα
23	16/07/20	13:15	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Ανετόπιστο
24	19/07/20	12:45	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Λιμένας Πατητηρίου
25	14/08/20	9:30	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι - Στενή Βάλα (Στενή Βάλα)
26	18/08/20	19:30	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Διασταύρωση κεντρικής οδού Πατητηρίου με οδό Λιμένα (Αφετηρία Λεωφορείου)
27	22/08/20	17:20	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Οδός Πατητήρι - Λεφτός Γιαλός (Ανετόπιστο)
28	28/08/20	17:15	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Οδός Πατητήρι - Γέρακας (Θέση Μουτσάρης)

2021 (12 ατυχήματα)				
29	27/02/21	9:00	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Αλιευτικό Καταφύγιο Βότσης
30	12/05/21	8:10	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Περιφερειακή οδός Πατητηρίου (Έμπροσθεν Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής)
31	02/06/21	08:00 έως 14:00	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Διασταύρωση οδού Πατητήρι - Γέρακας με κεντρική οδό Βότσης
32	21/06/21	7:00	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Οδός Πατητήρι - Χρυσή Μηλιά (Ανετόπιστο)
33	06/07/21	12:00	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Κεντρική οδός Πατητηρίου (Έμπροσθεν Αστυνομικού Τμήματος)
34	13/07/21	20:00	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι - Στενή Βάλα (Στενή Βάλα)
35	01/08/21	6:00	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Διασταύρωση περιφερειακής οδού Πατητηρίου με οδό προς Παλαιοχωραφίνα
36	14/08/21	13:45	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Οδός Πατητήρι - Γέρακας (Θέση Μουτσάρες)
37	16/08/21	20:30	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης Χώρας Αλοννήσου
38	26/08/21	19:05	Τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό	Διασταύρωση οδού Πατητήρι - Γέρακας με οδό Πατητήρι - Χώρα Αλοννήσου
39	03/09/21	12:20	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Οδός Πατητήρι - Χώρα Αλοννήσου (Θέση Προφήτης Ηλίας)
40	07/10/21	17:15	Τροχαίο ατύχημα με υλικές ζημιές	Διασταύρωση οδού Πατητήρι - Γέρακας με οδό Πατητήρι - Χώρα Αλοννήσου

Ακολούθως, τα ατυχήματα ομαδοποιούνται κατά έτος και κατά τύπο στον παρακάτω πίνακα και στο γράφημα.

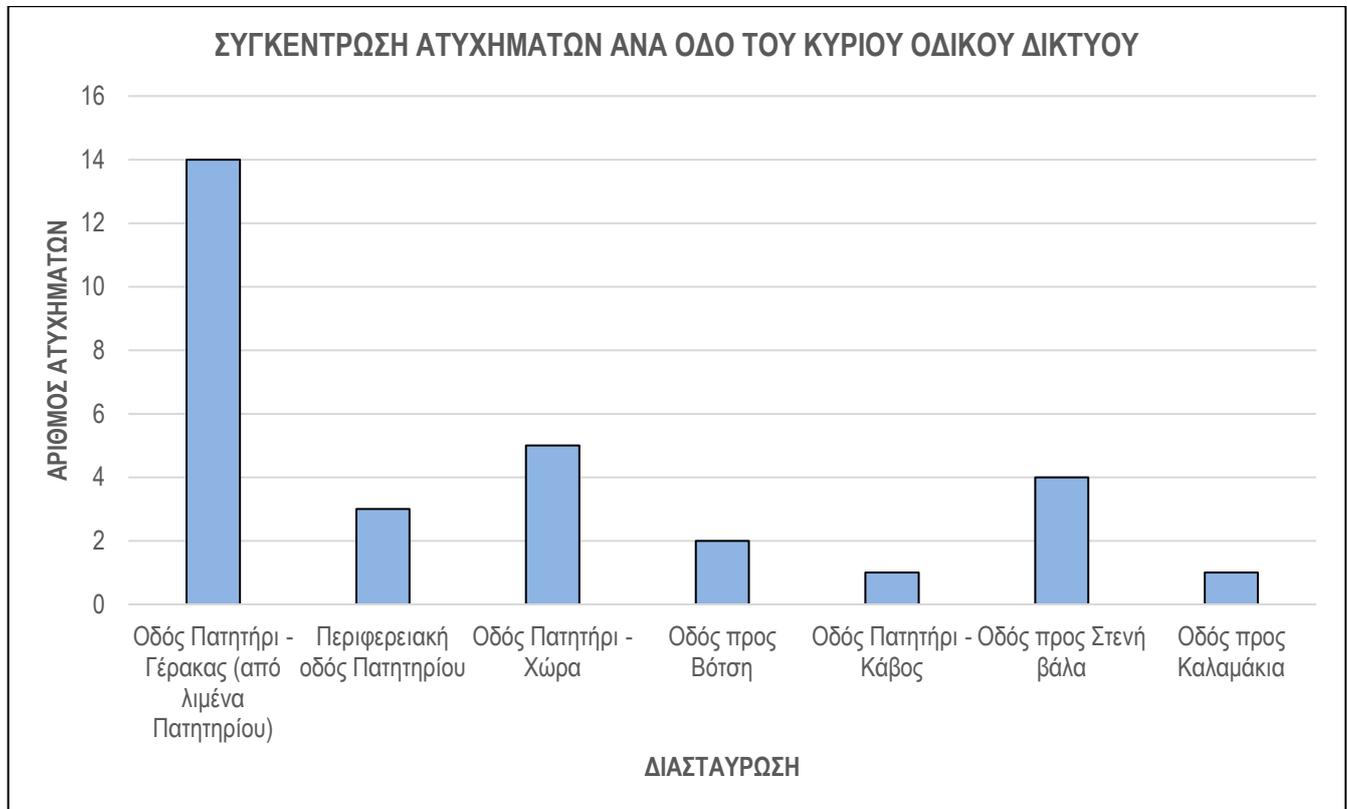
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕ ΣΟΒΑΡΟ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ
2018	12	7	5	-
2019	9	6	2	1
2020	7	5	2	-
2021	12	7	5	-
ΣΥΝΟΛΟ	40	25	14	1



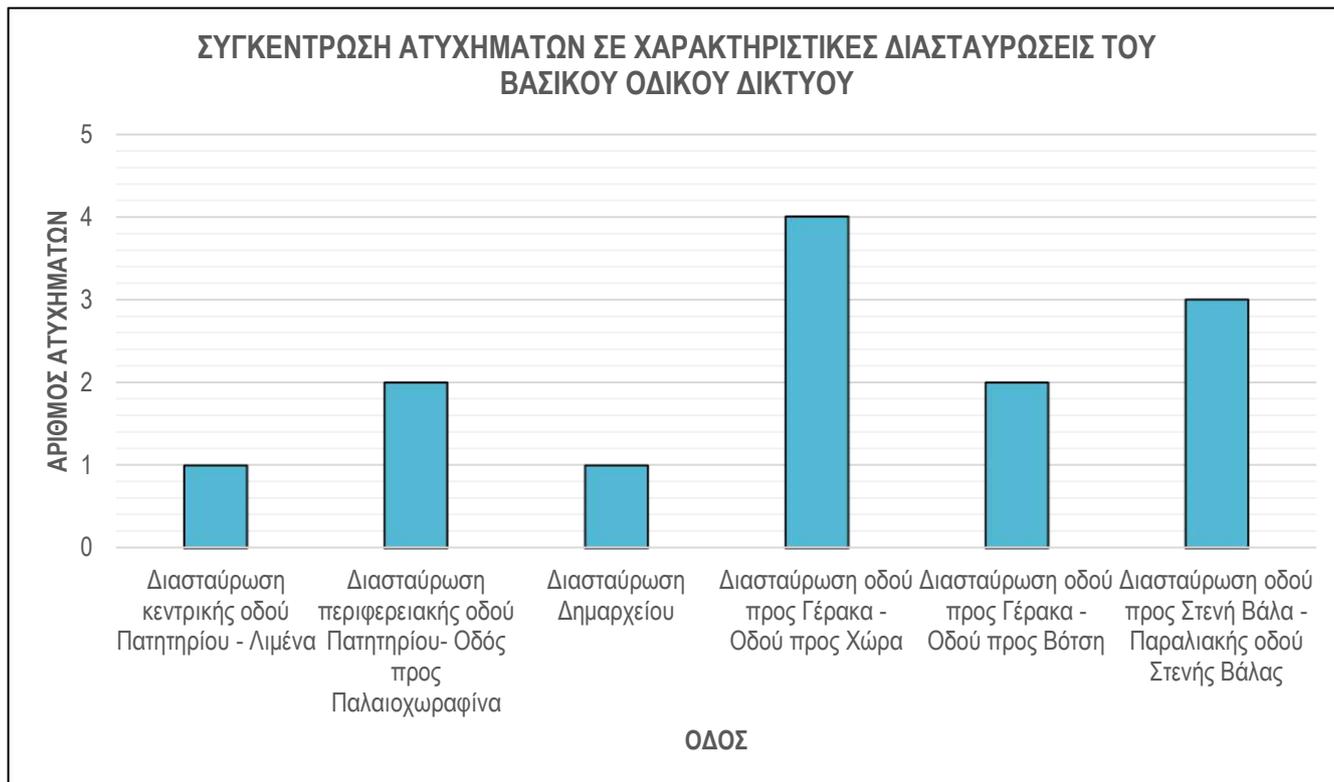
Από τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν παραπάνω προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- ❖ 40 συνολικά είναι τα τροχαία ατυχήματα που έχουν συμβεί στο νησί της Αλοννήσου μεταξύ των ετών 2018-2021. Τα περισσότερα από αυτά καταγράφονται στα έτη 2018 και 2021 (12 στο καθένα), ενώ το 2020 καταγράφονται μόλις 7 ατυχήματα, πιθανότατα λόγω των μέτρων περιορισμού των μετακινήσεων σε μεγάλο τμήμα του έτους.
- ❖ Τα περισσότερα ατυχήματα (25 ή ~63%) είναι υλικών ζημιών. 15 ατυχήματα περιλαμβάνουν τραυματισμό, με μόλις 1 εξ' αυτών να είναι σοβαρός.
- ❖ Όσον αφορά στη χωρική κατανομή των ατυχημάτων εντός του νησιού, μόνο στα 31 από τα 40 δόθηκε στον ανάδοχο η ακριβής τοποθεσία του ατυχήματος.
 - Από αυτά, **τα 24 (~77%) έχουν συμβεί κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου της Αλοννήσου**, όπως αυτό προσδιορίστηκε παραπάνω στο κεφάλαιο της υφιστάμενης λειτουργικής ιεράρχησης. Από τα υπόλοιπα 7 ατυχήματα, τα 4 συνέβησαν σε περιοχές εκτός του κύριου δικτύου που όμως συγκεντρώνουν πλήθος μετακινήσεων και συγκεκριμένα:
 - Στο χώρο στάθμευσης της Χώρας Αλοννήσου (1 ατύχημα)
 - Στον επιβατικό λιμένα του Πατητηρίου (2 ατυχήματα)
 - Στο αλιευτικό Καταφύγιο της Βότσης (1 ατύχημα)
 - Ο οικισμός του Πατητηρίου συγκεντρώνει την πλειονότητα των ατυχημάτων (17 ή ~55%). Ακολουθούν η Στενή Βάλα και η Βότση με 3 ατυχήματα σε καθεμία.

Στα γραφήματα που ακολουθούν καταγράφονται οι οδοί²⁴ και οι διασταυρώσεις του κύριου οδικού δικτύου που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων.



²⁴ Όπου τα ατυχήματα έχουν συμβεί σε διασταύρωση οδών, καταγράφονται ως συμβάντα σε όλες τις εμπλεκόμενες οδούς.



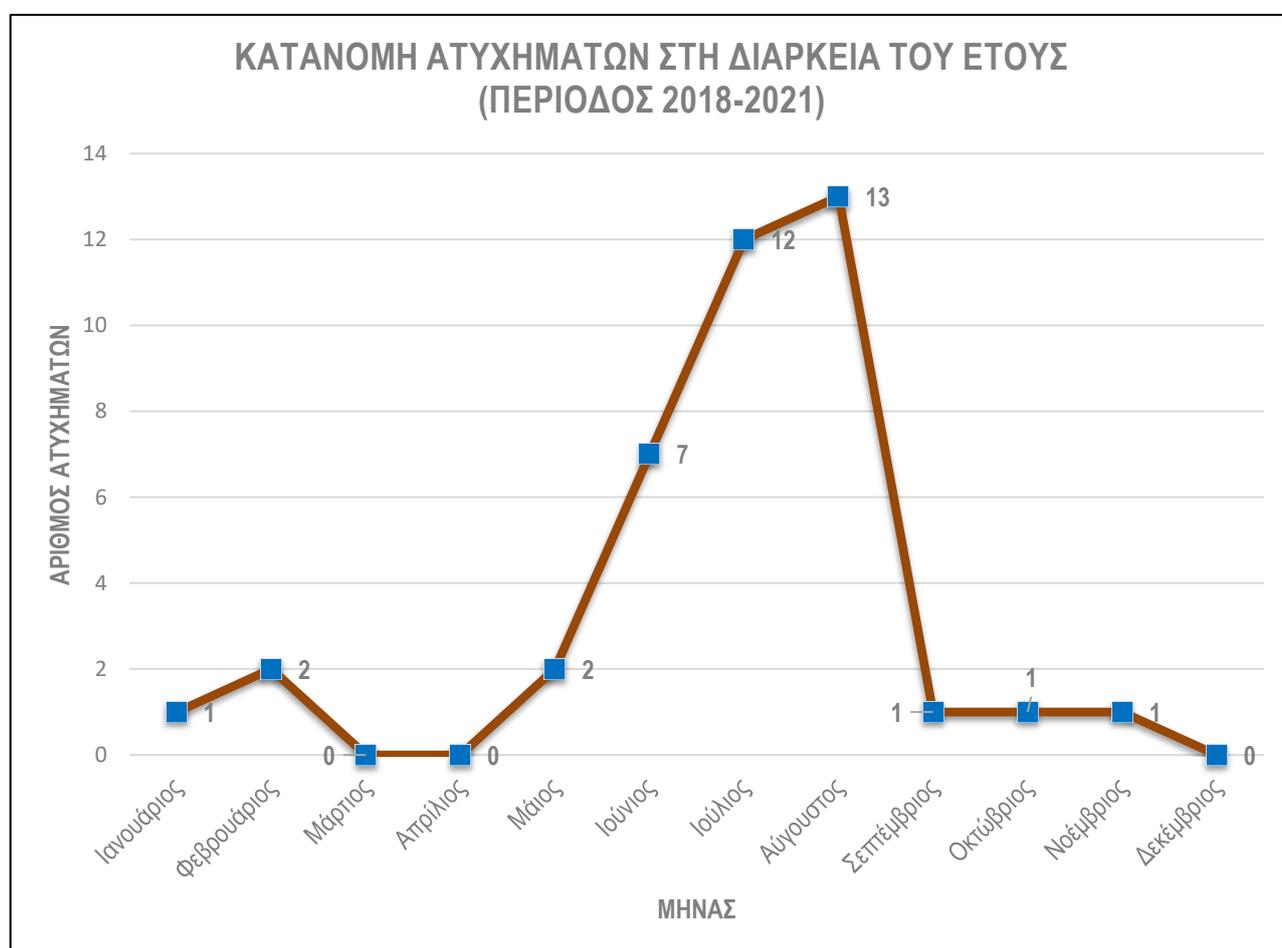
Από τα παραπάνω διαγράμματα παρατηρείται ότι:

- **14 ατυχήματα (~ 45%) γίνονται στην κεντρική αρτηρία του νησιού** που συνδέει το λιμάνι με τον Γέρακα και διασταυρώνεται με τις οδούς προς τους κυρίαρχους πόλους έλξης μετακινήσεων (οικισμοί και παραλίες). Κατά μήκος της παραπάνω οδού τα ατυχήματα συγκεντρώνονται κατά σειρά στον κόμβο προς Χώρα (4), στον κόμβο προς Βότση (2), στον κόμβο του λιμένα (1) και στον κόμβο Δημαρχείου (1).
- 5 ατυχήματα (~ 16%) γίνονται επί της οδού Πατητήρι – Χώρα εκ των οποίων μόνο 1 εντοπίζεται κατά μήκος της οδού, με τα υπόλοιπα να συμβαίνουν στη διασταύρωση με την κεντρική οδό του νησιού.
- 4 ατυχήματα (~ 13%) καταγράφονται κατά μήκος της οδού προς Στενή Βάλα, 3 εκ των οποίων έχουν συμβεί στη διασταύρωση της κεντρικής οδού του οικισμού με την παραλιακή οδό.
- 3 ατυχήματα καταγράφονται στην περιφερειακή οδό του Πατητηρίου, 2 εκ των οποίων συνέβησαν στη διασταύρωση προς Παλαιοχωραφίνα.
- 2 ατυχήματα καταγράφονται στην οδό προς Βότση, τα οποία έγιναν στη διασταύρωση με την κεντρική οδό του νησιού.

Στον παρακάτω πίνακα και γράφημα αποτυπώνεται η χρονική κατανομή των τροχαίων ατυχημάτων της Αλοννήσου στη διάρκεια του έτους.

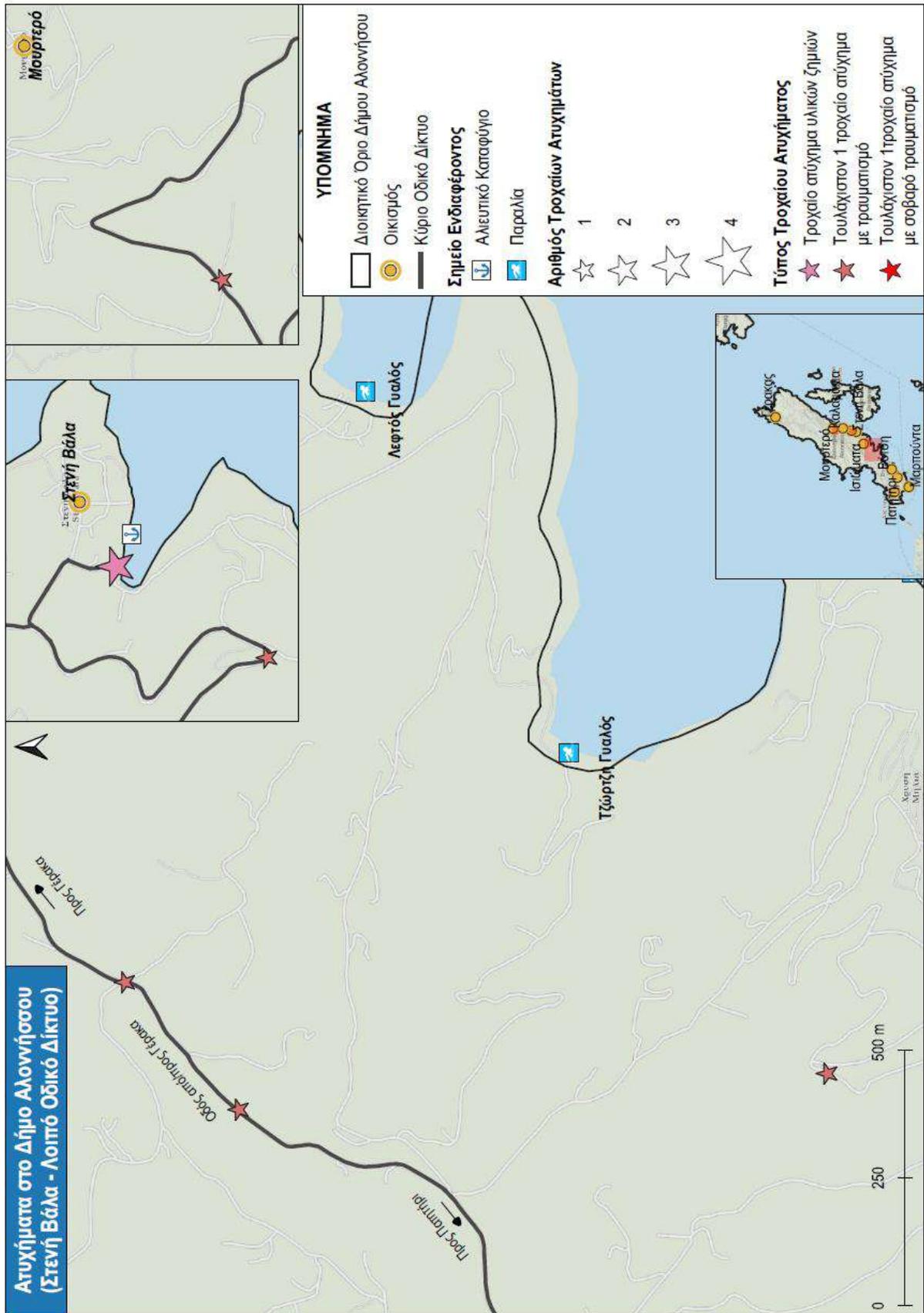
ΜΗΝΑΣ	ΕΤΟΣ				ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ
	2018	2019	2020	2021		
Ιανουάριος	1	0	0	0	1	2.5%
Φεβρουάριος	0	0	1	1	2	5%

Μάρτιος	0	0	0	0	0	0%
Απρίλιος	0	0	0	0	0	0%
Μάιος	0	1	0	1	2	5%
Ιούνιος	3	2	0	2	7	17.5%
Ιούλιος	4	4	2	2	12	30%
Αύγουστος	3	2	4	4	13	32.5%
Σεπτέμβριος	0	0	0	1	1	2.5%
Οκτώβριος	0	0	0	1	1	2.5%
Νοέμβριος	1	0	0	0	1	2.5%
Δεκέμβριος	0	0	0	0	0	0%
Σύνολο	12	9	7	12	40	100.00%



Η κατανομή των ατυχημάτων στη διάρκεια του έτους καταδεικνύει ότι **τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού (32 ή 80%) και ιδιαίτερα κατά την τουριστική αιχμή του Ιουλίου και του Αυγούστου (25 ή 62,5%)**. Γίνεται σαφές ότι η κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των οχημάτων και των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται στο νησί τους θερινούς μήνες, δημιουργεί προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία της κυκλοφορίας.

Η κατανομή των ατυχημάτων στο νησί της Αλοννήσου απεικονίζεται στους παρακάτω χάρτες.



11 ΔΙΚΤΥΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

11.1 Πεζή μετακίνηση

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, τα πλεονεκτήματα της πεζής μετακίνησης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε οφέλη τόσο για τον μετακινούμενο, όσο και για την κοινωνία και το περιβάλλον. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι με την προϋπόθεση κατάλληλων υποδομών για τους πεζούς, το περπάτημα αποτελεί το κατεξοχήν μέσο που εξασφαλίζει την ισότητα στη μετακίνηση καθώς αφορά σε όλες τις πληθυσμιακές μονάδες και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, σύμφωνα και με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας²⁵.

ΑΤΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΕΖΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

Ατομικά πλεονεκτήματα	Κοινωνικά πλεονεκτήματα
Φυσική και νοητική υγεία	Δημόσια υγεία
Κόστος μετακίνησης	Κόστος για την κοινωνία και το περιβάλλον
Ελευθερία μετακίνησης	Ισότητα στη μετακίνηση
Κοινωνικοποίηση	Κοινωνική συνοχή
Πρόσβαση σε δραστηριότητες	Εμπορική κίνηση / αξίες γης

Πηγή: **Δίκτυα μετακίνησης πεζή**, Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας (2015).

Οι κυριότεροι παράγοντες που αποθαρρύνουν την ευρεία χρήση της πεζής μετακίνησης είναι:

Υποδομές	Χαμηλή ποιότητα σχεδιασμού υποδομών για κίνηση πεζών και κακή συντήρησή τους
	Εμπόδια κατά την κίνηση των πεζών λόγω διάταξης των στοιχείων αστικού εξοπλισμού
	Ελλιπείς υποδομές για ευάλωτους χρήστες
Περιβάλλον	Εξάρτηση από μηχανοκίνητη μετακίνηση
	Ατμοσφαιρική ρύπανση, οπτική όχληση ή/και θόρυβος
	Καιρικές συνθήκες
Κοινωνική στάση	Επιλογή μέσου μεταφοράς ως ένδειξη κοινωνικής θέσης
	Παραβατική συμπεριφορά προς τους πεζούς από τους άλλους χρήστες της οδού

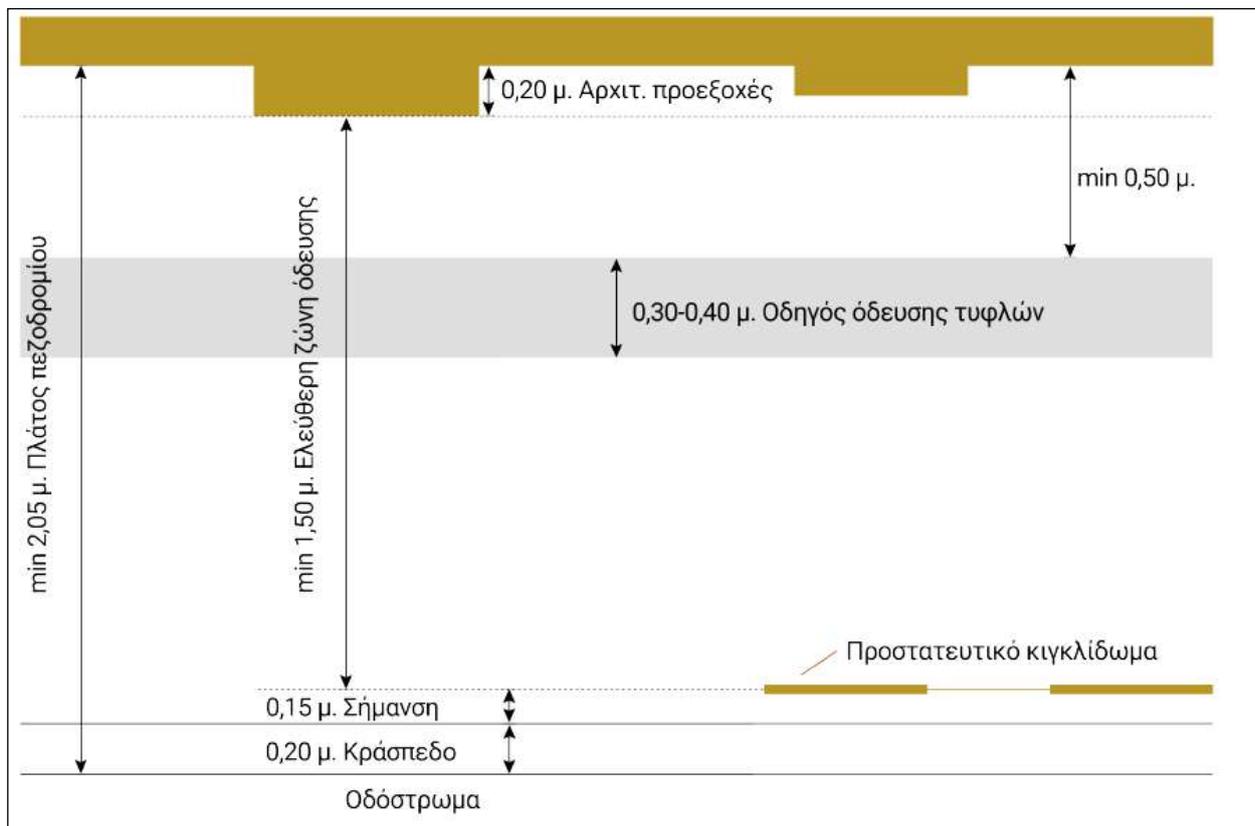
Πηγή: **Δίκτυα μετακίνησης πεζή**, Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας (2015).

Οι διάδρομοι κίνησης των πεζών διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

²⁵ Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (2014), Ανδρικοπούλου, Γιαννακού, Καυκαλάς, Πιτσιάβα - Λατινοπούλου.

Πεζοδρόμια: οι παρά την οδό διαμορφώσεις, που εκτείνονται κατά κανόνα σε όλο το μήκος τους και διαχωρίζονται είτε με υπερυψωμένο κράσπεδο, είτε με κιγκλιδώματα. Ως ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρομίου που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιση κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές (ΦΕΚ Β 2621/2009), απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1,5μ. ενώ πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο.

Λαμβάνοντας υπόψη και την ελληνικές προδιαγραφές²⁶ για τον σχεδιασμό υποδομών για τους πεζούς, παρατίθεται ενδεικτικό παράδειγμα με τις (ελάχιστες) διαστάσεις που ορίζονται αναφορικά με τα πεζοδρόμια για την ασφαλή και ελεύθερη πρόσβαση των πεζών.



Εικόνα 43: Παράδειγμα διαστάσεων πεζοδρομίου και λοιπού εξοπλισμού που εξασφαλίζει την άνετη διέλευση των πεζών (<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=380>)

Σημειώνεται ότι οι παραπάνω διαστάσεις που δίνονται από τις οδηγίες, αφορούν σε νέα ρυμοτομικά. Στην περίπτωση υφιστάμενων ρυμοτομικών ορίζονται τα εξής:

- "...Για δρόμους πλάτους άνω των 12,0μ., το **ελάχιστο** πλάτος πεζοδρομίου είναι 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους από 9,0-12,-μ., **υποχρεωτικό** πλάτος πεζοδρομίου είναι 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους από 6,0-9,0μ., **ελάχιστο** πλάτος 1,5μ. (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και **επιθυμητό** κατά το δυνατόν 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6,0μ. **πεζοδρόμηση**.

²⁶ Οδηγίες Σχεδιασμού: Σχεδιάζοντας για όλους (ΥΠΕΚΑ).

Για την επίτευξη των παραπάνω ελάχιστων διαστάσεων συνιστάται η μείωση του οδοστρώματος - όπου αυτό είναι δυνατόν - σε όφελος των πεζοδρομιών...".

Η πλειονότητα του κύριου οδικού δικτύου του Δήμου Αλοννήσου²⁷ δεν καλύπτεται από πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους, ενώ και στα πεζοδρόμια με πλάτος $\geq 1,5\mu$. το ενεργό πλάτος του άξονα των πεζών δεν είναι απαλλαγμένο από εμπόδια (ήτοι αστικό εξοπλισμό), με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η απρόσκοπτη κίνηση των πεζών.

Αποκλειστικοί διάδρομοι πεζών: αφορούν κυρίως σε πεζόδρομους ή/και διαμορφώσεις οδών που **δεν επηρεάζονται όμως από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία** (επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα, όπως πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα καθαριότητας Δήμου, αστυνομικά, ή οχήματα ΟΚΩ για την αντιμετώπιση επείγουσών αναγκών ή ακόμα και οχημάτων ατόμων με ειδικές ανάγκες. Προορίζονται αποκλειστικά για πεζή μετακίνηση. Στην περίπτωση αυτή δύναται να συμπεριληφθούν και οι περιπτώσεις κλεισίματος οδών ή περιοδικές πεζοδρομήσεις (όπως αναφέρονται στις σχετικές οδηγίες) για συγκεκριμένη προκαθορισμένη περίοδο της ημέρας (συνήθως πρακτική πολλών παραθεριστικών περιοχών κατά την θερινή περίοδο, λόγω έλλειψης διαθέσιμου χώρου). Σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται οι οδοί εντός της Χώρας Αλοννήσου, όπου απαγορεύεται η κυκλοφορία των οχημάτων και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πεζούς. Εντός του οικισμού υπάρχει πλήθος πλακοστρωμένων και λιθόστρωτων μονοπατιών, καθώς και σκαλοπατιών για την κυκλοφορία των πεζών.

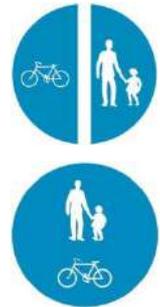


Εικόνα 44: Έναρξη δικτύου πεζοδρόμων στη Χώρα Αλοννήσου.

²⁷ Βλ. και σχετική ενότητα και θεματικό χάρτη.

Διάδρομοι μικτής χρήσης: αφορούν σε περιοχές (διαδρόμους) που χρησιμοποιούνται τόσο από πεζούς όσο και από άλλα μέσα (π.χ. ποδήλατο). Στην **κατηγορία αυτή ανήκουν επίσης και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας**, δηλαδή οδοί που είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι (με επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μικρότερο ή/και ίσο με 30χλμ./ώρα²⁸) προκειμένου πεζοί και οχήματα (ή/και άλλα μέσα μεταφοράς) να μοιράζονται την ίδια υποδομή.

Πινακίδες Π-92 για αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως ήπιας κυκλοφορίας δεν καταγράφηκαν στο κύριο οδικό δίκτυο της Αλοννήσου.



Εικόνα 45: Πινακίδες Π-92 και Π-92α για αρχή και τέλος περιοχής ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον ΚΟΚ.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 2302Β/2013, προτεινόμενη σήμανση για οδούς ήπιας κυκλοφορίας είναι επίσης και οι πινακίδες P-60 και P-61. Τέτοιες πινακίδες καταγράφηκαν στο Πατητήρι, στη Βότση και στο κύριο οδικό δίκτυο έμπροσθεν της Χώρας Αλοννήσου. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή Μελέτη του Δήμου Αλοννήσου, θεσπίζεται περιοχή με μέγιστο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα με πινακίδες P-60 και P-61 στο σύνολο του οικισμού στο Πατητήρι. Η πινακίδα P-60 βρίσκεται στη διασταύρωση της πρωτεύουσας οδού του Πατητηρίου με το δίκτυο του λιμανιού, ώστε να προειδοποιούνται τα οχήματα των επισκεπτών για την ανώτατη ταχύτητα στον οικισμό. Επιπλέον στην είσοδο του οικισμού από Χώρα/Γέρακα, και στις 2 παρειές της οδού, υπάρχει σήμανση P-32 για ανώτατο όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα. Η πινακίδα P-61 για έξοδο από την περιοχή μέγιστου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα τοποθετείται στο κύριο οδικό δίκτυο στις εξόδους του οικισμού προς Χώρα και προς Γέρακα. Αντίστοιχη περιοχή με μέγιστο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα θεσπίζεται στη Βότση με πινακίδα P-60 στην είσοδο του οικισμού από το κύριο οδικό δίκτυο. Στη Χώρα Αλοννήσου περιοχή με μέγιστο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα ορίζεται όλο το κύριο οδικό δίκτυο έμπροσθεν του οικισμού από τη διασταύρωση προς Μεγάλο Μουρτιά.



Εικόνα 46: Πινακίδες P-60 και P-61 για αρχή και τέλος περιοχής ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα, σύμφωνα με τον ΚΟΚ.

²⁸ Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον ΚΟΚ (αρθ.39 παρ.3β), ορίζεται ότι σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημαίνονται ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίαςοι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20χλμ./ώρα.



Εικόνα 47: Πινακίδα για αρχή περιοχής με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα στην κεντρική οδό πλησίον της εισόδου της Χώρας Αλοννήσου.



Εικόνα 48: Πινακίδα για τέλος περιοχής με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα επί της κεντρικής οδού προς Χώρα στην έξοδο του Πατητηρίου.

Οι περιοχές που αναφέρθηκαν παραπάνω δεν ορίζονται ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας στην κυκλοφοριακή μελέτη, με σκοπό τη συνύπαρξη πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων στο οδικό δίκτυο. Η θέσπιση του μέγιστου ορίου ταχύτητας έγινε με σκοπό τη βελτίωση της κινητικότητας και την αύξηση του επιπέδου ασφάλειας για τους πλέον ευπαθείς χρήστες της οδού, δεδομένου ότι ειδικά στις περιόδους αιχμής κυκλοφορεί πλήθος πεζών στους κυριότερους οικισμούς του Δήμου.

Σε μια προσπάθεια ήπιας χρήσης του οδικού δικτύου εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα έχει γίνει επίστρωση του οδοστρώματος με σταμπωτό δάπεδο, από την είσοδο του λιμένα Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων μέχρι

την είσοδο στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο του Πατητηρίου. Αντίστοιχη επίστρωση έχει γίνει και εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης.

Άξονες με επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μέχρι 30χλμ./ώρα, συναντώνται επίσης στην κεντρική οδό του Πατητηρίου και στις οδούς προς Κάβο και προς Ρουσουύμ Γυαλό, πλησίον των σχολικών συγκροτημάτων στο Πατητήρι ως εφαρμογή των σχετικών Τεχνικών Οδηγιών (Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 - ΦΕΚ 2302Β/16-9-2013).



Εικόνα 49: Ενδεικτική συνδυαστική πινακίδα για την οδική ασφάλεια γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα.



Εικόνα 50: Πινακίδα για την οδική ασφάλεια γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα στο Πατητήρι, επί της κεντρικής οδού του οικισμού.

Διαβάσεις πεζών: αφορούν στην εγκάρσια κίνηση/διέλευση των πεζών προκειμένου να μπορούν να διασχίσουν την οδό με ασφάλεια. Οι διαβάσεις είναι συνήθως ισόπεδες (υπόγειες ή/και υπέργειες - πεζογέφυρες), σηματοδοτούμενες ή μη, ανάλογα με τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της οδού.



Στο δίκτυο του λιμένα του Πατητηρίου και συγκεκριμένα έμπροσθεν του επιβατικού λιμένα υπάρχουν διαμορφωμένες ισόπεδες διαβάσεις πεζών που προσδιορίζονται μέσω οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Π-21. Συγκεκριμένα εντοπίστηκαν οι παρακάτω διαβάσεις:

- Στην οδό του λιμένα, έμπροσθεν του ξενοδοχείου Αλκυών.
- Στην πρωτεύουσα οδό του Πατητηρίου, έμπροσθεν του ξενοδοχείου Αλκυών.
- Στην οδό του λιμένα, μεταξύ της παιδικής χαράς και του φυλακίου του λιμενικού σώματος.

Ακόμα, βάσει της μελέτης «Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης – Master Plan – Λιμένα Πατητηρίου Αλοννήσου, χωροθετούνται επιπλέον διαβάσεις στη συμβολή της παραλιακής οδού με την περιφερειακή οδό προς Αγ. Παρασκευή, στην κύρια οδό προς Γέρακα/ Χώρα βόρεια των θέσεων στάθμευσης Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ, μεταξύ της θέσης του λεωφορείου της δημοτικής συγκοινωνίας και του κρηπιδώματος και στην είσοδο του επιβατικού και εμπορικού λιμένα. Παράλληλα, προτείνεται ένα δίκτυο διαγραμμισμένων διαβάσεων πεζών για την ασφαλή κίνηση των πεζών από/προς το πλοίο, το πεζοδρόμιο του κρηπιδώματος, το κτίριο επιβατών και το νοτιοανατολικό άκρο του οικισμού.



Εικόνα 51: Διάβαση πεζών επί της οδού του λιμένα μεταξύ της παιδικής χαράς και του λιμενικού φυλακίου. Εντοπίζεται κατακόρυφη σήμανση Π-21 και οριζόντια διαγράμμιση, η οποία είναι φθαρμένη.



Εικόνα 52: Διάβαση πεζών επί της κεντρικής οδού του Πατητηρίου, έμπροσθεν του ξενοδοχείου Αλκυών. Υπάρχει κατακόρυφη πινακίδα Π-21, ενώ δεν διακρίνεται καθόλου οριζόντια σήμανση, με αποτέλεσμα να πολλαπλασιάζονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης επί της διάβασης.

11.2 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρομίων

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης των υποδομών για τους πεζούς στο Δήμο Αλοννήσου, έγινε καταγραφή των υφιστάμενων πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο, καθώς σε τμήματα του τοπικού δικτύου στο Πατητήρι.

Στο θεματικό χάρτη Α-2 όπου παρουσιάζεται το πλάτος των πεζοδρομίων δημιουργούνται οι εξής κατηγορίες:

- Πλάτος <1,5μ. Το πλάτος πεζοδρομίου του 1,5μ. είναι το ελάχιστο που απαιτείται (εφόσον είναι ελεύθερο από κάθε είδους εμπόδιο) για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών.²⁹
- Πλάτος 1,5μ. – 2,05μ. Το πλάτος σε αυτό το διάστημα θεωρούνται ικανοποιητικά για την ανεμπόδιστη διέλευση των πεζών, εντούτοις τα διάφορα εμπόδια που υφίστανται (δέντρα, πινακίδες, τραπεζοκαθίσματα κ.λπ.) μειώνουν κατά πολύ και ενδεχομένως καθιστούν ακόμα και ανεπαρκή την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών.
- Πλάτος >2,05μ. Για τα υφιστάμενα ρυμοτομικά σχέδια το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου είναι 2,05μ. Σε αυτές τις τιμές πλάτους, κατά κανόνα η διέλευση των πεζών γίνεται ανεμπόδιστα, καθώς διατηρείται επαρκής ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών.

Η πλειονότητα των πεζοδρομίων κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου δεν διαθέτει πεζοδρόμια ή έστω ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίων (>1,5μ.), ιδιαίτερα στο δευτερεύον οδικό δίκτυο προς τον οικισμό Βότση και τον Ρουσούμ Γιαλό. Εντός του οικισμού Πατητήρι, υπάρχουν πεζοδρόμια με ικανοποιητικό πλάτος, κυρίως στην πολεοδομημένη περιοχή πλησίον των κεντρικών λειτουργιών (Σχολεία, Δημαρχείο, Αστυνομικό Τμήμα κ.λπ.), στην περιφερειακή οδό πλησίον του κόμβου Τ, καθώς και έμπροσθεν του επιβατικού λιμένα. Κατά κανόνα, η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών μειώνεται αρκετά λόγω της ύπαρξης εμποδίων επί του πεζοδρομίου (πινακίδες σήμανσης, φωτιστικά σώματα, δέντρα κ.α.). Το πρόβλημα είναι περισσότερο εμφανές στις περιοχές με μικρές τιμές πλάτους πεζοδρομίων, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τις 2 κεντρικές αρτηρίες που ξεκινούν από το λιμάνι στο Πατητήρι, όπου σε σημεία πλησίον του λιμένα είναι πολύ δύσκολη η ανεμπόδιστη κίνηση του πεζού, με αποτέλεσμα να αναγκάζεται να περπατήσει επί του οδοστρώματος.

Στη Χώρα, υπάρχει συνεχές πεζοδρόμιο από την είσοδο του οικισμού όπου βρίσκονται τα αλώνια, έως την είσοδο του χώρου στάθμευσης, στη νότια παρειά της οδού, το οποίο όμως δεν διαθέτει ικανοποιητικό πλάτος.

Στον οικισμό Βότση εντοπίστηκε μικρός αριθμός πεζοδρομίων με ικανοποιητικό πλάτος. Σε όλο το υπόλοιπο κύριο οδικό δίκτυο εντός του οικισμού, κατά κανόνα δεν υπάρχουν πεζοδρόμια ή όσα υπάρχουν είναι μικρότερα από 1,5μ.

Πολλά πεζοδρόμια έχουν μεταβλητό πλάτος, εντός του ίδιου οικοδομικού τετραγώνου. Το γεγονός αυτό έχει κατά κανόνα αποτυπωθεί στον αντίστοιχο θεματικό χάρτη, κυρίως εφόσον η μεταβολή είναι σημαντική και για μεγάλο μήκος. Σε αντίθετη περίπτωση, απεικονίζεται το επικρατούν πλάτος (κατηγορία πλάτους).

Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων είναι η πλάκα. Η κατάσταση των πεζοδρομίων, όπου υπάρχουν, χαρακτηρίζεται καλή.

Τα ποσοστά των πεζοδρομίων που εντοπίστηκαν ανά κατηγορία πλάτους στο τμήμα του κύριου οδικού δικτύου της Αλοννήσου που εξετάστηκε παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

²⁹ Υπ. Απόφαση 52907/2009 – ΦΕΚ 2621/Β/31-12-2009 Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία.

ΜΗΚΟΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΑΤΟΥΣ

Πλάτος οδοστρωμάτων (μ.)	Μήκος οδικών τμημάτων (μ.)	Ποσοστό
<1.5	13651.3	88.3%
1,5-<2.05	524.8	3.4%
>=2.05	1291.5	8.3%
Σύνολο	15467.7	100.0%

Στο τοπικό δίκτυο του ρυμοτομικού σχεδίου του Πατητηρίου που εξετάστηκε, κατά κανόνα δεν υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια. Το αποτέλεσμα των μετρήσεων του πλάτους των πεζοδρομίων σε αυτό το δίκτυο παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

ΜΗΚΟΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΟΠΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΑΤΗΤΗΡΙΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΑΤΟΥΣ

Πλάτος οδοστρωμάτων (μ.)	Μήκος οδικών τμημάτων (μ.)	Ποσοστό
<1.5	7057.0	98.1%
1,5-<2.05	0.0	0.0%
>=2.05	133.5	1.9%
Σύνολο	7190.4	100.0%

Στο εσωτερικό των οικισμών Χώρα, Στενή Βάλα και Καλαμάκια δεν εντοπίστηκαν πεζοδρόμια.



Εικόνα 53: Οδός από το χώρο στάθμευσης της Χώρας Αλοννήσου προς την είσοδο του οικισμού. Μικρό πλάτος οδοστρώματος και πλάτος πεζοδρομίου μικρότερο των 1,5μ. στη δεξιά πλευρά. Στην αριστερή πλευρά δεν υφίσταται πεζοδρόμιο.

Στο θεματικό χάρτη A-2 παρουσιάζεται το πλάτος των πεζοδρομίων σε αντιπροσωπευτικά τμήματα του οδικού δικτύου, με έμφαση στο κύριο οδικό δίκτυο εντός των οικισμών, καθώς και στο τοπικό δίκτυο εντός του Πατητηρίου.



Εικόνα 54: Μεγάλο πλάτος πεζοδρομίου σε πολύ καλή ποιότητα, εμπροσθεν του Δημαρχείου Αλοννήσου.



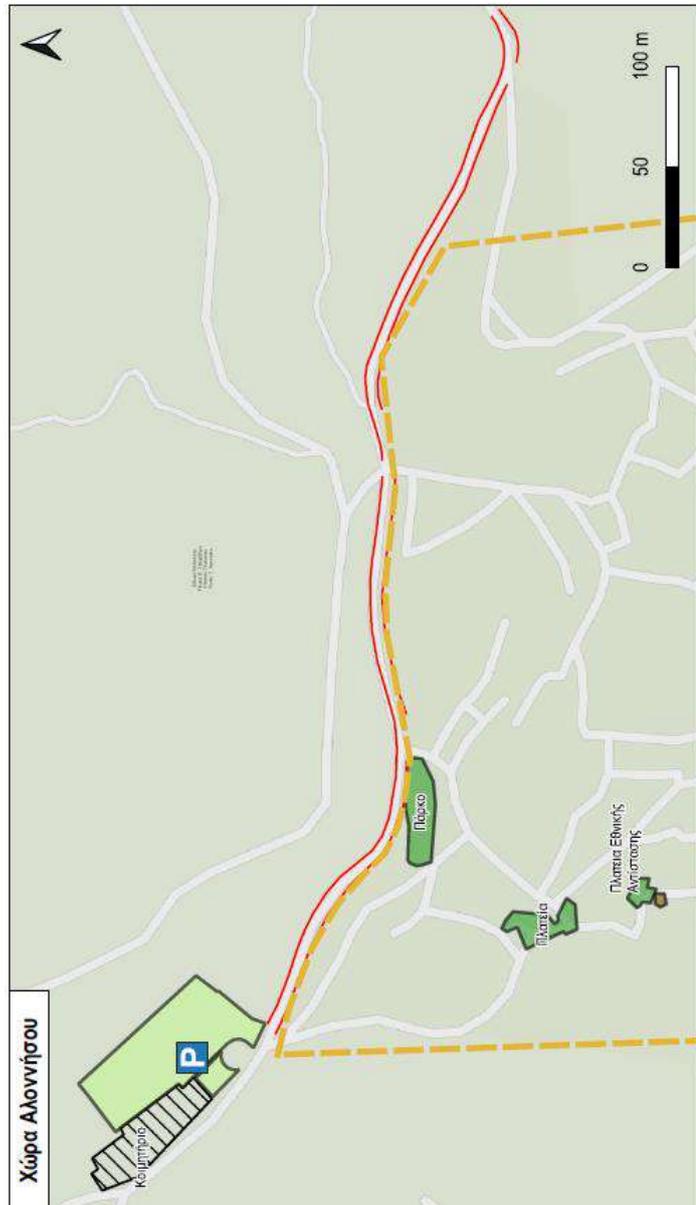
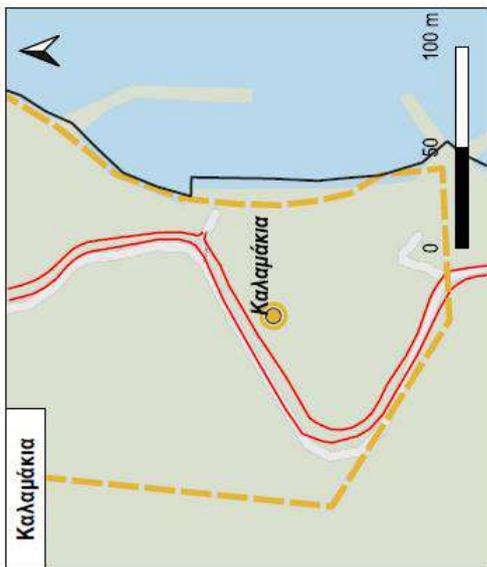
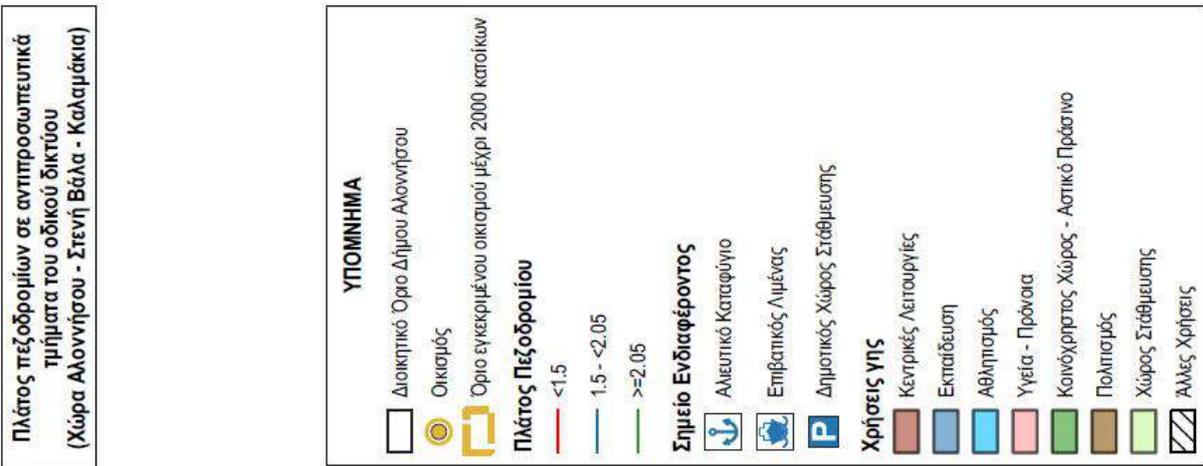
Εικόνα 55: Οδός προς Ρουσούμ Γυαλό, εμπροσθεν δημοτικού σχολείου και μνημείου πεσόντων με κατεύθυνση προς το λιμάνι. Πλάτος πεζοδρομίου ~8,5μ. και καλή ποιότητα οδοστρώματος. Μεγάλο πεζοδρόμιο στην αριστερή παρειά της οδού και ικανοποιητικό πεζοδρόμιο <2.05μ. στη δεξιά παρειά.



Εικόνα 56: Μεγάλο πλάτος πεζοδρομίου στην οδό του λιμένα του Πατητηρίου, έμπροσθεν της παιδικής χαράς.



Εικόνα 57: Πεζοδρόμιο μη ικανοποιητικού πλάτους στην έξοδο του χώρου στάθμευσης του Πατητηρίου.



11.3 Βαδισιμότητα πεζοδρομίων

Η βαδισιμότητα των πεζοδρομίων αποτελεί έναν επιπλέον δείκτη της προσπελασιμότητας σε ένα δίκτυο πεζοδρομίων. Ο δείκτης ουσιαστικά αξιολογεί την προσβασιμότητα, σε σχέση με το καθαρό πλάτος μετακίνησης σε ένα πεζοδρόμιο, ήτοι όταν δεν υπεισέρχονται εμπόδια όπως δεντροφύτευση και αστικός εξοπλισμός. Η βαδισιμότητα έχει ιδιαίτερη σημασία για την άνετη και ασφαλή μετακίνηση του συνόλου των χρηστών των υποδομών πεζών, με έμφαση στις ευάλωτες ομάδες, όπως τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα ΑμΕΑ.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, το ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται στο 1,5μ., βάσει των προδιαγραφών. Κατά συνέπεια, η πλειονότητα των πεζοδρομίων στο Δήμο Αλοννήσου δεν πληροί τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κίνηση των πεζών. Επιπλέον, σε πολλά από αυτά τα πεζοδρόμια εντοπίζονται εμπόδια, κυρίως κολώνες φωτισμού, δέντρα και τραπεζοκαθίσματα, που συχνά αναγκάζουν τον πεζό να εισέλθει στον χώρο κίνησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας για την μετακίνησή του.

Τα πεζοδρόμια που έχουν ικανοποιητικό πλάτος ($\geq 1.5\mu.$) εντοπίζονται κατά μήκος της οδού εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα, στο κύριο οδικό δίκτυο στην ευρύτερη περιοχή γύρω από το Δημαρχείο και το Δημοτικό σχολείο και μέχρι τη διασταύρωση προς Χώρα/Γέρακα και στην περιφερειακή οδό του Πατητηρίου από τον κόμβο με την κεντρική οδό μέχρι περίπου τον Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής. Στην περιοχή του λιμένα δεν εντοπίζονται εμπόδια που να μειώνουν το πλάτος του πεζοδρομίου σε επίπεδα μικρότερα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Στις υπόλοιπες περιοχές, κατά κανόνα δεν υπάρχουν εκτεταμένα εμπόδια που να περιορίζουν σημαντικά την δυνατότητα ανεμπόδιστου βαδίσματος, εντούτοις εντοπίζονται κάποια σημειακά εμπόδια όπως δέντρα και φωτιστικά σώματα, κυρίως στο πεζοδρόμιο εμπροσθεν του δημοτικού σχολείου.



Εικόνα 58: Πεζοδρόμιο εμπροσθεν του δημοτικού σχολείου. Εντοπίζεται αστικός εξοπλισμός (κολώνες φωτισμού και πινακίδες) που περιορίζει σημαντικά την προσβασιμότητα.



Εικόνα 59: Πεζοδρόμιο έμπροσθεν του δημοτικού σχολείου. Απομένει πλάτος μικρότερο της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών μεταξύ του δέντρου και της μάντρας του σχολείου.

11.4 Υποδομές για ΑμΕΑ

Πέρα από τα ελάχιστα απαιτούμενα χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτουν οι υποδομές των πεζών για την ανεμπόδιστη κίνηση των χρηστών, είναι απαραίτητο να υπάρχουν και οι υποδομές που αφορούν στις ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού. Τέτοιες υποδομές είναι οι ράμπες ατόμων και αμαξιδίων και οι οδηγοί όδευσης τυφλών. Στην Αλόνησο δεν εντοπίστηκαν τέτοιες υποδομές κατά μήκος του οδικού δικτύου.

Όσον αφορά στην προσβασιμότητα των ΑμΕΑ στα κτίρια, εντοπίστηκαν ράμπες στην είσοδο του Δημαρχείου Αλοννήσου, οι οποίες όμως δεν είναι κατασκευασμένες σύμφωνα με προδιαγραφές³⁰. Επίσης, εντοπίστηκε καταβιβασμός της στάθμης του πεζοδρομίου για την είσοδο στο συγκρότημα του δημοτικού σχολείου και του νηπιαγωγείου.

³⁰ Οδηγίες Σχεδιασμού: Σχεδιάζοντας για όλους (ΥΠΕΚΑ).



Εικόνα 60: Ράμπα μη σύμφωνη με τις προδιαγραφές στην είσοδο του Δημαρχείου Αλοννήσου.

Στη μελέτη «Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης – Master Plan – Λιμένα Πατητηρίου Αλοννήσου» προτείνεται η κατασκευή τριών (3) ραμπών ΑμΕΑ στις παρακάτω θέσεις:

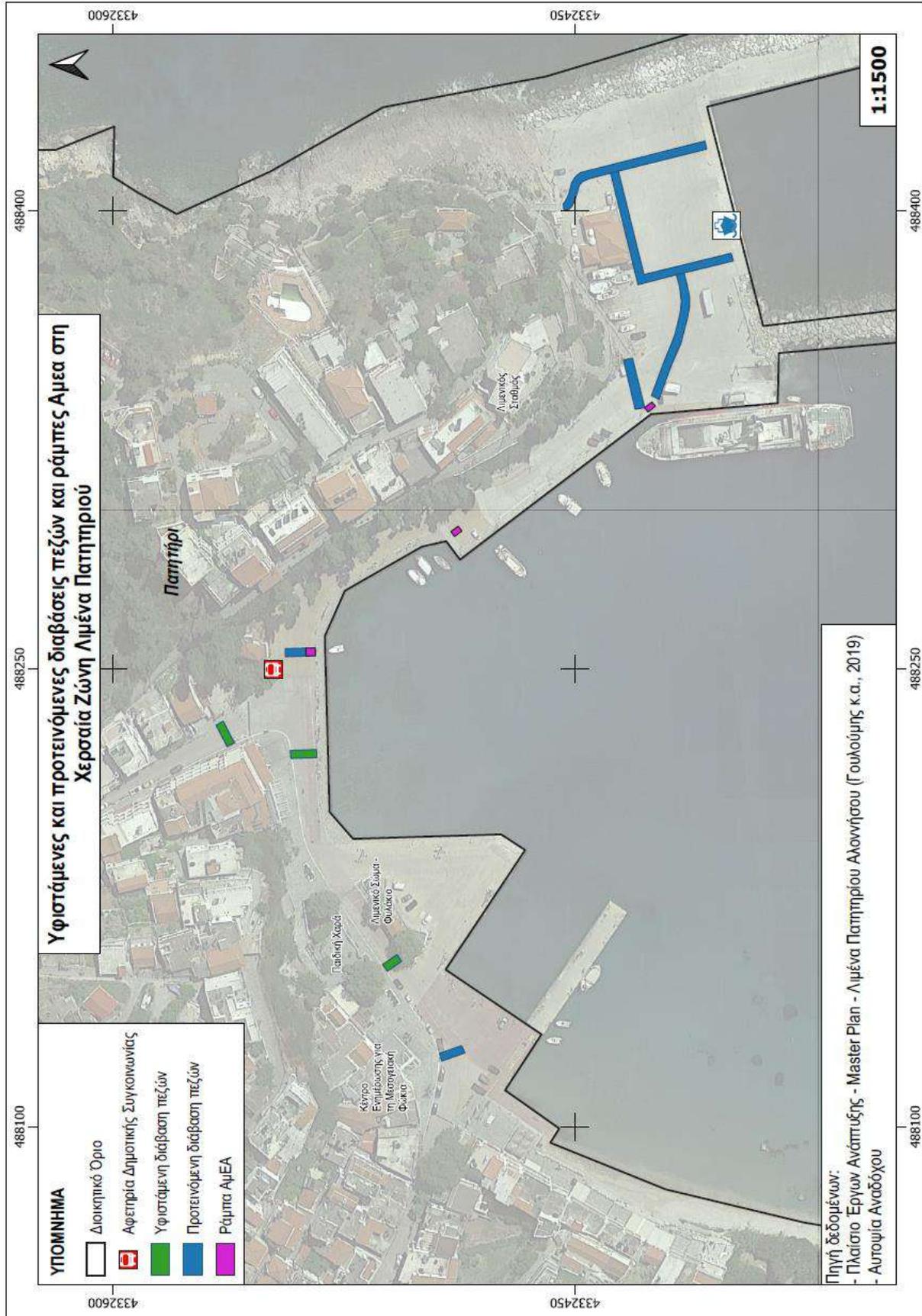
- Στο πεζοδρόμιο του κρηπιδώματος, επί της εγκάρσιας διάβασης πεζών, έμπροσθεν της στάσης της δημοτικής συγκοινωνίας.
- Στο πεζοδρόμιο του κρηπιδώματος, έμπροσθεν των θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμΕΑ.
- Στο πεζοδρόμιο του κρηπιδώματος, στην είσοδο του επιβατικού και εμπορικού λιμένα, για τη σύνδεση με τις προτεινόμενες διαβάσεις πεζών.

Επιπλέον, δημιουργούνται στεγασμένοι χώροι για την εξυπηρέτηση των ΑμΕΑ και στους 2 προβλήτες.

Εκτός του αστικού περιβάλλοντος υπάρχουν υποδομές για ΑμΕΑ στις παραλίες Γλύφα και Μηλιά (ειδικό κάθισμα σε ράγες σταθερής τροχιάς), για την αυτόνομη πρόσβαση των ΑμΕΑ στη θάλασσα κατά τους θερινούς μήνες του έτους.



Εικόνα 61: Υποδομή για πρόσβαση ΑμΕΑ στη θάλασσα, στην παραλία Γλύφα (Πηγή: Διαδίκτυο)



11.5 Ποδηλατικές υποδομές

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, το ποδήλατο κατέχει σημαντικό (αν όχι πρωταρχικό) ρόλο και προωθείται σε όλες τις δράσεις σχεδιασμού για τις μεταφορές (βέλτιστες πρακτικές) σε μια ενισχυμένη προσπάθεια αποδέσμευσης ή/και ορθολογικότερης χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων³¹.

Δύο είναι οι βασικές προϋποθέσεις για την διαμόρφωση **ασφαλούς δικτύου ποδηλάτου** (Αριθ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920, Τεχνικές Οδηγίες για ποδηλατοδρόμους, ΦΕΚ Β 1053/14-4-2016):

- Θωράκιση/Προφύλαξη του ποδήλατου από τη λοιπή μηχανοκίνητη κυκλοφορία με αποκλειστικές λωρίδες ποδηλάτων (cycle lanes) ή διαδρόμους ποδηλάτων (cycle tracks).
- Με δημιουργία οδών μικτής χρήσης οχημάτων και ποδηλάτων (cycle street), όπου το ποδήλατο συνυπάρχει με την λοιπή κυκλοφορία. Η μέγιστη ταχύτητα κυκλοφορίας οχημάτων είναι καθορισμένη σε 30χλμ./ώρα.



Εικόνα 62: Ισπανία (Πηγή: Cycling safety in 30 kmh zones, Esther Anaya).

Στο Δήμο Αλοννήσου δεν εντοπίζονται ξεχωριστές ποδηλατικές υποδομές όπως λωρίδες για αποκλειστική χρήση ποδηλάτων, θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων κ.λπ. Εντούτοις, η ύπαρξη της περιοχής με μέγιστη ταχύτητα 30χλμ./ώρα εντός του Πατητηρίου και της Βότσης δημιουργεί κατά κανόνα τις προϋποθέσεις³² για τη μικτή χρήση του συνόλου του οδικού δικτύου με τη συνύπαρξη αυτοκινήτων, πεζών και ποδηλάτων.

³¹ Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2001.

³² Σε κάθε περίπτωση λαμβάνεται υπόψη και η υφιστάμενη τοπογραφία των προαναφερόμενων περιοχών. Ως εκ τούτου, η αναφορά γίνεται για ηλεκτρικό ποδήλατο.

11.6 Πεζοπορικές και εν δυνάμει πράσινες διαδρομές

Στο Δήμο Αλοννήσου έχει αναπτυχθεί ένα δίκτυο μονοπατιών που διατρέχει μεγάλο μέρος του νησιού, και εκτείνεται κυρίως στο νότιο και ανατολικό τμήμα του νησιού³³. Σκοπός του δικτύου αυτού είναι η ανάδειξη του τοπίου και του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος μέσω της πεζοπορικής πρόσβασης σε διάφορα σημεία του νησιού. Οι πεζοπορικές/περιηγητικές διαδρομές στο Δήμο Αλοννήσου, μαζί με το χαρακτηρισμό του βαθμού δυσκολίας τους αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΠΕΖΟΠΟΡΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ				
Αρ. Διαδρομής	Διαδρομή	Μήκος (μ)	Διάρκεια	Βαθμός Δυσκολίας
1	Χώρα - Μικρός Μουρτιάς - Χώρα	3946	1h 30'	Μέτρια
1A	Χώρα - Καλόβουλος	1628	35'	Μέτρια
1B	Μικρός Μουρτιάς - Φάρος	1059	25'	Μέτρια
2	Αρχιτεκτονική διαδρομή Χώρας	2147	50'	Εύκολη
3	Πατητήρι - Χώρα	2429	55'	Εύκολη
4	Χώρα - Μεγάλος Μουρτιάς - Πατητήρι	5286	2h	Μέτρια
5	Πατητήρι - Μεγάλη Άμμος - Μεγάλο Χωράφι	9142	3h 30'	Μέτρια
5-S	Σύνδεση διαδρομών 5 και 6	406	10'	Εύκολη
5A	Ράχες - Άγιοι Ανάργυροι (από Αγ. Ανδρέα)	1607	35'	Εύκολη
5B	Ράχες - Αγ. Ανάργυροι (από πέντε βρύσες)	1631	35'	Εύκολη
6	Πατητήρι - Σπαρτίνες - Μεγάλο Χωράφι	9569	3h 40'	Μέτρια
6-S	Πατητήρι - Σπαρτίνες - Μεγάλο Χωράφι (Σύνδεση με Καστράκι)	149	5'	Εύκολη
6A	Μεγάλο Χωράφι - Μεγάλη Άμμος	2440	1h	Μέτρια
6B	Μεγάλο Χωράφι - Αγάλου Λάκκα - Μεγάλη Άμμος	4284	1h 40'	Μέτρια
8	Λεφτός Γιαλός - Στενή Βάλα	3991	1h 30'	Μέτρια
8-S	Λεφτός Γιαλός - Στενή Βάλα (Σύνδεση)	340	8'	Εύκολη
8A	Λεφτός Γιαλός - Ισιώματα	1764	40'	Εύκολη
10	Μελεγάκια - Αγ. Κωνσταντίνος - Ψηλή Ράχη - Άγιος Γεώργιος - Μελεγάκια	7877	3h	Μέτρια
10A	Ψηλή Ράχη - Μεγάλο Χωράφι	2828	1h 5'	Εύκολη
12	Άγιος Δημήτριος - Καστανόρεμα - Άγιος Δημήτριος	7027	2h 40'	Δύσκολη
14	Γέρακας - Παπη - Γέρακας	5767	2h 10'	Μέτρια
14A	Γέρακας - Τούρκου Μνήμα	1250	30'	Μέτρια
14A-S	Γέρακας - Τούρκου Μνήμα (Σύνδεση με παραλία)	114	3'	Μέτρια

³³ Τα δεδομένα για το δίκτυο μονοπατιών αντλήθηκαν από την μελέτη «Μελέτη συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλοννήσος» που αποτελεί επικαιροποίηση της μελέτης «Δράση Ανάπτυξης πεζοπορικού τουρισμού Νήσου αλοννήσου», η οποία ανατέθηκε από τον Δήμο Αλοννήσου στην Κοινωνική Συνεταιριστική Επιχείρηση Μονοπάτια της Ελλάδας με διακριτικό τίτλο «Paths of Greece» με την 1206/17-03-2016 απόφαση Δημάρχου Αλοννήσου.

Πηγή: «Μελέτη συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλοννήσο» (2020)

Οι πεζοπορικές διαδρομές στο νησί της Αλοννήσου διατρέχουν τους περισσότερους οικισμούς της Αλοννήσου, όπως τη Χώρα, το Πατητήρι, τη Βότση και τον Άγιο Πέτρο και παράλληλα εκτείνονται σε ορεινές εξωαστικές περιοχές με πλούσια βλάστηση (Καλόβουλος, Ψηλή Ράχη, Αγ. Κωνσταντίνος κ.α.) και σε παραλιακές περιοχές (Μεγάλος/Μικρός Μουρτιάς, Μεγάλη Άμμος κ.α.). Σχεδόν όλες οι διαδρομές πλην της διαδρομής (12) Αγ. Δημήτριος – Καστανόρεμα – Αγ. Δημήτριος χαρακτηρίζονται ως εύκολες ή μέτριας δυσκολίας, ενώ δρομολογούνται έργα βελτίωσης της διέλευσης και της προσβασιμότητας σε αυτές όπως, καθαρισμοί, οριοθετήσεις μονοπατιών και διαπλατύνσεις. Επιπλέον, θα τοποθετηθεί κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση για τον προσανατολισμό, την πληροφόρησή για τη διαδρομή, καθώς και την προειδοποίηση του περιπατητή για πιθανούς κινδύνους.

Οι διαδρομές που καταγράφηκαν αν και χαρακτηρίζονται ως βατές και όχι ιδιαίτερα δύσκολες, εντούτοις διαθέτουν αρκετά μεγάλες κλίσεις, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις είναι πολύωρες ενώ διέρχονται από οδούς που δεν διαθέτουν πεζοδρόμια και δεν έχουν χαρακτηριστεί ως ήπιας κυκλοφορίας.

Μια πρώτη επισκόπηση των πεζοπορικών αυτών μονοπατιών καταδεικνύει τη δυνατότητα ενσωμάτωσης μέρους τους σε *εν δυνάμει πράσινες διαδρομές* που θα έχουν ως στόχο την ενθάρρυνση της πεζής μετακίνησης αλλά και του ποδηλάτου. Με τον όρο «πράσινες διαδρομές» νοούνται όλες οι συνδυασμένες παρεμβάσεις (αναπλάσεις, φυτεύσεις, πεζοδρομήσεις, ηπιοποιήσεις, κ.λπ.) που αφορούν τις υφιστάμενες ή μη συνδέσεις δικτύων πρασίνου σε ένα ενιαίο σύστημα. Στο πλαίσιο των κατευθύνσεων ΣΒΑΚ, άλλωστε, αποτελεί σημαντική χωρική παρέμβαση η σύνδεση και η αξιοποίηση του περιαισθητικού πρασίνου (εάν υπάρχει) με το αστικό πράσινο και με το αστικό τοπίο εν γένει. Σημαντικό βέβαια είναι να ληφθούν υπ' όψιν και τα χαρακτηριστικά των διαδρομών, ώστε αυτές να είναι φιλικές προς όσο το δυνατόν περισσότερους χρήστες, όπως το μήκος της διαδρομής, οι κλίσεις, η ύπαρξη πεζοδρομίων, η πρόσβαση στο σημείο έναρξης κ.α.

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία³⁴, επιτυχής σχεδιασμός πράσινων διαδρομών είναι εκείνος που αποτελεί **μέρος ενός εκτεταμένου και ενιαίου δικτύου διαδρομών που θα διέρχεται από τους σημαντικότερους πόλους έλξης**. Λαμβάνοντας υπόψη τα συλλεγμένα στοιχεία και τις αυτοψίες του αναδόχου, παρατίθενται *εν δυνάμει* πράσινες (ποιοτικές) διαδρομές που με κατάλληλες παρεμβάσεις ή/και τις απαραίτητες κατασκευαστικές διαμορφώσεις (π.χ. πεζοδρόμια, καθαρισμοί, διαμορφώσεις κ.α.) θα μπορούσαν να δημιουργήσουν ένα προκαταρκτικό πλαίσιο δικτύου προώθησης της πεζής μετακίνησης και του ποδήλατου αποβλέποντας στη συνολικότερη αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής και μακροπρόθεσμα να αποτελέσουν ένα *αναπτυξιακό κεφάλαιο* στο πλαίσιο της αποδοτικότερης και αειφόρου χρήσης των υποδομών που διαθέτει ο Δήμος. Αξίζει να σημειωθεί ότι λόγω του έντονου αναγλύφου της περιοχής, της ύπαρξης πολλών κλιμάκων και των περιορισμένων υποδομών για την προσβασιμότητα, μεγάλα τμήματα των εν δυνάμει πράσινων διαδρομών δεν μπορούν να υποστηρίξουν την μετακίνηση των ΑμεΑ.

Συγκεκριμένα, εν δυνάμει πράσινες διαδρομές στο Δήμο Αλοννήσου θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν:

1. Η «Αρχιτεκτονική διαδρομή Χώρας» (πεζοπορική διαδρομή 2) που ξεκινάει από το δημοτικό χώρο στάθμευσης της Χώρας, διατρέχει το μεγαλύτερο μέρος του οικισμού με τους σημαντικότερους πόλους έλξης (πλατεία, μουσείο,

³⁴ Δρ.Ε.Μπακογιάννης, Μ.Σίτη, Α.Βάσση, Γ.Χριστοδουλοπούλου, Β.Ελευθερίου, Τ.Παπαγερασίμου (2013): Εργασία για Μεθοδολογία για τον πιλοτικό σχεδιασμό πράσινων διαδρομών με την χρήση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών κριτηρίων. Περιπτώσεις διαδρομών στην Αττική.

κάστρο, υπηρεσίες αναψυχής), και διασχίζοντας τμήμα του εξωαστικού χώρου, καταλήγει πάλι στον χώρο στάθμευσης. Για την ασφαλή και άνετη πεζή μετακίνηση απαιτούνται διαμορφώσεις (π.χ. κατασκευή πεζοδρομίου, βελτίωση της βατότητας στα σοκάκια της Χώρας) ή αλλαγή του χαρακτήρα της οδού (π.χ. θεσμοθέτηση περιοχής ήπιας κυκλοφορίας) στο τμήμα που διέρχεται από το κύριο οδικό δίκτυο εκτός του οικισμού.

Μήκος διαδρομής: 2147μ.

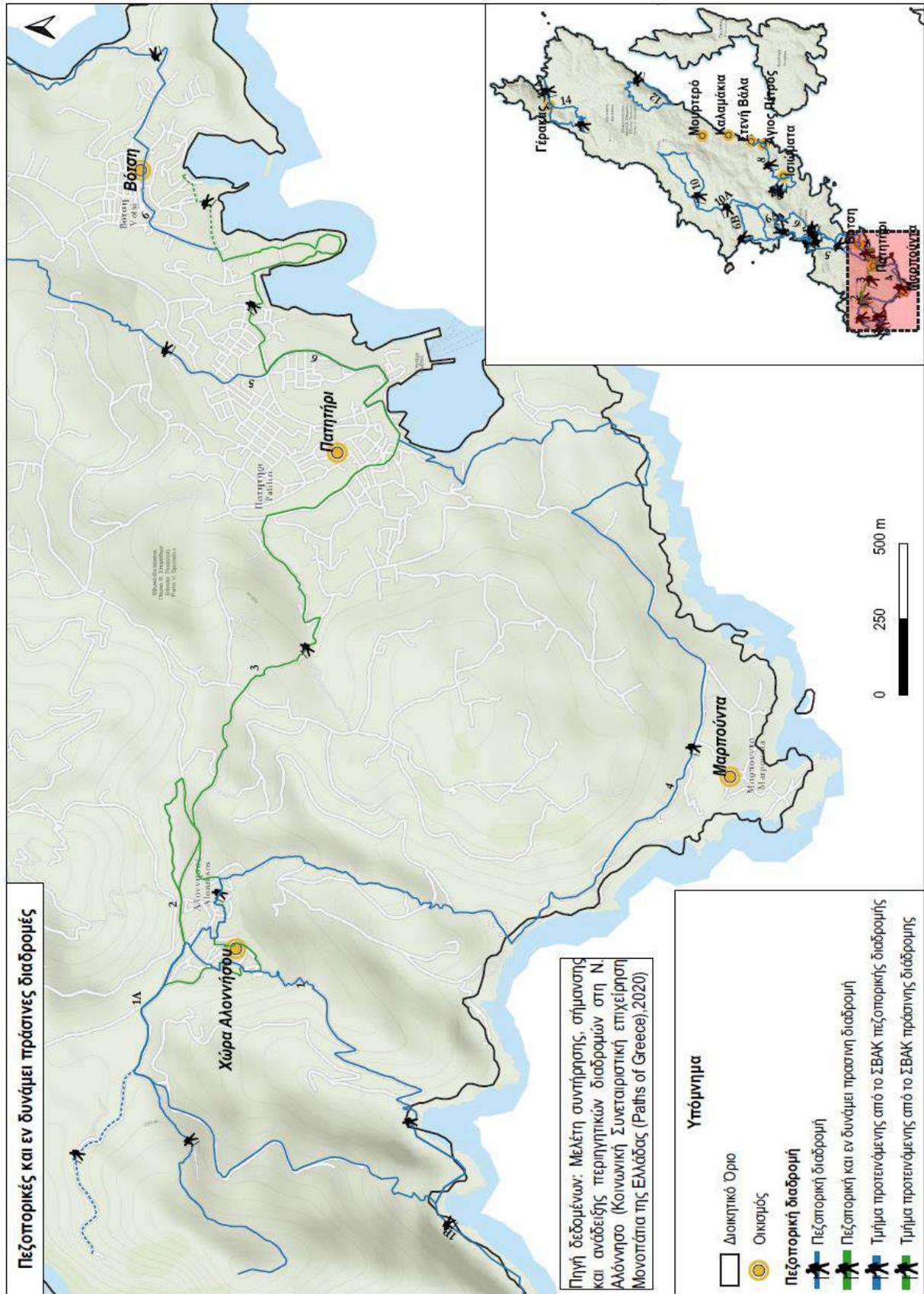
2. Η διαδρομή «Πατητήρι – Χώρα (πεζοπορική διαδρομή 3), που συνδέει τον παραδοσιακό οικισμό του νησιού με την έδρα του Δήμου και το λιμάνι. Αποτελεί μια ενδιαφέρουσα εναλλακτική μετακίνηση, εφόσον άλλωστε η πρόσβαση στο εσωτερικό της Χώρας δε γίνεται με αυτοκίνητο, η οποία θα μπορούσε να συνδυαστεί με την υφιστάμενη δημοτική συγκοινωνία. Η μετάβαση προς τη Χώρα που διαθέτει μεγάλο υψόμετρο δύναται να πραγματοποιηθεί με τη δημοτική συγκοινωνία και η επιστροφή που αποτελεί μια βατή διαδρομή κατάβασης να γίνει πεζή. Αντίστοιχες παρεμβάσεις με την προηγούμενη διαδρομή (π.χ. πεζοδρόμια ή περιοχή ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα κατά μήκος του δυτικού κλάδου του Πατητηρίου προς τον λιμένα) απαιτείται να γίνουν και εδώ, ώστε να καταστεί πλήρως βαδίσιμη η διαδρομή.

Μήκος διαδρομής: 2429μ.

3. Η διαδρομή «Πατητήρι – Βότση (τμήμα της πεζοπορικής διαδρομής 6), που θα συνδέει το λιμάνι του Πατητηρίου με το αλιευτικό καταφύγιο στον όρμο της Βότσης μέσα από μια διαδρομή που διέρχεται από τα σχολεία, το δημαρχείο και τον Ρουσούμ Γιαλό. Κατά μήκος της διαδρομής και ~250μ. πριν την διασταύρωση με την κεντρική οδό της Βότσης προτείνεται τμήμα που θα καταλήγει στο αλιευτικό καταφύγιο μέσω οδού ήπιας κλίσης και με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας (επίστρωση οδού με πλάκα, πολύ χαμηλός φόρτος) και κλιμάκων. Στο τμήμα από τον λιμένα του Πατητηρίου έως το μνημείο πεσόντων απαιτούνται διαμορφώσεις για την ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών. Τμήμα της διαδρομής αυτής δύναται να πραγματοποιηθεί και με ποδήλατο.

Μήκος διαδρομής: 2300μ.

Οι περιηγητικές διαδρομές στο Δήμο Αλοννήσου, καθώς και οι εν δυνάμει πράσινες διαδρομές απεικονίζονται στο θεματικό χάρτη Α-6 που συνοδεύει τη παρούσα τεχνική έκθεση.



12 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΨΕΩΝ 1^{ΗΣ} ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΣΕ ΟΜΑΔΕΣ ΣΤΟΧΟΥΣ

12.1 Ανάλυση 1^{ης} διαβούλευσης ΣΒΑΚ

Κατά την έναρξη του παρόντος σταδίου του ΣΒΑΚ πραγματοποιείται η 1^η δημόσια διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Στόχος της συνάντησης αυτής ήταν η ενημέρωση φορέων και πολιτών σχετικά με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου καθώς και η πραγματοποίηση μιας προκαταρκτικής *ανοιχτής συζήτησης* αναφορικά με βασικά ζητήματα που καλείται να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ. Ο Ανάδοχος και ο Δήμος (Αναθέτουσα Αρχή) καλούνται αρχικά να ενημερώσουν τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ και τη σημασία του, τόσο για την ανάπτυξη του Δήμου στο σύνολό του αλλά και στις επιμέρους περιοχές του, όσο και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών του, στο πλαίσιο ενός Στρατηγικού Σχεδιασμού.

Η 1η δημόσια διαβούλευση έγινε διαδικτυακά και είχε θέμα «Ενημέρωση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) – Τι περιμένουμε – Τι σχεδιάζουμε – Εκφράζουμε απόψεις για το όραμα και τα προβλήματά μας σχετικά με την κινητικότητα». Αρχικά η τηλεδιάσκεψη είχε προγραμματιστεί για την Τετάρτη 06/07/2022 και ώρα 12:00μ.μ. αλλά λόγω της πολύ χαμηλής προσέλευσης επαναπρογραμματίστηκε για την Παρασκευή 15/07/2022 και ώρα 11:00π.μ.. Για την υλοποίηση της, χρησιμοποιήθηκε η πλατφόρμα «Cisco Webex», μέσω της ακόλουθης ηλεκτρονικής διεύθυνσης:

<https://vmctech.my.webex.com/vmctech.my/j.php?MTID=ma5a377b16d5afc9d5484c917bdab5659>

Με σκοπό την ενημέρωση και την προβολή της 1ης Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος ετοίμασε σχετική πρόσκληση και ενημερωτικό φυλλάδιο για το ΣΒΑΚ. Η πρόκληση αναρτήθηκε στην επίσημη σελίδα του Δήμου Αλοννήσου στην πλατφόρμα <https://www.facebook.com>³⁵.

³⁵ Ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.facebook.com/dimos.alonnisou>

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Αλοννήσου



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Στα πλαίσια ανάπτυξης και υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αλοννήσου, καλείστε στη 1η Ηλεκτρονική Συνάντηση με θέμα:

"Ενημέρωση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) -

Τι περιμένουμε – Τι σχεδιάζουμε –

Εκφράζουμε απόψεις για το όραμα και τα προβλήματά μας σχετικά με την κινητικότητα"

η οποία θα πραγματοποιηθεί με Τηλεδιάσκεψη την
Παρασκευή 15/7/2022 και ώρα 11:00 π.μ.

στην παρακάτω διεύθυνση

<https://vmctech.my.webex.com/vmctech.my/j.php?MTI=D=ma5a377b16d5afc9d5484c917bdab5659>

Εικόνα 63: Πρόσκληση για την 1η δημόσια διαβούλευση του ΣΒΑΚ Αλοννήσου, όπως εστάλη από τον Δήμο σε εμπλεκόμενους φορείς.



Τι είναι Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ);

“Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης”.

Το ΣΒΑΚ βασίζεται σε μία ολοκληρωμένη πολιτική προσέγγισης, αποτελεί **Στρατηγικό Σχεδιασμό**, που τείνει να εξασφαλίσει την συνοχή ανάμεσα στις πολιτικές περιβάλλοντος, κινητικότητας και οικονομικής ανάπτυξης υποστηρίζοντας τους κανόνες της βιωσιμότητας. Κρίσιμος παράγοντας αποτελεί η ενοποίηση μεταξύ πολιτικών χρήσεων γης και του συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης ενός τέτοιου Σχεδίου προσδιορίζονται επίσης και οι εξής βασικές παράμετροι που θα συντελέσουν στην ανάπτυξη ενός βιώσιμου συστήματος αστικών μεταφορών για κάθε περιοχή παρέμβασης:

- τοπική κουλτούρα (πρότυπα, αξίες, παραδόσεις),
- νόμοι και κανονισμοί,
- κανόνες διακυβέρνησης και
- οι πόροι που θα διατεθούν.

Σύμφωνα και με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες, το ΣΒΑΚ διαφέρει από την παραδοσιακή προσέγγιση των έως τώρα μελετών συγκοινωνιακού σχεδιασμού ή/και διαχείρισης κυκλοφορίας και στάθμευσης. Συγκεκριμένα:

- ✓ **Επικεντρώνεται και στοχεύει στον άνθρωπο και όχι στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία.**
- ✓ Ο βασικός του στόχος είναι η **βελτίωση της προσβασιμότητας και ποιότητας ζωής** αντί της βελτίωσης της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου και της ταχύτητας των οχημάτων.
- ✓ Συνιστά και δομείται με βάση μακροχρόνιο σχεδιασμό και όραμα σε αντίθεση με βραχυ-μεσοπρόθεσμες προσεγγίσεις.
- ✓ Δίνει έμφαση σε λύσεις που προάγουν τον συνδυασμό υποδομών, αγορών, λειτουργιών με βάση λειτουργικά κριτήρια και όχι μόνο σε ένα από αυτά.
- ✓ Συνιστά και δομείται με βάση την συνεχή αξιολόγηση των επιπτώσεων των διαφόρων παρεμβάσεων μέσω της διαμόρφωσης βέλτιστων πρακτικών (διαδικασία μάθησης και βελτίωσης).
- ✓ Βασίζεται στη συμμετοχική διαδικασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων καθώς και άλλων άμεσα ενδιαφερομένων οργανισμών και όχι μόνο στη συμμετοχή του εκάστοτε ΟΤΑ, Υπηρεσίας και γενικότερα αναθέτουσας αρχής.



Βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ

Η πολιτική βιώσιμης αστικής κινητικότητας που καλείται κάθε περιοχή να επιλέξει, διαφέρει και διαμορφώνεται ανάλογα με τις ανάγκες, τα χαρακτηριστικά της αλλά και τις προκλήσεις που δέχεται αναφορικά με τα προβλήματα κινητικότητας/προσβασιμότητας που παρουσιάζει το σύστημα μεταφορών της σε άμεση σχέση με το πολεοδομικό ή/και χωροταξικό σχεδιασμό (σε τοπικό-περιφερειακό επίπεδο).

Δηλαδή, το ΣΒΑΚ επιδιώκει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών, με μακροπρόθεσμο όραμα και συγκεκριμένο πλάνο υλοποίησης, για την επίτευξη, τουλάχιστον, των ακόλουθων στόχων:

- ✓ Εξασφάλιση της προσβασιμότητας που παρέχεται από το δίκτυο μεταφορών σε όλους, ειδικά των ανθρώπων με αναπηρίες.
- ✓ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της προστασίας.
- ✓ Μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- ✓ Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- ✓ Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

Βασικά πλεονεκτήματα ενός ΣΒΑΚ

Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, συνοψίζονται στα εξής:

- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος
- Βελτίωση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας (μέσω πολυτροπικών λύσεων μεταφορών)
- Βελτίωση της εικόνας της πόλης - περιοχής παρέμβασης
- Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων
- Ορθή χρήση περιορισμένων πόρων (ισορροπημένο μίγμα μέτρων διαχείρισης κινητικότητας με χαμηλό κόστος).
- Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών, προκειμένου το Σχέδιο να αποκτήσει υψηλού επιπέδου "δημόσια αποδοχή και νομιμοποίηση".
- Ποιοτικότερες και πληρέστερες μελέτες
- Αποτελεσματική εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων που πηγάζουν από το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο
- Αυξημένη συνέργεια και συμπληρωματικότητα
- Στροφή προς μια νέα πολιτική αστικής κινητικότητας
- Δημιουργία Κοινού Οράματος πλήρως συμφωνημένο από όλους (θεσμικά όργανα, πολίτες, εμπλεκόμενους φορείς) για την απρόσκοπτη υλοποίησή του.

12.1.1 Συνοπτική παρουσίαση δημόσιας διαβούλευσης

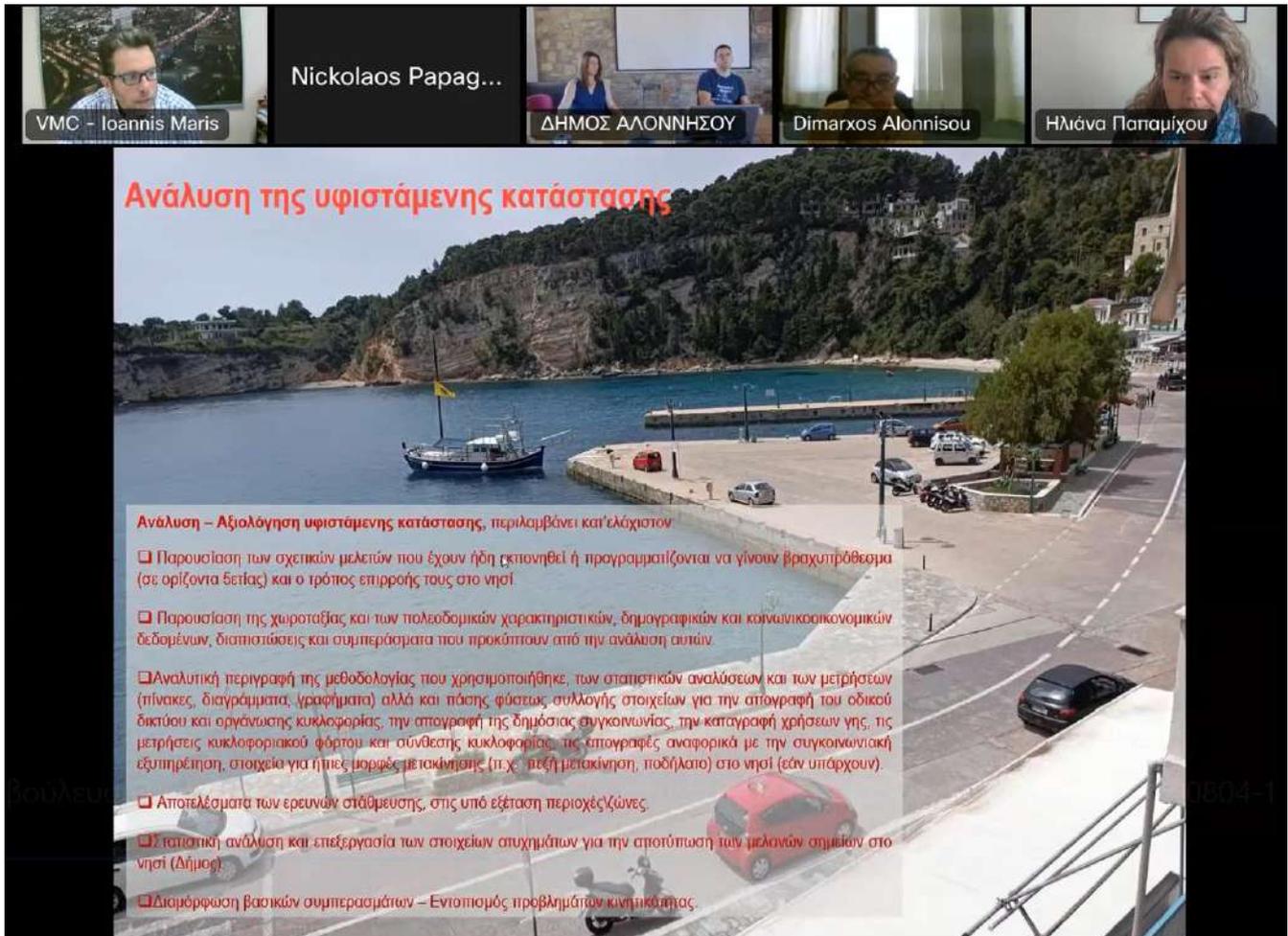
Την 1η Δημόσια Διαβούλευση του Δήμου Αλοννήσου συντόνισε ο Ανάδοχος του έργου, κ. Ι.Μάρης. Η διαβούλευση ήταν ανοικτή προς κάθε ενδιαφερόμενο πολίτη, επισκέπτη, σε φορείς και γενικά σε όποιον ήθελε να συμμετάσχει.

Τον λόγο πήρε αρχικά ο κ. Μάρης για να παρουσιάσει το περιεχόμενο και το μεθοδολογικό πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Αλοννήσου. Έθεσε τις προτεραιότητες που διέπουν το ΣΒΑΚ όσον αφορά στα θέματα της κινητικότητας και σταχυολόγησε τις βασικές διαφορές μεταξύ της παραδοσιακής προσέγγισης των μελετών συγκοινωνιακού σχεδιασμού και της προσέγγισης του ΣΒΑΚ ως ενός Στρατηγικού Σχεδίου που αποσκοπεί στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών και μετακινήσεων. Ο κ. Μάρης συνέχισε αναφέροντας τον κύκλο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την υλοποίησή του. Αφού παρουσίασε συνοπτικά τα επόμενα στάδια του ΣΒΑΚ και το χρονοδιάγραμμα για την εκπόνησή τους, ανέλυσε διεξοδικά τις εργασίες του Σταδίου 2 (ανάλυση και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, σενάρια για την κατάσταση της περιοχής σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή και περισσότερων ετών). Ιδιαίτερα στάθηκε στη μεγάλη σημασία που έχει στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ η συμμετοχή των πολιτών, οι οποίοι κατόπιν της 1^{ης} διαβούλευσης και της δυνατότητας έκφρασης των απόψεων και προβληματισμών τους σε αυτήν, καλούνται να συμπληρώσουν τα ερωτηματολόγια που θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου. Τέλος, παρουσίασε με εποπτικό τρόπο ενδεικτικά πακέτα μέτρων και παρεμβάσεων που δύναται να προταθούν προς εφαρμογή και περιλαμβάνουν διάφορους τομείς όπως είναι η κυκλοφορία, η σχέση χρήσεων γης - συστήματος μεταφορών, η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο, η πεζή μετακίνηση, η στάθμευση, κ.α.. Για τη βέλτιστη κατανόηση των παραπάνω, η παρουσίαση περιλάμβανε σημαντικό αριθμό από βέλτιστες πρακτικές, μέσω φωτογραφικού υλικού από άλλες πόλεις, Δήμους της Ελλάδας και του εξωτερικού.

Με την ολοκλήρωση της ομιλίας του αναδόχου, τον λόγο πήρε ο Δήμαρχος Αλοννήσου κ. Πέτρος Βαφίνης, ο οποίος αφού ευχαρίστησε τον κ. Μάρη για την παρουσίαση του, τόνισε τη σημασία του ΣΒΑΚ για το Δήμο, δίνοντας έμφαση όμως στην ανάγκη για ουσιαστική διαβούλευση με τους πολίτες και τους φορείς, ώστε να καταστεί αυτό επιτυχημένο. Χαρακτηριστικά ανέφερε φορείς οι οποίοι πρέπει να έχουν λόγο στη σύνταξη του ΣΒΑΚ καθώς εμπλέκονται ενεργά στο θέμα της κινητικότητας, όπως η Αστυνομία, το Λιμενικό Σώμα και οι σύλλογοι των επαγγελματιών οδηγών. Ακολούθως, εστίασε στους τρόπους με τους οποίους μπορεί να επικοινωνηθεί το ΣΒΑΚ στους πολίτες και ζήτησε τη γνώμη και των υπόλοιπων παρευρισκόμενων. Αναφέρθηκαν διάφορες διαθέσιμες επιλογές ενημέρωσης πολιτών και φορέων, όπως μέσω μια ευρείας ενημερωτικής καμπάνιας του Δήμου ή με πρόσκληση συμμετοχής μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Στο σημείο αυτό ο κ. Μάρης σχολίασε τη σημασία που έχει η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ, ως εργαλείου που παράγει συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωση της κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, οι οποίες ως μέρος ενός ολοκληρωμένου Στρατηγικού Σχεδίου, μπορούν να ενταχθούν άμεσα και αποτελεσματικότερα σε προγράμματα χρηματοδότησης είτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε της Ελληνικής Πολιτείας. Την επισήμανση αυτή υπερθεμάτισε και ο Δήμαρχος Αλοννήσου.

Στη συνέχεια, το λόγο πήρε η κ. Ηλιάνα Παπαμίχου, αρχιτέκτονας μηχανικός – μέλος της επιτροπής παραλαβής του ΣΒΑΚ, η οποία εστίασε με τη σειρά της στους τρόπους ενημέρωσης των πολιτών και συμμετοχής τους στο ΣΒΑΚ, προσθέτοντας τη δυνατότητα ενημέρωσης για την πορεία του ΣΒΑΚ, μέσω του επίσημου λογαριασμού του Δήμου Αλοννήσου σε δημοφιλείς πλατφόρμες κοινωνικής δικτύωσης. Παράλληλα, τόνισε ότι πρέπει να διευκρινιστεί ο τρόπος συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων για τη συμμετοχή των πολιτών.



Εικόνα 66: Απόσπασμα της παρουσίασης του Αναδόχου του ΣΒΑΚ Αλοννήσου κ. Ιωάννη Μάρη, κατά την 1η δημόσια διαβούλευση.

12.1.2 Συμπεράσματα

Η 1^η διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου είχε πολύ μικρή συμμετοχή, με αποτέλεσμα να μην καταγραφούν απόψεις πολιτών και φορέων εκτός του Δήμου Αλοννήσου και των μελών της επιτροπής παραλαβής του ΣΒΑΚ. Εντούτοις, υπήρξε διεξοδική ενημέρωση των παρευρισκόμενων για το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ και καθολική αποδοχή της σημασίας του για να επιτευχθούν οι στόχοι της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο. Έγινε κατανοητή η σπουδαιότητα της συμμετοχής όλων στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ και τέθηκε ως πρωταρχικό μέλημα η ενημέρωση πολιτών και φορέων για να υπάρχει ευρεία και εποικοδομητική συμμετοχή.

Ο στόχος που τίθεται κατόπιν της 1^{ης} αυτής συνάντησης είναι η συμμετοχή περισσότερων πολιτών, τόσο στη συμπλήρωση ερωτηματολογίων, όσο και στην επόμενη δημόσια διαβούλευση.

Η παρουσίαση της 1^{ης} Διαβούλευσης είναι αναρτημένη στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (Ν.4784/2021).

12.2 Ανάλυση Ερωτηματολογίων (Προθέσεων/απόψεων Κοινού) στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Αλοννήσου πραγματοποιήθηκε έρευνα προθέσεων κοινού κατά την περίοδο 09/2022 – 11/2022 σε όλο τον Δήμο. Για την έρευνα επιλέχθηκε η χρήση ερωτηματολογίων, τα οποία ήταν διαθέσιμα μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλοννήσου³⁶, η οποία δημιουργήθηκε για την ενημέρωση και την συμμετοχή των πολιτών, στην ενότητα ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΠΟΛΙΤΩΝ → ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ. Η κατάρτιση και εν συνεχεία η συμπλήρωση των ερωτηματολογίων έγινε ηλεκτρονικά μέσω κατάλληλης πλατφόρμας (Google Forms). Κατά την 1η Δημόσια Διαβούλευση έγινε ενημέρωση των συμμετεχόντων για την ανάρτηση και τη διαδικασία συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων.

Τα ερωτηματολόγια που δημιουργήθηκαν, αφορούσαν τις εξής τρεις (3) κατηγορίες:

- **Ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ – Κατοίκων/ Εργαζομένων/ Επισκεπτών**, το οποίο απευθυνόταν στους κάτοικους, τους εργαζομένους και τους επισκέπτες του Δήμου και περιελάμβανε ερωτήσεις σχετικά με τη χρήση του συστήματος οδικών μεταφορών στο νησί (με επιβατικό ΙΧ, ημιφορτηγό, δίκυκλη μηχανή, πεζή, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία) και την αξιολόγηση αυτού.
- **Ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ – Σχολεία**, το οποίο απευθυνόταν στους γονείς μαθητών των σχολείων του Δήμου και περιελάμβανε εξειδικευμένες ερωτήσεις σχετικά με τις μετακινήσεις των παιδιών από και προς το/α σχολείο/α.
- **Ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ – Φορείς**, το οποίο απευθυνόταν στους εκπροσώπους των Φορέων στο Δήμο (π.χ. εμπορικός σύλλογος κ.α.) και είχε σκοπό την ενεργή συμμετοχή τους στην διαμόρφωση των κατευθύνσεων που αποσκοπεί να θεσπίσει το ΣΒΑΚ.

Το συνολικό δείγμα που συγκεντρώθηκε με βάση τα παραπάνω, κατανέμεται ως εξής στις αντίστοιχες κατηγορίες³⁷:

- 81% αποτελούν οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ για κατοίκους – εργαζομένους- επισκέπτες του Δήμου.
- 7% αποτελούν οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ – Σχολεία.
- 11% αποτελούν οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ – Φορείς.

Όπως σε κάθε δομημένο ερωτηματολόγιο αρχικά καταγράφηκαν τα δημογραφικά στοιχεία των ερωτώμενων απεικονίζοντας τόσο το δείγμα (ποσοτικό) των πολιτών που απάντησαν όσο και το προφίλ των απαντήσεων που συλλέχθηκαν με βάση στοιχεία όπως φύλλο, ηλικία, επίπεδο μόρφωσης και απασχόληση.

12.2.1 Ερωτηματολόγιο για κάτοικους – εργαζόμενους στο Δήμο

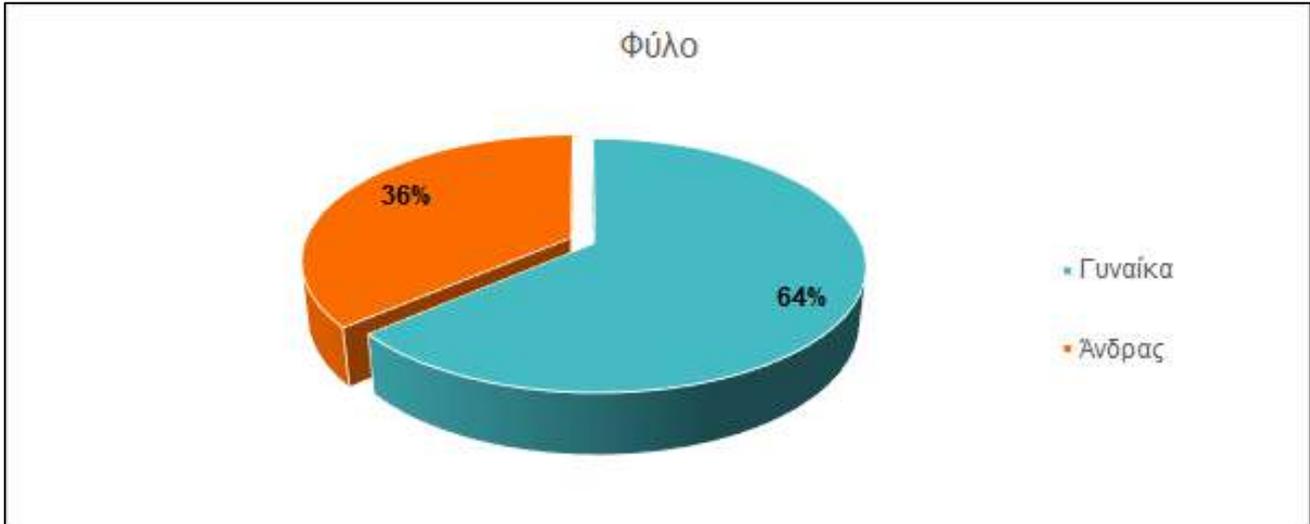
A) Δημογραφικά – κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Το ερωτηματολόγιο απευθυνόταν σε κάτοικους ή επισκέπτες και σε εργαζομένους του Δήμου Αλοννήσου, με τα ποσοστά να κατανέμονται ως εξής:

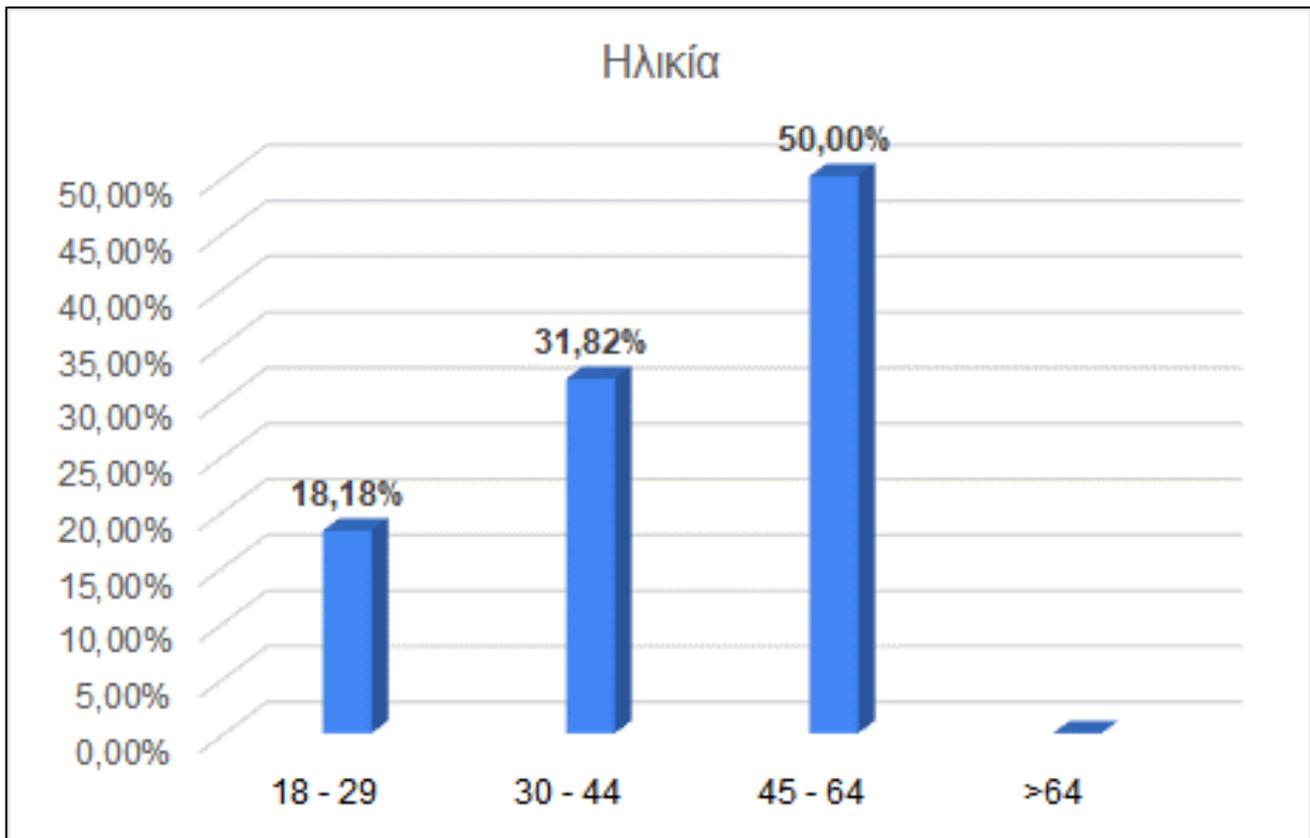
- 73% Κάτοικοι ή επισκέπτες και εργαζόμενοι του Δήμου Αλοννήσου και
- 27% Κάτοικοι ή επισκέπτες του Δήμου Αλοννήσου.

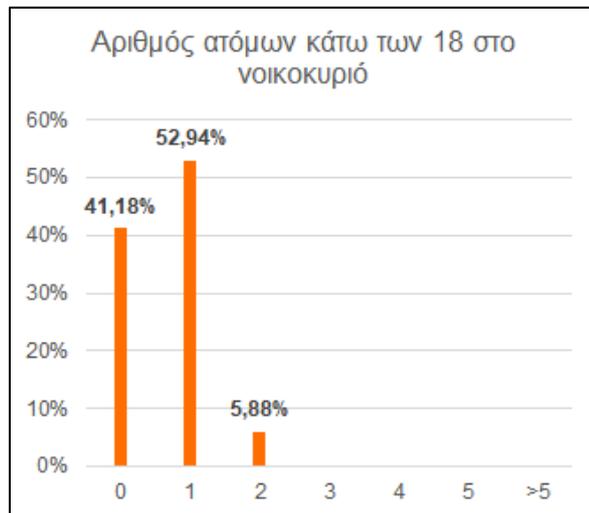
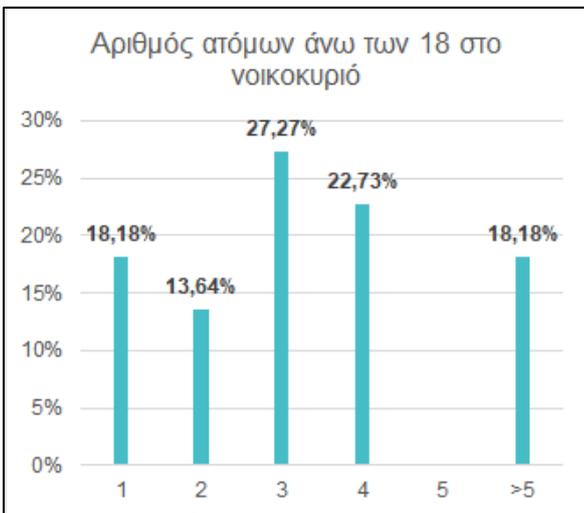
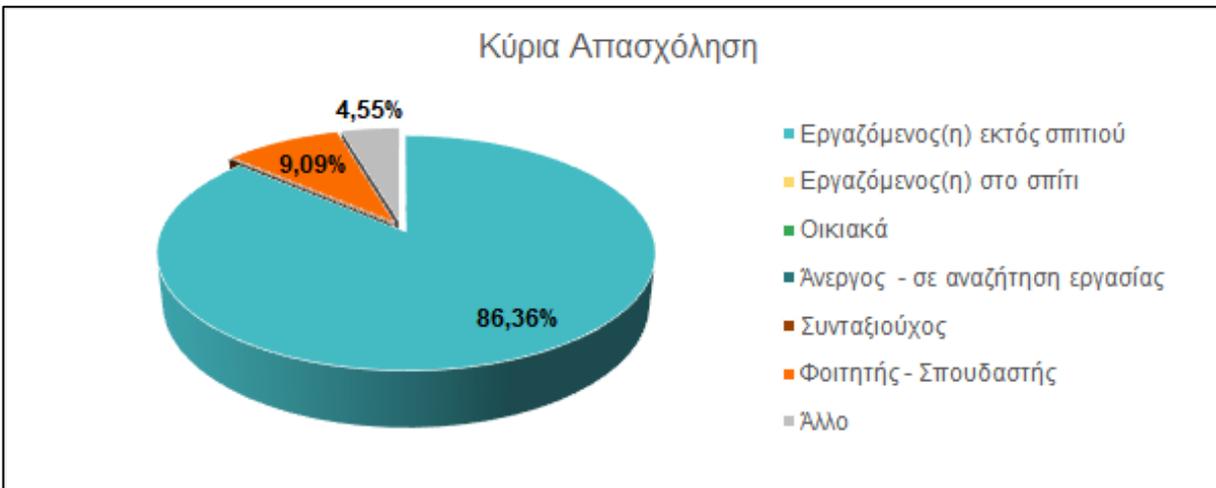
³⁶ <https://alonissos.gov.gr/sbak/index.html>

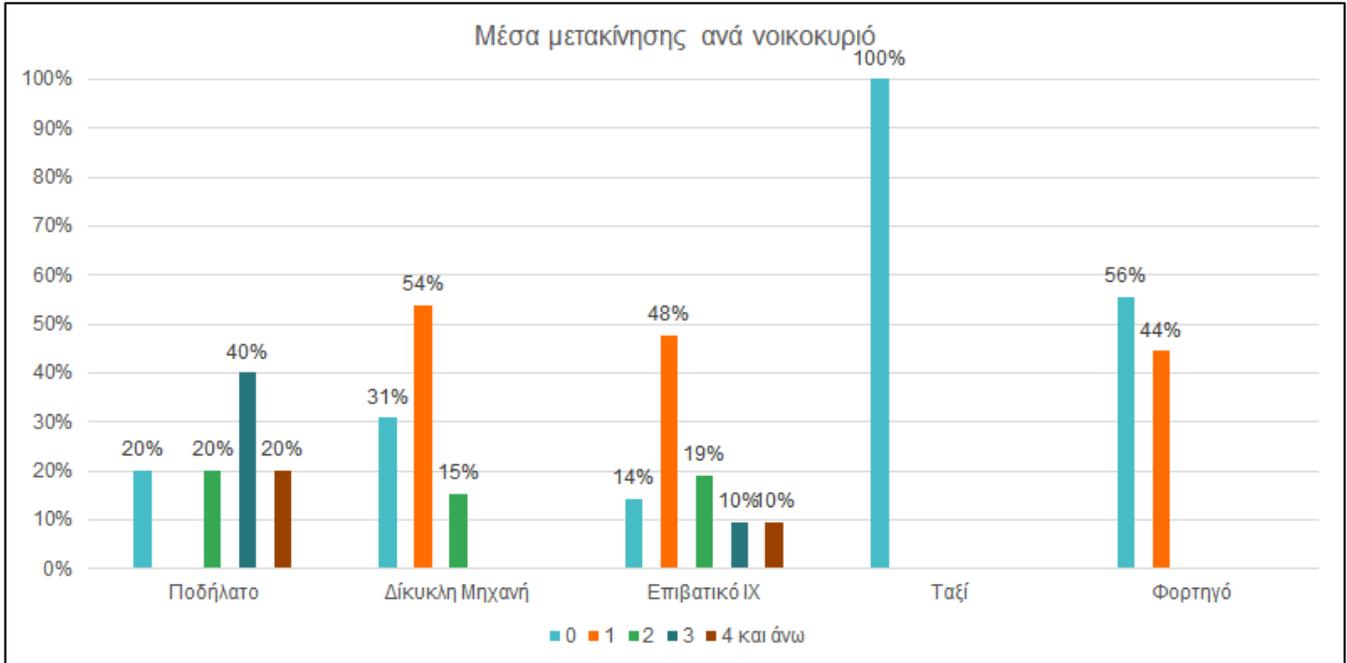
³⁷ Τα ερωτηματολόγια για κάτοικους-εργαζομένους-επισκέπτες, σχολεία και φορείς συγκέντρωσαν 22, 2 και 3 απαντήσεις αντίστοιχα. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί το εξαιρετικά μικρό δείγμα συμμετοχής των πολιτών στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας του ΣΒΑΚ, παρά και την μεγάλη χρονική διάρκεια που παρέμεινε η έρευνα ανοικτή (2 μήνες).



Αρχικά, εξήχθησαν βασικά δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά των ερωτώμενων, όπως αποτυπώνονται στα παρακάτω γραφήματα.







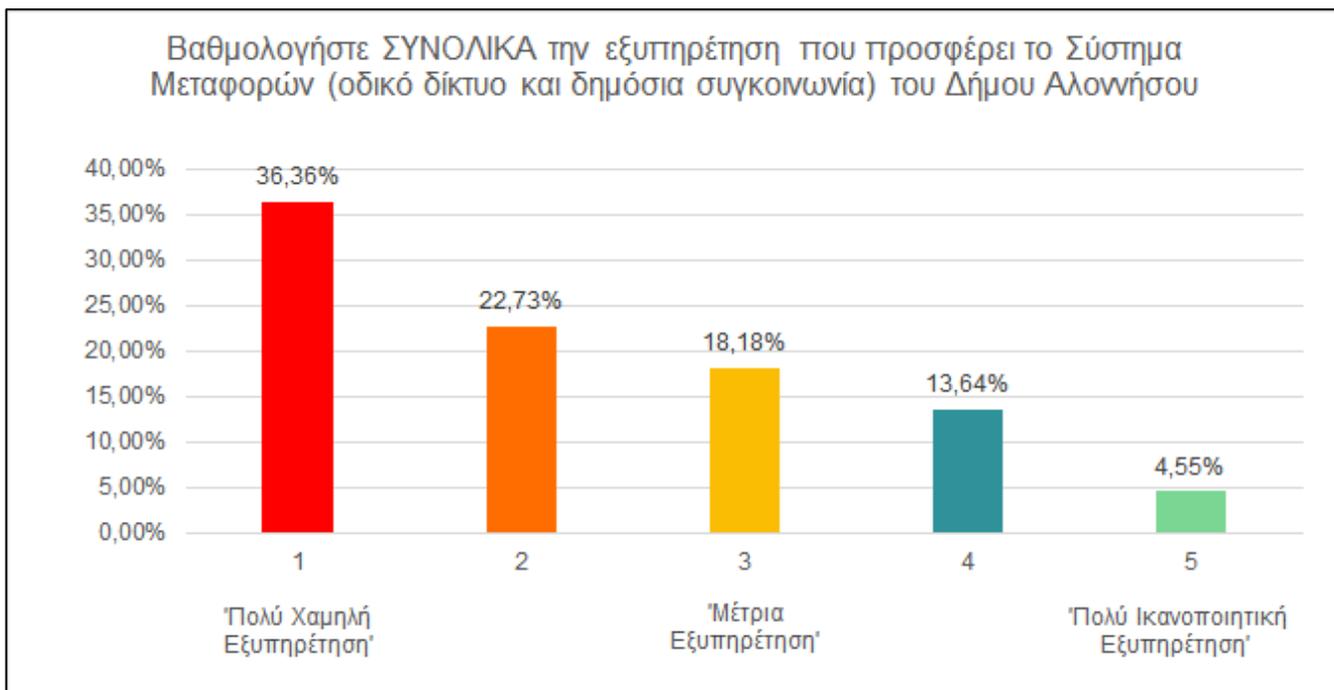
Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία, φαίνεται ότι το δείγμα της έρευνας καλύφθηκε σε μεγαλύτερο βαθμό από το γυναικείο φύλο (άνδρες ~36% και γυναίκες ~64%), ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό περιελάμβανε τις ηλικίες 45-64 ετών (~50%).

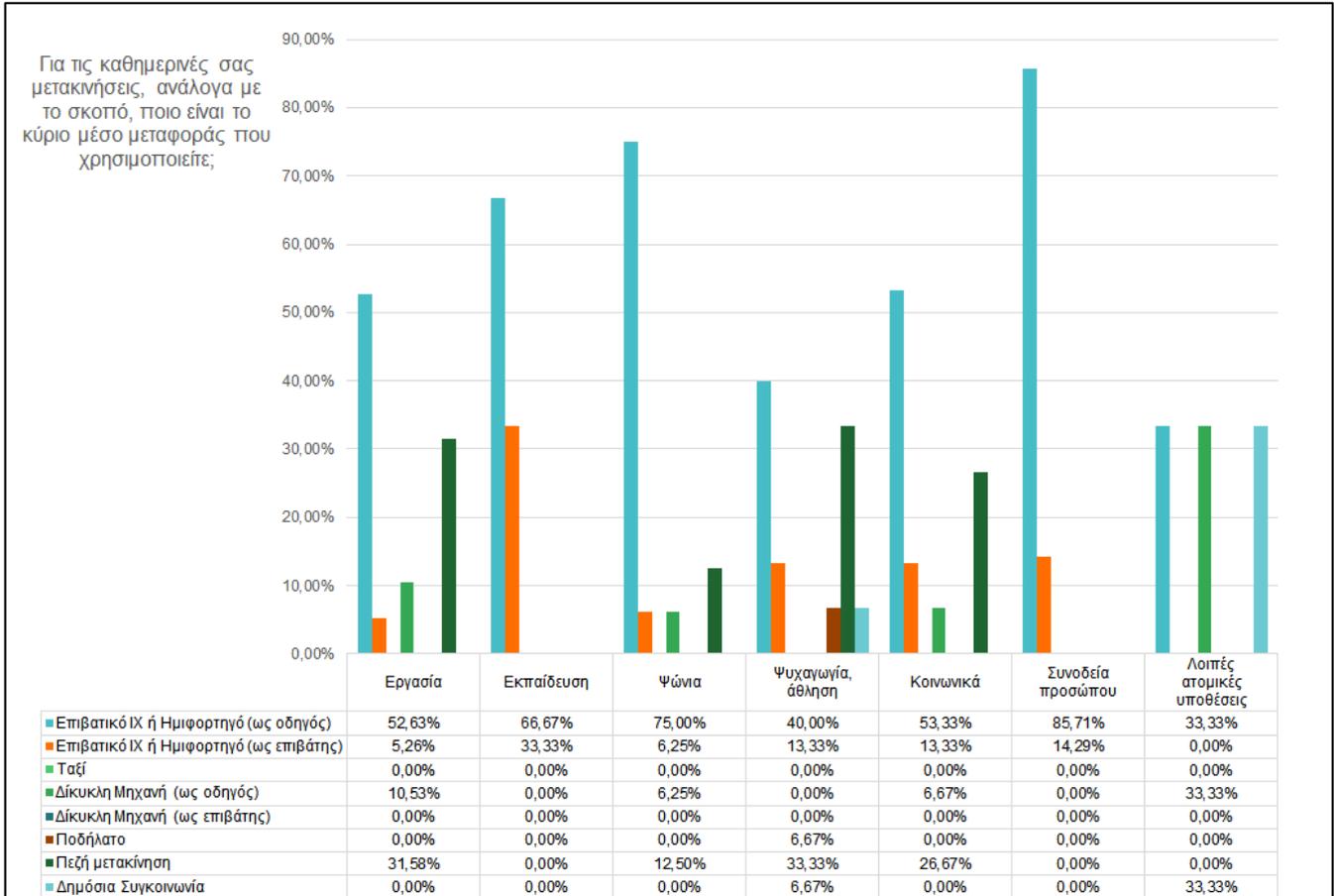
Όσον αφορά στο μορφωτικό επίπεδο των ερωτηθέντων, το ~45% έχει ολοκληρώσει την ανώτατη εκπαίδευση, ενώ 22% των ερωτηθέντων έχει τελειώσει τη μέση εκπαίδευση. Σχετικά με την κύρια απασχόληση τους, ποσοστό ~86% δηλώνει πως εργάζεται εκτός σπιτιού, ~9% αποτελούν φοιτητές-σπουδαστές και ~5% απασχολούνται αλλού.

Στα νοικοκυριά που εξετάστηκαν, μόλις το ~6% περιλαμβάνει 2 μέλη κάτω των 18 ετών, με τα υπόλοιπα νοικοκυριά να έχουν 1 (~53%) ή και κανένα (~41%) ανήλικο άτομο.

Ως προς τα μέσα μετακίνησης, φαίνεται ότι η πλειονότητα των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον μία δίκυκλη μηχανή (~69%). Επιπλέον, το 87% των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον 1 αυτοκίνητο. Αξίζει να αναφερθεί και το ιδιαίτερα μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων που απάντησε ότι διαθέτει στο νοικοκυριό του τουλάχιστον 1 ποδήλατο, με την πλειονότητα να διαθέτει 2 και άνω.

Α)Γενικά στοιχεία για το σύστημα μεταφορών στο Δήμο





Οι κάτοικοι/ επισκέπτες/ εργαζόμενοι του Δήμου Αλοννήσου, κρίνουν ότι το σύστημα μεταφορών του νησιού προσφέρει κατά κανόνα χαμηλή έως και πολύ χαμηλή εξυπηρέτηση (ποσοστό της τάξης του 59%). Υπάρχει, ωστόσο και ένα ποσοστό ~18% των ερωτηθέντων που έχει βαθμολογήσει υψηλά την εξυπηρέτηση του συστήματος μεταφορών του Δήμου Αλοννήσου, ενώ οι υπόλοιποι θεωρούν την εξυπηρέτηση μέτρια.

Σημαντικό παράγοντα, που επηρεάζει την κυκλοφορία του νησιού, αποτελεί ο λιμένας στο Πατητήρι. Σε ερώτηση που τέθηκε στους κάτοικους/ επισκέπτες/ εργαζόμενους και αφορά το επίπεδο επιρροής του Λιμένα στην περιοχή ως προς τους άξονες:

- ⇒ Κυκλοφοριακή συμφόρηση (κατά την καλοκαιρινή περίοδο)
- ⇒ Προβλήματα στάθμευσης (κατά την καλοκαιρινή περίοδο)
- ⇒ Προβλήματα που σχετίζονται με την κυκλοφορία των οχημάτων τροφοδοσίας
- ⇒ Προβλήματα που σχετίζονται με την κυκλοφορία των πεζών ή ποδηλατιστών στο Δήμο

Ζητήθηκε να βαθμολογήσουν τα παραπάνω προβλήματα στην κλίμακα 1 έως 5, με το 1 να αντιστοιχεί σε «Κανένα Πρόβλημα» και το 5 σε «Σοβαρό Πρόβλημα». Οι ερωτηθέντες έκριναν ότι τα σημαντικότερα προβλήματα προκύπτουν κατά την καλοκαιρινή περίοδο και σχετίζονται με τη στάθμευση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

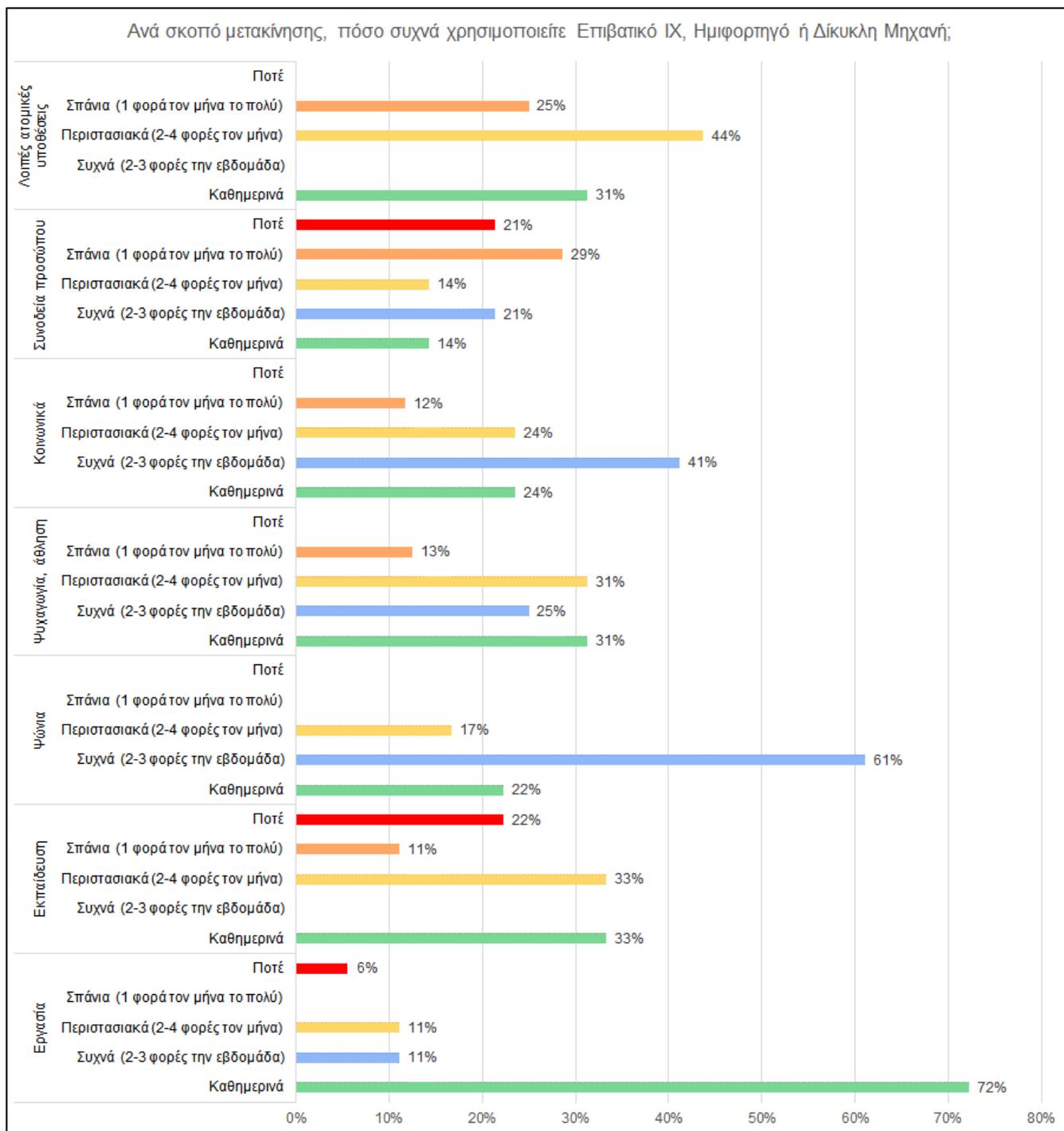
Στην καθημερινότητά τους οι περισσότεροι ερωτηθέντες ~68% χρησιμοποιούν το επιβατικό ΙΧ ή ημιφορτηγό (κυρίως ως οδηγό) για όλες τις μετακινήσεις τους, ήτοι τις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία, την εκπαίδευση, τα ψώνια, την ψυχαγωγία και άθληση, τη συνοδεία προσώπου ή και για λοιπές ατομικές υποθέσεις. Ακολουθεί σε προτίμηση η πεζή μετακίνηση σε ποσοστό ~22%, ενώ κανένας από τους ερωτηθέντες δεν χρησιμοποιεί ταξί ή δίκυκλη μηχανή ως επιβάτης για τις καθημερινές του μετακινήσεις.

Για εργασία, εκτός του επιβατικού ΙΧ ή ημιφορτηγού, οι ερωτηθέντες χρησιμοποιούν επίσης δίκυκλη μηχανή ή πεζή μετακίνηση. Το ίδιο ισχύει για τις μετακινήσεις με σκοπό τα ψώνια και τα κοινωνικά. Για ψυχαγωγία, άθληση χρησιμοποιείται ακόμα η δημοτική συγκοινωνία και το ποδήλατο, ενώ για τις μετακινήσεις για λοιπές ατομικές υποθέσεις προτιμώνται το επιβατικό ΙΧ, η δίκυκλη μηχανή και η δημόσια συγκοινωνία. Για μετακινήσεις που αφορούν την εκπαίδευση και τη συνοδεία προσώπου οι κάτοικοι/ επισκέπτες/ εργαζόμενοι χρησιμοποιούν αποκλειστικά το επιβατικό ΙΧ ή ημιφορτηγό. Σημειώνεται ότι παρά το γεγονός ότι η συντριπτική πλειονότητα των νοικοκυριών διαθέτει ποδήλατο, αυτό δεν αποτελεί κατά κανόνα το μέσο που επιλέγεται για τις καθημερινές μετακινήσεις των ερωτηθέντων.

Γ) Κατηγορία: ΙΧ - ημιφορτηγό – δίκυκλη μηχανή



Το Ι.Χ., το ημιφορτηγό και η δίκυκλη μηχανή αποτελούν την κυρίαρχη ομάδα μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούνται στο Δήμο με το 100% των ερωτηθέντων να τα χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους, ~82% ως οδηγοί και ~18% ως επιβάτες. Ως προς την συχνότητα χρήσης των παραπάνω μεταφορικών μέσων, όπως φαίνεται από το παρακάτω γράφημα, το μεγαλύτερο ποσοστό απαντά ότι τα χρησιμοποιεί καθημερινά ή συχνά (2-3 φορές την εβδομάδα). Η μετακίνηση προς/από την εργασία σε καθημερινή βάση με Ι.Χ., ημιφορτηγό ή δίκυκλη μηχανή συγκεντρώνει ποσοστό ~72%. Για τις λοιπές ατομικές υποθέσεις τα παραπάνω μέσα μετακίνησης χρησιμοποιούνται (~44%) κυρίως περιστασιακά (2-4 φορές το μήνα).



Με σκοπό την αξιολόγηση της υφιστάμενης λειτουργίας του οδικού δικτύου, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να ταξινομήσουν σε κλίμακα 1 έως 5, με το 5 να είναι **σοβαρό πρόβλημα**, τα παρακάτω προβλήματα:

- Έλλειψη υποδομών ΑΜΕΑ ή ΑΜΚ (άτομα με μειωμένη κινητικότητα),
- Φωτισμός οδών,
- Έλλειψη σήμανσης (οδική ασφάλεια),
- Συνθήκες άναρχης (οχλούσας) στάθμευσης - έλλειψη χώρων στάθμευσης,
- Οδηγική συμπεριφορά,
- Υψηλές ταχύτητες οχημάτων,

- Ορατότητα σε διασταυρώσεις,
- Ποιότητα υποδομής - οδικού δικτύου (οδοστρώματος) και
- Κυκλοφοριακή συμμόρφωση.

Όλα τα παραπάνω θεωρούνται από τους ερωτηθέντες ως υφιστάμενα προβλήματα του Δήμου (μέσος όρος βαθμολογίας >3) που δυσχεραίνουν τη λειτουργία του οδικού δικτύου. Παραταύτα ως σοβαρότερα αξιολογήθηκαν:

- ✓ **οι συνθήκες άναρχης (οχλούσας) στάθμευσης (4.43)**
- ✓ **η έλλειψη υποδομών ΑΜΕΑ ή ΑΜΚ (4.10),**
- ✓ **η οδηγική συμπεριφορά (3.90) και**
- ✓ **η ποιότητα υποδομής - οδικού δικτύου (οδοστρώματος) (3.86).**



Δ) Κατηγορία: Πεζή μετακίνηση³⁸

Όσον αφορά στην πεζή μετακίνηση που αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι ερωτηθέντες ανέφεραν ότι χρησιμοποιούν τη πεζή μετακίνηση στο ιδιαίτερα μεγάλο ποσοστό του ~73%. Το υπόλοιπο ~27% αυτών δεν χρησιμοποιεί καθόλου πεζή μετακίνηση.

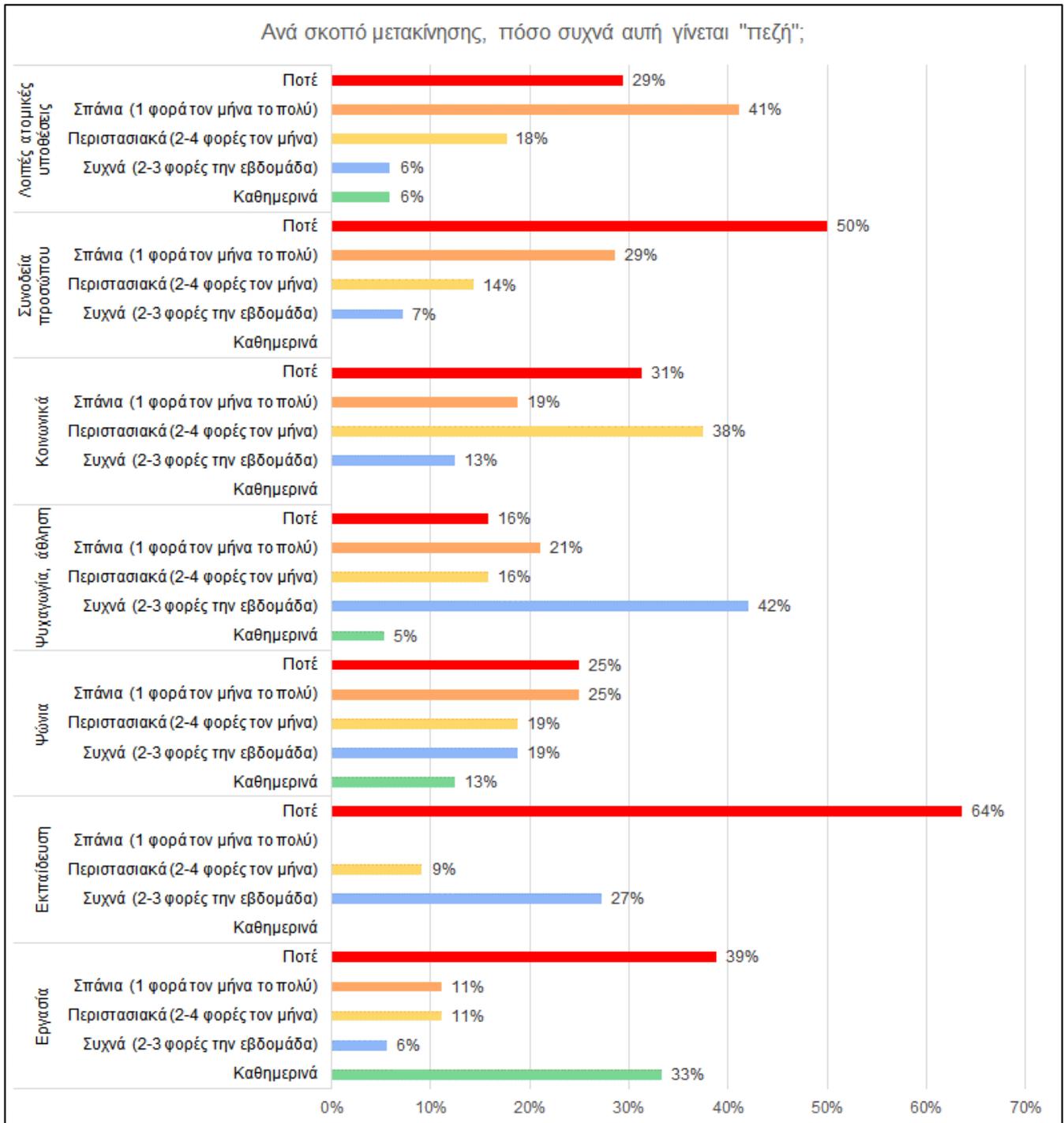
Οι ερωτηθέντες χρησιμοποιούν τη πεζή μετακίνηση συχνά (2-3 φορές την εβδομάδα) (~42%) για μετακινήσεις με σκοπό τη ψυχαγωγία, άθληση ενώ περιστασιακά (2-3 φορές το μήνα) (~38%) για μετακινήσεις από/προς κοινωνικές δραστηριότητες. Αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετοί είναι εκείνοι (~33%) που μετακινούνται σε καθημερινή βάση από/προς την εργασία τους πεζοί, αλλά και ότι η πλειονότητα (~64%) δεν χρησιμοποιεί ποτέ αυτού του είδους την ενεργή μετακίνηση με σκοπό την εκπαίδευση.

³⁸ Ως "πεζή μετακίνηση" ορίζεται η μετακίνηση με τα πόδια όταν αυτή πραγματοποιείται για αποστάσεις μεγαλύτερες των 500 μέτρων.

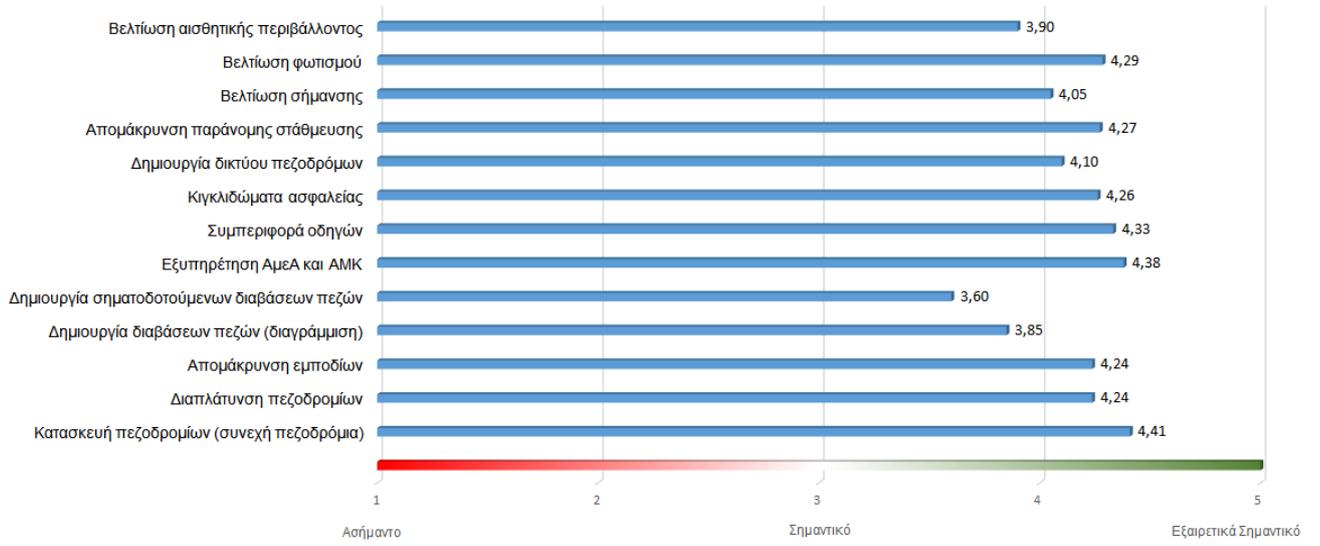
Όλα τα μέτρα που προτάθηκαν για τη βελτίωση των συνθηκών της “πεζής μετακίνησης” στο Δήμο Αλοννήσου τυγχάνουν μεγάλης αποδοχής από τους ερωτηθέντες με μέσο όρο >3.5 στη δοθείσα κλίμακα. Τα μέτρα που συγκέντρωσαν υψηλότερη μέση βαθμολόγηση και άρα κρίνονται ως μεγαλύτερης σημασίας είναι τα εξής:

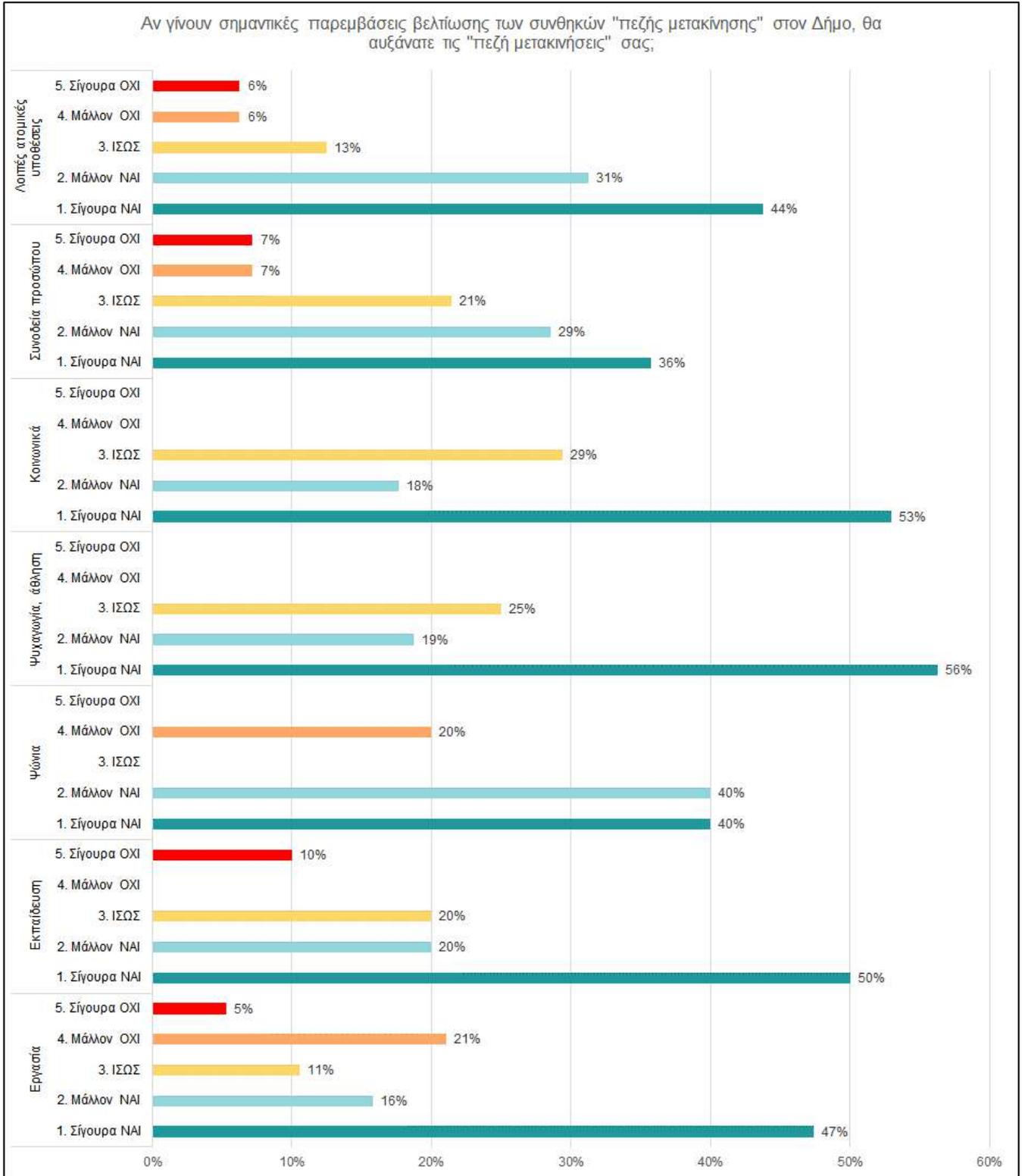
- ✓ *Κατασκευή πεζοδρομίων (4.41),*
- ✓ *Εξυπηρέτηση ΑμεΑ/ΑΜΚ (4.38),*
- ✓ *Συμπεριφορά οδηγών (4.33),*
- ✓ *Βελτίωση οδοφωτισμού (4.29),*
- ✓ *Απομάκρυνση παράνομης στάθμευσης (4.27),*
- ✓ *Κιγκλιδώματα ασφαλείας (4.26)*
- ✓ *Διαπλάτυση πεζοδρομίων και απομάκρυνση εμποδίων (4.24).*

Σημαντικό είναι να τονιστεί ότι στην ερώτηση εάν θα υπήρχε θετική ανταπόκριση για την αύξηση των μετακινήσεων ως πεζοί σε περίπτωση που υπάρξουν σχετικές βελτιωτικές παρεμβάσεις, το δείγμα εμφανίζεται εξαιρετικά θετικό.



Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες "πεζής μετακίνησης" στο Δήμο Αλοννήσου;





Ε) Κατηγορία: Ποδήλατο

Στην κατηγορία της μετακίνησης με ποδήλατο, στην ερώτηση σχετικά με τη χρήση του ποδηλάτου στις μετακινήσεις των ερωτηθέντων, **το 100% αυτών απάντησε αρνητικά** με τους κύριους λόγους που δεν το χρησιμοποιούν να είναι:

- η μη κατοχή ποδηλάτου
- η έλλειψη αίσθησης ασφάλειας και
- το έντονο ανάγλυφο του νησιού.

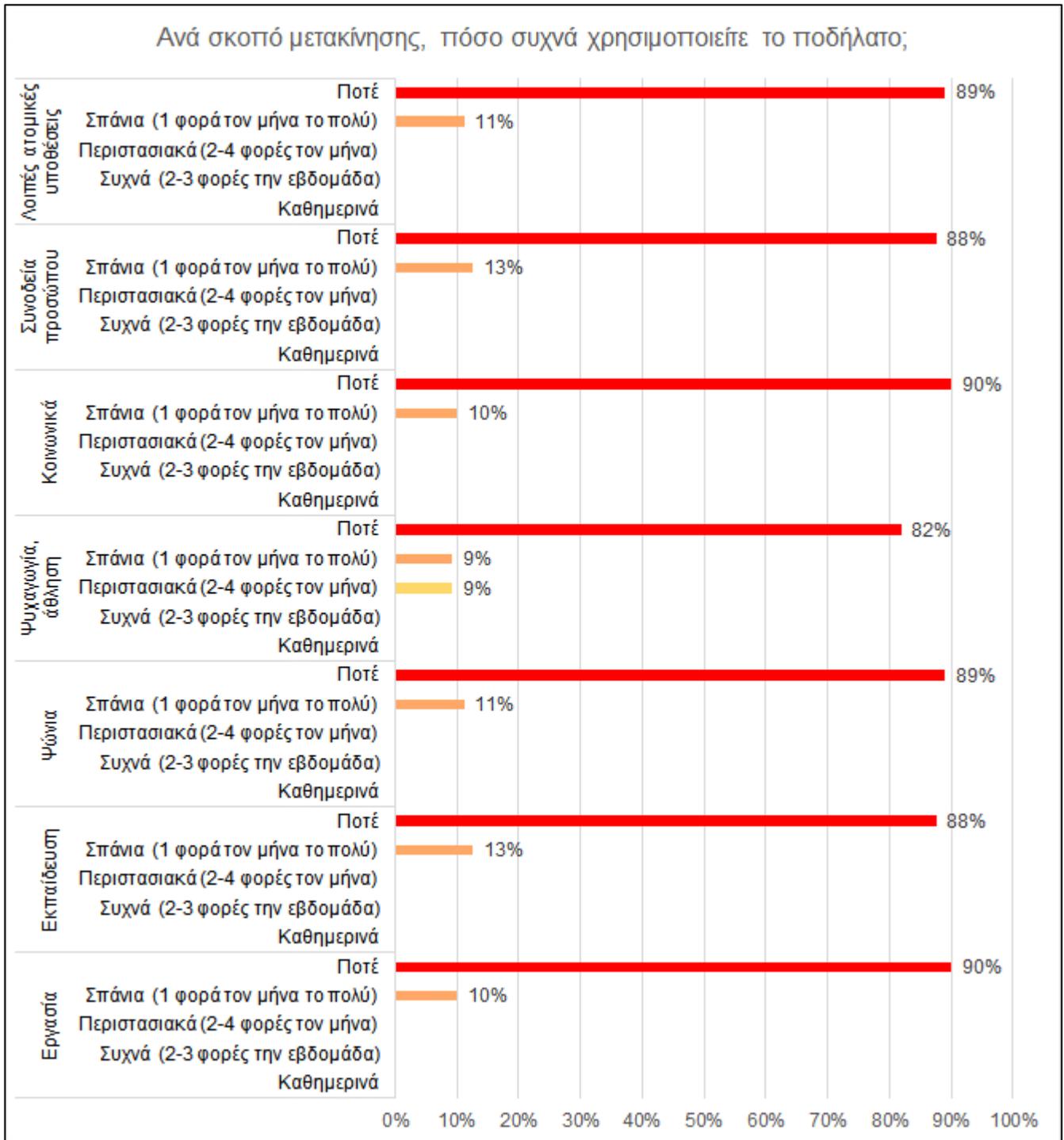
Σε ερώτηση για το πόσο συχνά χρησιμοποιούν οι κάτοικοι/ επισκέπτες/ εργαζόμενοι το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης ένας μόνο δήλωσε ότι το χρησιμοποιεί σπάνια (1 φορά το μήνα) για όλους τους σκοπούς μετακίνησης και ένας ακόμα ότι το χρησιμοποιεί περιστασιακά (2-3 φορές το μήνα) για ψυχαγωγία, άθληση.

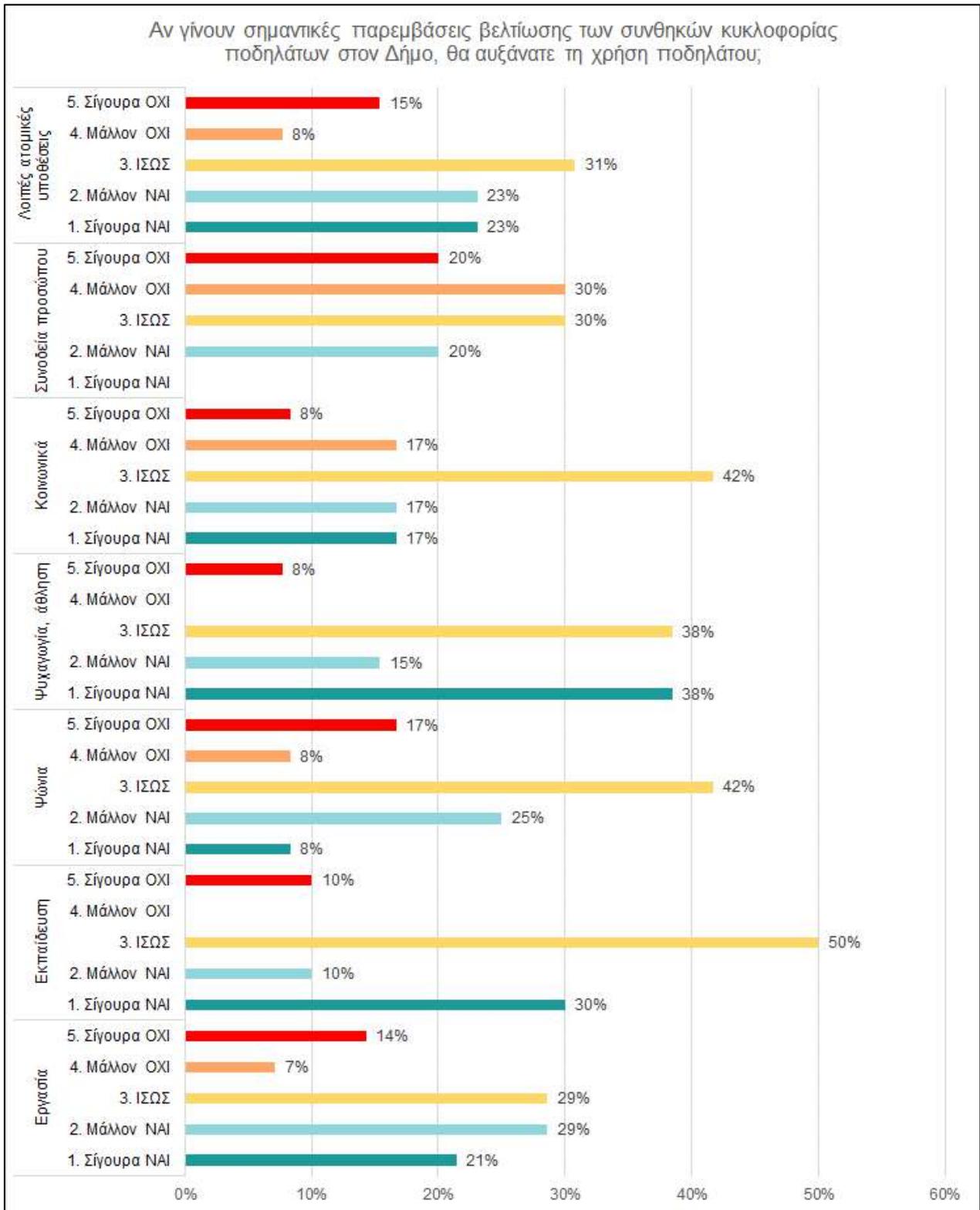
Οι ερωτηθέντες επέλεξαν τα κάτωθι μέτρα, ως τα πλέον σημαντικά, που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για την βελτίωση και ενίσχυση των μετακινήσεων με ποδήλατο:

- ✓ **Βελτίωση ποιότητας οδοστρώματος**
- ✓ **Μείωση ταχυτήτων κυκλοφορίας οχημάτων (ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτου και αυτοκινήτου)**
- ✓ **Ειδικές Λωρίδες ποδηλάτου (ανεπηρέαστη η παρόδια στάθμευση)**
- ✓ **Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτου, αυτοκινήτου και πεζών)**

Τέλος, οι περισσότεροι εμφανίζονται διστακτικοί στο να αυξήσουν τις μετακινήσεις τους με ποδήλατο μετά από κατάλληλες βελτιωτικές παρεμβάσεις, με τα μεγαλύτερα ποσοστά σε κάθε σκοπό μετακίνησης να συγκεντρώνει η απάντηση «ΙΣΩΣ» . Εντούτοις, πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι το ποσοστό των αρνητικά διακείμενων στο να αυξήσουν τη χρήση του ποδηλάτου κυμαίνεται μεταξύ του 20-25%, ενώ οι θετικά διακείμενοι είναι κατ' ελάχιστον στο 33% , με εξαίρεση την *ευαίσθητη* μετακίνηση της συνοδείας προσώπου που το ποσοστό που δεν θα αυξήσει τη μετακίνηση με ποδήλατο να φτάνει το 50%.

Στις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία, την ψυχαγωγία, άθληση και τις λοιπές υποθέσεις υπάρχει συνολικά μια πιο θετική αντιμετώπιση στις αλλαγές και στην αύξηση χρήσης ποδηλάτου σε σχέση με τους υπόλοιπους σκοπούς μετακίνησης.





ΣΤ) Κατηγορία: Δημόσια Συγκοινωνία

Η Δημόσια Συγκοινωνία, μολονότι θα μπορούσε να αποτελέσει τον μεγαλύτερο ανταγωνιστή του Ι.Χ. στο Δήμο, συγκεντρώνει σχετικά χαμηλά ποσοστά με μόλις το 18% των ερωτηθέντων να το χρησιμοποιεί. Οι περισσότεροι σημειώνουν ότι η συγκοινωνία δεν τους εξυπηρετεί και ότι οι γραμμές δεν είναι επαρκείς για τους μήνες εκτός καλοκαιριού. Όσοι απάντησαν ότι χρησιμοποιούν τη δημόσια συγκοινωνία ανέφεραν ότι μετακινούνται στη γραμμή Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου, ενώ κανείς δεν δήλωσε πως χρησιμοποιεί τη γραμμή Πατητήρι – Στενή Βάλα.

Σχετικά με τη συχνότητα χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας ποσοστό της τάξης του ~15% τη χρησιμοποιεί σπάνια (1 φορά το μήνα το πολύ), πολύ μικρό ποσοστό (~2.4%) τη χρησιμοποιεί περιστασιακά (2-4 φορές το μήνα) με σκοπούς μετακίνησης τα κοινωνικά και τις λοιπές ατομικές υποθέσεις, ενώ συχνά (2-3 φορές την εβδομάδα) χρησιμοποιείται μόνο από ένα άτομο για μετακίνηση από/προς την εργασία.

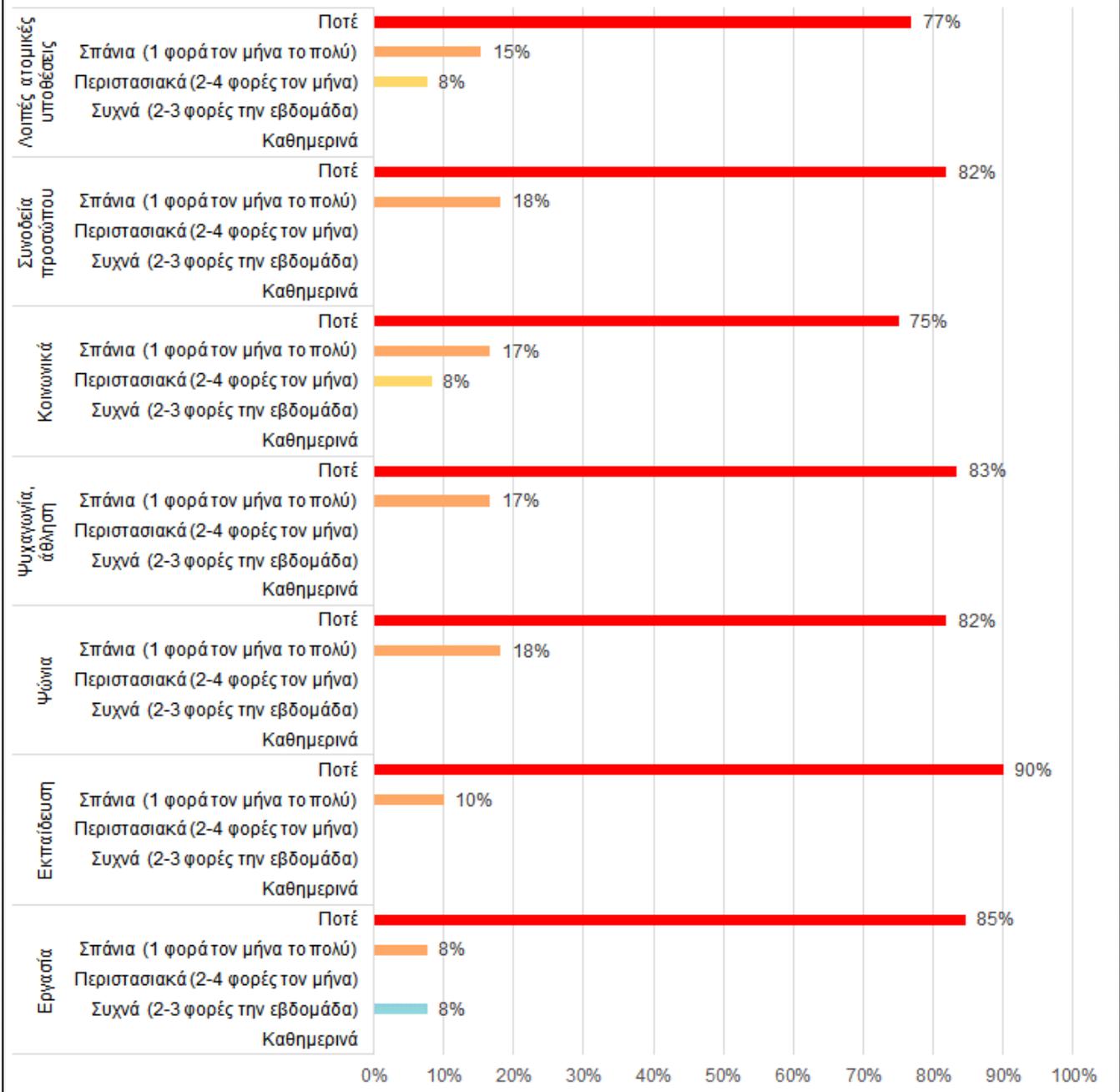
Τα σημαντικότερα μέτρα για την βελτίωση της εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας είναι:

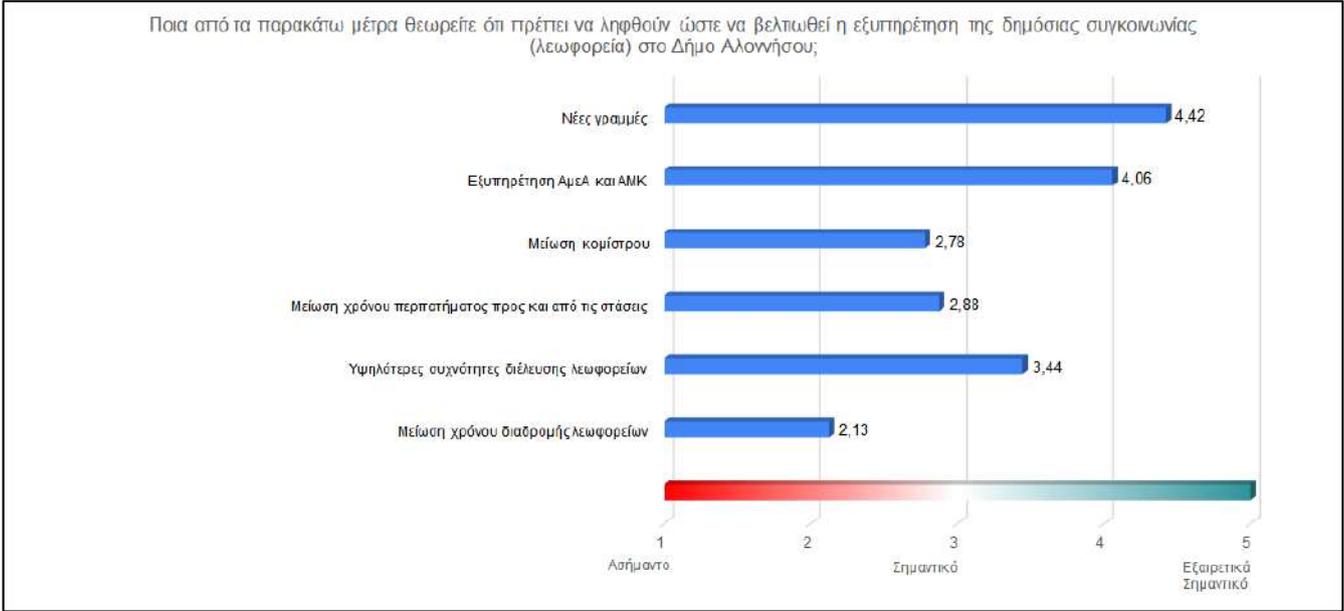
- ✓ νέες γραμμές (4.42 στην κλίμακα 1 έως 5, με το 5 να είναι 'Εξαιρετικά Σημαντικό'),
- ✓ εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ (4.06),
- ✓ υψηλότερες συχνότητες διέλευσης λεωφορείων (3.44),

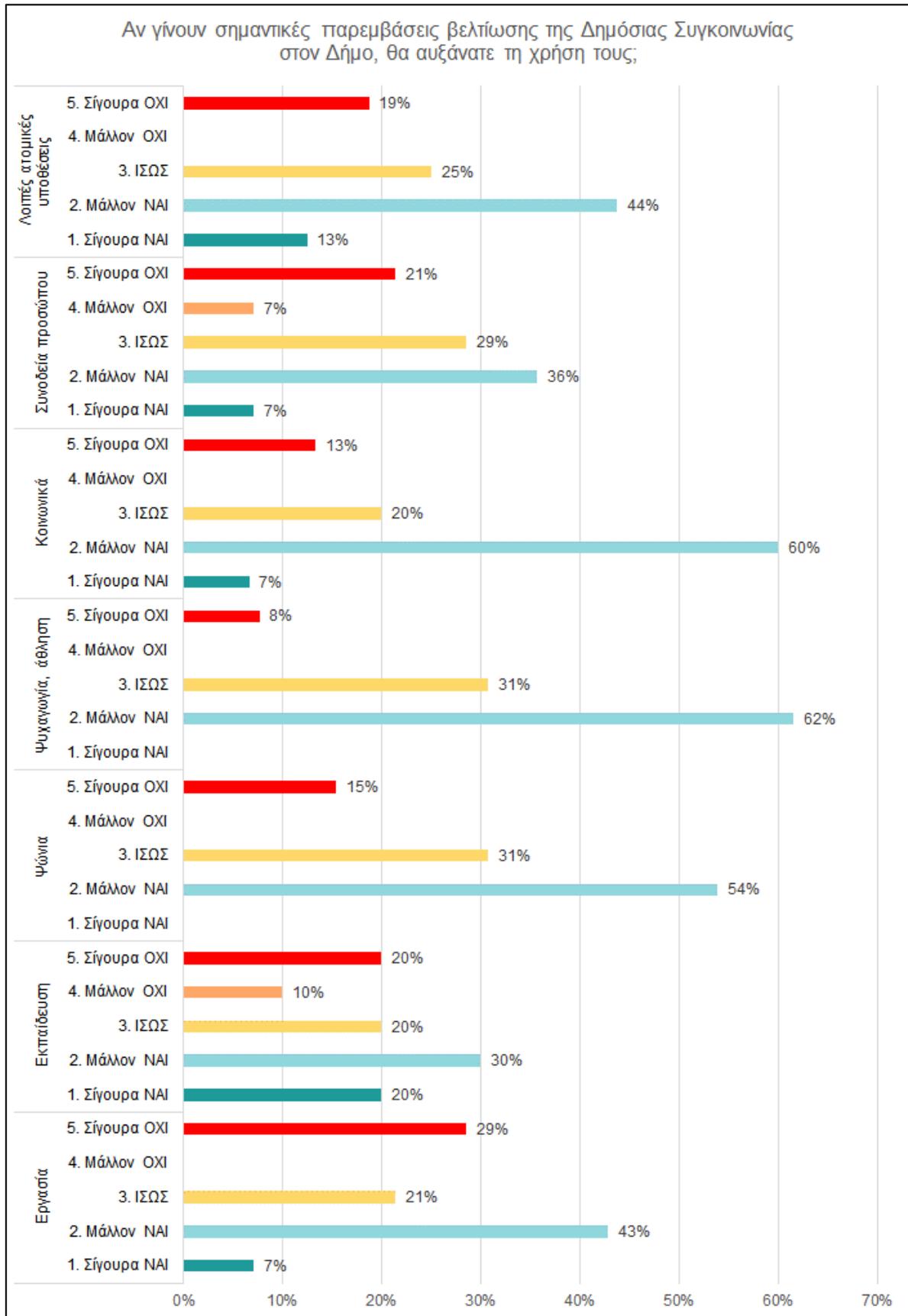
ενώ παράλληλα αναφέρθηκε η ανάγκη για προσθήκη δρομολογίων κατά τους χειμερινούς μήνες.

Τέλος, σημαντικό είναι ότι με την υλοποίηση/εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων, το δείγμα απάντησε θετικά στην αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας με τους περισσότερους να απαντούν 'Μάλλον ΝΑΙ' ή 'ΙΣΩΣ', στους σκοπούς μετακίνησης που δίνονται ως επιλογές. Η εργασία, η εκπαίδευση και η συνοδεία προσώπου αποτελούν τους σκοπούς μετακίνησης στους οποίους το δείγμα διατηρεί μια παραπάνω επιφυλακτικότητα ως προς τη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας.

Ανά σκοπό μετακίνησης, πόσο συχνά χρησιμοποιείτε το ποδήλατο;







12.2.2 Ερωτηματολόγιο για σχολεία

Στο ερωτηματολόγιο που σχετίζεται με τα σχολεία ο αριθμός των απαντήσεων ήταν πολύ μικρός, επομένως δεν μπορεί να δημιουργηθεί μια ολοκληρωμένη και αντικειμενική εικόνα των προβλημάτων και των αναγκών που παρουσιάζουν οι μετακινήσεις των μαθητών προς και από τα σχολεία.

Παρατίθενται ακολούθως κάποια δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία όσων απάντησαν στο ερωτηματολόγιο:

Φύλο	Ηλικία	Κύρια απασχόληση	Επίπεδο εκπαίδευσης (προαιρετικά)
Γυναίκα	30 - 44	Εργαζόμενος(η) εκτός σπιτιού	Ανώτερη
Άνδρας	45 - 64	Εργαζόμενος(η) εκτός σπιτιού	Ανώτατη

Και οι δυο έχουν από ένα παιδί, με τα εξής χαρακτηριστικά:

Φύλο του παιδιού σας	Ηλικία του παιδιού σας	Βαθμίδα εκπαίδευσης
Κορίτσι	15	Λύκειο
Αγόρι	16	Λύκειο

Οι ερωτηθέντες μετακινούνται μόνοι τους πεζή προς και από το σχολείο, ενώ ο χρόνος που χρειάζονται δεν ξεπερνάει τα 10 λεπτά.

Σύμφωνα με τους γονείς η διαδρομή που ακολουθούν τα παιδιά για να μετακινηθούν προς και από το σχολείο είναι:

- "Ν.ΟΙΚΙΣΜΟ ΠΡΟΣ ΠΑΤΗΤΗΡ"
- "ΠΑΤΗΤΗΡΙ-ΡΕΜΑ-ΑΘΕΡΑΣ-ΣΧΟΛΕΙΟ"

Στη συνέχεια, διατυπώθηκε ερώτηση που αφορούσε τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι μαθητές κατά την μετακίνησή τους προς και από το σχολείο όταν μετακινούνται με τα πόδια ή με ποδήλατο, με διαθέσιμες απαντήσεις:

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

Οι γονείς ανέφεραν την ακαταλληλότητα των πεζοδρομίων ως το ζήτημα που απασχολεί τα παιδιά τους. Δήλωσαν επίσης ότι δεν έχει υπάρξει κάποιο ατύχημα με το παιδί τους κατά τη μετάβαση ή την επιστροφή από το σχολείο ενώ κινούνταν.

Τέλος, οι γονείς βαθμολόγησαν κάποιες προτεινόμενες παρεμβάσεις για την βελτίωση της ασφάλειας των μαθητών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης προς και από το σχολείο, σε κλίμακα 1-5 με 1 να βαθμολογείται το 'ασήμαντο' πρόβλημα και 5 το 'εξαιρετικά σημαντικό', όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Οι διαπλάτυνσεις των πεζοδρομίων και οι διαβάσεις πεζών κρίνονται από τους γονείς ως τα βασικά έργα που πρέπει να υλοποιηθούν.

Προτάσεις	Απαντήσεις 1 ^{ου} ερωτώμενου	Απαντήσεις 2 ^{ου} ερωτώμενου	Μ.Ο.
Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	4	5	4,5
Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος	1	3	2
Μονοδρομήσεις/αμφιδρομήσεις	2	4	3
Μέτρα για τη μείωση των ταχυτήτων στην περιοχή του σχολείου	3	3	3
Απαγορεύσεις στάθμευσης ή εσοχές στάσης για επιβίβαση/αποβίβαση	2	3	2,5
Δημιουργία διαβάσεων πεζών	5	3	4
Δημιουργία Ποδηλατοδρόμων	3	2	2,5

12.2.3 Ερωτηματολόγιο φορέων

Στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας δημιουργήθηκε ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν στους εκπροσώπους των φορέων του Δήμου Αλοννήσου. Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από τρεις (3) εκπροσώπους του Λιμενικού Σταθμού Αλοννήσου.

Ζητήθηκε από τους εκπροσώπους των φορέων να ιεραρχήσουν σε κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει λιγότερο σημαντικό και 5 πολύ σημαντικό, το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν σε σχέση με τις ορισμένες θεματικές ενότητες. Οι απαντήσεις παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Θεματικές Ενότητες	Απαντήσεις 1 ^{ου} ερωτώμενου	Απαντήσεις 2 ^{ου} ερωτώμενου	Απαντήσεις 3 ^{ου} ερωτώμενου	Μ.Ο.
Θέματα που σχετίζονται με την κυκλοφορία	5	4	4	4,3
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπάτημα, Ποδήλατο)	3	3	3	3,0
Δημόσια συγκοινωνία	3	5	5	4,3
Οδικές Υποδομές (κατάσταση, ποιότητα οδοστρώματος κλπ)	4	5	4	4,3
Διαχείριση Στάθμευσης	5	4	5	4,7

Περιβάλλον και Ενέργεια (προστατευόμενες περιοχές, ανακύκλωση κλπ)	5	4	5	4,7
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	2	4	3	3,0
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών (έξυπνες (smart) εφαρμογές διαχείρισης στάθμευσης, κυκλοφορίας κλπ)	3	4	4	3,7

Συμπεραίνεται από τα παραπάνω πως ο φορέας του Λιμενικού Σταθμού Αλοννήσου κρίνει πως τα πιο σοβαρά προβλήματα εμφανίζονται στους τομείς που αφορούν στη διαχείριση στάθμευσης και το περιβάλλον-ενέργεια, ενώ ζητήματα που σχετίζονται με την κυκλοφορία, τη δημόσια συγκοινωνία και τις οδικές υποδομές θεωρούνται επίσης σημαντικά.

Οι εκπρόσωποι των φορέων κλήθηκαν ακόμα να παραθέσουν τους τρόπους με τους οποίους μπορούν να βελτιωθούν τα παραπάνω προβλήματα (που επηρεάζουν τον φορέα τους) στο άμεσο μέλλον, εφόσον θεωρούν ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης. Οι δυο απαντήσεις που καταγράφηκαν ήταν εκτενείς και παρατίθενται αυτούσιες παρακάτω:

Απάντηση 1 ^{ου} ερωτώμενου	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Parking</i> όπισθεν του κτιρίου του εμπορικού λιμένα στα βράχια. ▪ Περισσότεροι μικροί κάδοι στο χώρο της ΧΖΛ και στις παραλίες. ▪ Μπαριέρες στο ύψος της αρχής των δύο ανηφόρων και πεζοδρόμηση του συγκεκριμένου παραλιακού τμήματος. ▪ Οριοθέτηση της στροφής με κολωνάκια ή ζαρντινιέρες/γλάστρες στο τμήμα έμπροσθεν του δελφινιού προς αποφυγή παράνομου παρκαρίσματος.
Απάντηση 2 ^{ου} ερωτώμενου	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης με ανάληψη ατομικής ευθύνης για τήρηση της καθαριότητας και ανακύκλωσης, για μη παρεμπόδιση φορτοεκφόρτωσης οχημάτων μετά από αυθαίρετη στάθμευση βραδυνές και πρωινές ώρες, καθώς και με τήρηση ήπιων δραστηριοτήτων σε όλο το νησί και το θαλάσσιο πάρκο. ▪ Απαραίτητη η δημιουργία κτηρίου πάρκινγκ σε προσιτό χώρο στο Πατητήρι. ▪ Απαραίτητη η προμήθεια βυτίου παραλαβής αποβλήτων και κατάλοιπων πλοίων-σκαφών, καθώς το τελευταίο υπάρχον απομακρύνθηκε λόγω φθοράς. ▪ Σύναψη νέας σύμβασης με εταιρεία υλοποίησης του σχεδίου παραλαβής αποβλήτων και κατάλοιπων πλοίων. ▪ Προμήθεια Container ή εύρεση στεγασμένων χώρων για σωστή φύλαξη αντιρρυπαντικού εξοπλισμού και ανανέωσή του όταν χρειάζεται. ▪ Επίσης πρέπει να γίνουν διορθώσεις στην ΚΥΑ του ΕΘΠΑΒΣ, μετά τα αποτελέσματα της σχεδόν εικοσαετούς προβληματικής-ελλιπούς εφαρμογής της, να αναθεωρηθούν-τροποποιηθούν σημεία και να ενσωματωθούν νέες, ορθότερες και πιο ρεαλιστικές διατάξεις.

Τέλος, οι εκπροσωποί του Λιμενικού Σταθμού σημείωσαν πως προκειμένου να συνδράμουν περισσότερο στην περιοχή ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας και η ποιότητα ζωής, χρειάζονται ενίσχυση από προσωπικό και υλικοτεχνικά μέσα, ενώ πρότειναν να γίνεται σωστή ενημέρωση των δημοτών και των τουριστών για τα ισχύοντα από όλους τους φορείς του Δήμου.

Απάντηση 1 ^{ου} ερωτώμενου	<i>“Η Λιμενική Αρχή Αλοννήσου αστυνομεύει με τα διαθέσιμα υλικοτεχνικά μέσα και με περιορισμένο προσωπικό, λόγω υποστελέχωσης, στα μέγιστα των δυνατοτήτων. Η σωστή ενημέρωση δημοτών/τουριστών είναι υποχρέωση όλων των φορέων του Δήμου για τα ισχύοντα.</i>
Απάντηση 2 ^{ου} ερωτώμενου	<i>“Ως Λιμενικός Σταθμός αυτό πράττουμε, με την αστυνόμηση σε χερσαίους και θαλάσσιους χώρους περιοχής δικαιοδοσίας μας. Ωστόσο, τα υλικοτεχνικά μας μέσα δεν είναι ανεξάντλητα, ούτε το προσωπικό επαρκεί, οπότε με την κατάλληλη ενίσχυση, η αστυνόμηση και η αποτροπή μπορούν να γίνουν αρκετά πιο αποτελεσματικές.</i>

13 ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΑΥΤΟ-ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ADVANCE

Το εργαλείο αυτό-αξιολόγησης ADVANCE περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο τους παρακάτω στόχους:

- ✓ Ποιοτική αξιολόγηση του δικτύου.
- ✓ Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος αστικής κινητικότητας από τους εμπλεκόμενους φορείς, όπως αυτοί την αντιλαμβάνονται.
- ✓ Εξαγωγή τεκμηριωμένων συμπερασμάτων κατά την αξιολόγηση λόγω των διαφορετικών προσεγγίσεων των φορέων σε κοινά ζητήματα, ενώ παράλληλα αποτυπώνονται με σαφήνεια οι δραστηριότητες τους, στο σύστημα αστικής κινητικότητας.

Η Επιθεώρηση ADVANCE³⁹ είναι ένα εργαλείο το οποίο αναλύει τα δυνατά και αδύναμα σημεία σχετικά με τον **υφιστάμενο σχεδιασμό βιώσιμης κινητικότητας των πόλεων**, δίνοντας σαφείς οδηγίες για βελτίωση και συναφείς δράσεις κινητικότητας. **Αυτές οι δράσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για την ανάπτυξη ενός νέου ΣΒΑΚ ή/και κατά την επικαιροποίησή του.**

Σημειώνεται ότι το Πρότυπο Επιθεώρησης δεν έχει μόνο ως σκοπό την βελτίωση της ποιότητας του ΣΒΑΚ ως μία γραφειοκρατική διαδικασία του σχεδιασμού για την κινητικότητα της πόλης, αλλά στοχεύει επίσης στην ανάλυση, την συστηματοποίηση και την βελτίωση ολόκληρης της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ (ανάμειξη των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, παρουσία ενός ξεκάθαρου οράματος, κ.α.).

Το εργαλείο αυτο-αξιολόγησης περιλαμβάνει:

- ✓ 8 τομείς αστικής κινητικότητας
- ✓ 69 πεδία αξιολόγησης⁴⁰

Αναλυτικότερα τα αποτελέσματα της αυτό-αξιολόγησης εκ μέρους του Δήμου Αλοννήσου καταγράφονται στον πίνακα και στο γράφημα που ακολουθούν:

³⁹ Το Πρότυπο Επιθεώρησης ADVANCE δεν είναι ένα θεωρητικό μοντέλο, αλλά έχει ήδη εφαρμοστεί στην πράξη κατά την φάση ανάπτυξής του. Η τελική έκδοση του Προτύπου Επιθεώρησης ADVANCE είναι βασισμένη σε αναλύσεις της κοινοπραξίας, σε μία αρχική δοκιμαστική εφαρμογή που διεξήχθη σε 3 πόλεις, στην ανταπόκριση του δικτύου ευρωπαϊκών πόλεων EUROCITIES, στην ανατροφοδότηση του επιστημονικού συμβουλίου QUEST και σε μια δεύτερη δοκιμαστική εφαρμογή σε 6 πόλεις και 7 δήμους των Βρυξελλών.

⁴⁰ Στην αυτο-αξιολόγηση του Δήμου Αλοννήσου έχουν επιλεγεί 32 πεδία αξιολόγησης από τα 69 που δύναται να έχουν εφαρμογή.

ΕΝΤΥΠΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ADVANCE - ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ						
ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
A1-Διαχείριση Στάθμευσης						
A1.1 Στάθμευση παρά την οδό	Εφαρμόζεται σύστημα τιμολόγησης για στάθμευση επί της οδού;	✓				
A1.2 Διαφοροποίηση σε στοχευμένες ομάδες	Έχει εφαρμοστεί ειδική (προνομιακή) μεταχείριση για συγκεκριμένες ομάδες; (π.χ. μόνιμοι κάτοικοι, ΑμεΑ κ.ά.)		✓			
A1.4 Μετάβαση σε στάθμευση εκτός οδού	Εφαρμόζονται μέτρα αντικατάστασης θέσεων στάθμευσης επί της οδού με θέσεις εκτός της οδού;		✓			
A1.5 Μείωση θέσεων στάθμευσης	Εφαρμόζονται μέτρα μείωσης του συνολικού πλήθους θέσεων στάθμευσης στο κέντρο των οικισμών;	✓				
A1.7 Υπάρχουν εγκαταστάσεις Park & Bike ?	Παροχή εγκαταστάσεων Park + Bike	✓				
A2-Σχεδιασμός & διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας						
A2.1 Σχεδιασμός οδών						
A2.1.1 Δημόσιος χώρος	Έχουν γίνει ενέργειες για την εκχώρηση περισσότερου χώρου στους πεζούς (πλατείες, πεζόδρομοι, χώροι πρασίνου, κ.ά.);	✓				
A2.1.2 Σχεδιασμός δρόμων	Υπάρχει ειδικός εξοπλισμός οδών για συγκεκριμένες ομάδες του πληθυσμού (όδευση τυφλών, ράμπες ΑΜΕΑ, παγκάκια);	✓				
A2.2 Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Σε ποιο βαθμό έχουν εφαρμοστεί μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων σε συγκεκριμένες ζώνες (π.χ. Σχολεία, πάρκα κ.α.);			✓		
A3-Πεζή μετακίνηση						
A3.1 Υποδομή πεζής μετακίνησης: Κατασκευή δικτύου υποδομών για πεζούς που εκτείνεται σε όλη την πόλη.						

A3.1.1 Δίκτυο υποδομής πεζών	Σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται μέτρα για την ασφαλή και απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση ατόμων με κινητικές δυσκολίες σε όλη την έκταση του νησιού;	✓				
A3.1.2 Ασφάλεια διασταυρώσεων	Διαμόρφωση ασφαλέστερων διασταυρώσεων για τους πεζούς	✓				
A3.1.3 Ζώνες περιπάτου	Ανακατανομή χώρων ώστε να διαμορφωθούν πεζόδρομοι και ζώνες περιπάτων	✓				
A3.1.5 Ασφαλείς διαδρομές	Εξασφάλιση ασφαλών διαδρομών προς τα σχολεία	✓				
A4-Ποδήλατο						
A4.1 Υποδομή για ποδήλατο: Κατασκευή ενός δικτύου ποδηλάτου που εκτείνεται σε όλη την πόλη.						
A4.1.1 Υποδομή για ποδήλατο - Δίκτυο	Ανάλυση και βελτίωση της πυκνότητας, της έκτασης, της συνέχειας του δικτύου ποδηλάτου.	✓				
A4.2.1 Στάθμευση ποδηλάτων - Ενοικίαση	Έχουν εγκατασταθεί σημεία ενοικίασης ποδηλάτων;	✓				
A4.2.3 Στάθμευση	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης και εγκαταστάσεις για ποδήλατα	✓				
A5-MMM/Δημόσιες Συγκοινωνίες						
A5.1 Ποιότητα: Εγγύηση ποιότητας και προσβασιμότητας της δημόσιας συγκοινωνίας σε άτομα με κινητικές δυσκολίες και συνεχής βελτίωση της						
A5.1.1 Δίκτυο ΔΣ	Σε ποιο βαθμό έχουν εφαρμοστεί μέτρα βελτίωσης της πυκνότητας και της έκτασης του δικτύου της δημόσιας συγκοινωνίας;		✓			
A5.1.2 Συχνότητα	Σε ποιο βαθμό έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της συχνότητας των δρομολογίων τα τελευταία έτη;		✓			
A5.1.3 Άνεση	Σε ποιο βαθμό έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της άνεσης των επιβατών (στάσεις, οχήματα, κ.α.) τα τελευταία έτη;			✓		

A5.1.4 Ασφάλεια	Έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της ασφάλειας (π.χ. κάμερες ασφαλείας, φωτισμός κ.λπ.);	✓				
A5.1.5 Πληροφορίες για επιβάτες	Έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της πληροφόρησης των επιβατών;		✓			
A5.1.7 ITS	Ενέργειες για την εγκατάσταση ITS - Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών	✓				
A5.1.8 MMM κατόπιν κλήσης	Κατάλληλη διασυνδεσιμότητα με MMM κατόπιν κλήσης καλύπτοντας τις πιο αραιοκατοικημένες περιοχές του νησιού εφόσον αυτό είναι απαραίτητο.	✓				
A5.1.9 Υπεραστικές συνδέσεις	Σε ποιο βαθμό οι υπεραστικές συνδέσεις καλύπτουν τις ανάγκες του Δήμου;		✓			
A5.1.10 Πράσινος στόλος ΔΣ	Ενέργειες για την κατανόηση της σημασίας ενός πράσινου στόλου ΔΣ.	✓				
A6-Μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων						
A6.2.1 Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας	Σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται ζώνες περιορισμένης ταχύτητας 10, 20 ή 30 km/h;		✓			
A6.2.5 Περιορισμός πρόσβασης	Εφαρμόζονται περιορισμοί πρόσβασης σε ορισμένα σημεία του νησιού;	✓				
A6.3 Ηλεκτρικά Οχήματα/e-mobility	Σημεία φόρτισης οχημάτων επί τω δρόμων για να τονώσουν την η-κινητικότητα	✓				
A7-Διαχείριση κινητικότητας						
A7.1 Πληροφορίες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα						
A7.1.3 Σημείο κινητικότητας	Λειτουργούν υπηρεσίες πληροφόρησης/υποστήριξης των πολιτών και των επισκεπτών του νησιού σχετικά με τις δυνατότητες και τα μέσα μετακίνησης που είναι διαθέσιμα;	✓				
A7.2 Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας	Έχουν οργανωθεί ενημερωτικές δραστηριότητες για την προώθηση και την ενθάρρυνση της βιώσιμης κινητικότητας;		✓			

A7.4 Διαχείριση κινητικότητας βάσει τοποθεσίας / σημείου ενδιαφέροντος						
A7.3.1 Σχέδια μετακίνησης για σχολεία	Προώθηση σχεδίων μετακίνησης για σχολεία.	✓				
A8-Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών						
A8.1 Αναδιοργάνωση						
A8.1.2 Ρυθμίσεις	Ρύθμιση εμπορευματικών μεταφορών: ώρες παράδοσης, περιορισμοί εμπορευμάτων, κλπ.	✓				
A8.2 Αλλαγή μέσων μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές						
A8.2.1 Μη-μηχανοκίνητα	Πραγματοποιείται (οργανωμένα) μεταφορά εμπορευμάτων με εναλλακτικά μέσα (πεζή, ποδήλατο-καρότσια κ.λπ.);	✓				

- ✓ Εάν η πρόταση υλοποιείται στο Δήμο, επιλογή του αντίστοιχου επιπέδου επίδοσης 1, 2, 3 ή 4.
- ✓ Εάν η πρόταση δεν υλοποιείται είτε λόγω μη δραστηριοποίησης στον συγκεκριμένο τομέα είτε λόγω έλλειψης πληροφόρησης σας, επιλέγετε ' Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο ' .



Από τα παραπάνω αποτελέσματα της αυτό-αξιολόγησης διαφαίνονται οι ελλείψεις του Δήμου Αλοννήσου, καθώς και οι δυνατότητες βελτίωσης σε πολλούς από τους τομείς που συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα κινητικότητας και προσβασιμότητας.

Συγκεκριμένα, έχουν πραγματοποιηθεί βήματα προς την κατεύθυνση της διαμόρφωσης συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, τη διαχείριση της χρήσης των οχημάτων και της στάθμευσης, την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας και την διαχείριση της κινητικότητας, έχοντας όμως πολλά ακόμα περιθώρια βελτίωσης. Βασικά μέτρα και δράσεις που έχουν ληφθεί προς την ενίσχυση των προαναφερθέντων τομέων είναι τα εξής:

- ✓ Οργάνωση στάθμευσης σε χώρο εκτός οδού στη Χώρα Αλοννήσου καθώς και παρά την οδό στο λιμένα του Πατητηρίου, με μέριμνα για την αποκλειστική στάθμευση συγκεκριμένων ομάδων (π.χ. ΑμΕΑ).
- ✓ Τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης για τον περιορισμό της ταχύτητας κυκλοφορίας στα 30χλμ/ώρα στη Χώρα, το Πατητήρι και τη Βότση, καθώς και γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα.
- ✓ Οργάνωση της δημόσιας συγκοινωνίας τους θερινούς μήνες και δρομολόγηση της αγοράς ηλεκτρικού λεωφορείου.
- ✓ Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας κατά τα έτη 2016-2018 με δράσεις όπως η ημέρα χωρίς αυτοκίνητο, η διανομή ενημερωτικού υλικού και η διοργάνωση διαφόρων δραστηριοτήτων.

Αντίθετα, οι τομείς στους οποίους δεν έχει υπάρξει ουσιαστική πρόοδος τα τελευταία χρόνια είναι η πεζή μετακίνηση, το ποδήλατο και η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών καθώς:

- ✓ Δεν υπάρχουν κατάλληλες υποδομές για την ασφαλή πεζή μετακίνηση σε σημαντικό τμήμα των οικισμών του νησιού (π.χ. απουσία πεζοδρομίων κατάλληλου πλάτους, ζωνών περιπάτων, μέτρων για την ανεμπόδιστη μετακίνηση ατόμων με κινητικές δυσκολίες κ.λπ).
- ✓ Δεν υπάρχουν υποδομές για ποδήλατα.
- ✓ Δεν έχουν ληφθεί μέτρα για τη διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών.

14 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η παρούσα υπηρεσία εκπονείται με σκοπό την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στους τομείς του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών, καθώς και όλων των παραμέτρων που αφορούν στις μεταφορές και την κινητικότητα (κυκλοφορία, δημόσια συγκοινωνία, υποδομές, οδική ασφάλεια κ.λπ.) στο Δήμο Αλοννήσου και ακολούθως την αξιολόγησή της, σύμφωνα με τις αρχές και το πλαίσιο της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Κατόπιν τούτου και σύμφωνα με:

- Την εξέταση άλλων συναφών στοιχείων και μελετών των τελευταίων ετών για το Δήμο Αλοννήσου,
- Τις μετρήσεις, απογραφές, έρευνες και τις αυτοψίες που έγιναν στα πλαίσια του ΣΒΑΚ,
- Τα ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας,
- Τους αναπτυξιακούς στόχους και προγράμματα της Δημοτικής Αρχής,
- Τις απόψεις που εκφράστηκαν στην 1^η διαβούλευση,

διαμορφώθηκαν συμπεράσματα και εντοπίστηκαν τα αντίστοιχα προβλήματα. Στο παρόν κεφάλαιο καταγράφονται τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά και οι αδυναμίες της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και τα βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν.

14.1 Εθνικά και Περιφερειακά πλαίσια και ευρύτερος σχεδιασμός

Από την ανάλυση των χωροταξικών σχεδίων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και τα υπόλοιπα προγράμματα σχεδιασμού, προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα:

- ✓ Η Αλόννησος και γενικότερα οι Σποράδες εξαρτώνται άμεσα από τον Βόλο, ο οποίος αποτελεί πρωτεύοντα εθνικό πόλο βάσει του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. (2008) και τον ανατολικό χερσαίο άξονα ανάπτυξης της Χώρας. Η διάχυση της ανάπτυξης θα γίνει μέσω του θαλάσσιου άξονα σύνδεσης Βόλου – Σποράδων.
- ✓ Οι κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδίου στοχεύουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων, με έμφαση στον τομέα της καθημερινής κινητικότητας των κατοίκων. Πρωθιείται η βελτίωση του επιπέδου της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσω της ενίσχυσης της κουλτούρας της μετακίνησης πεζή, με ποδήλατο ή με Δημόσια μέσα μεταφοράς. Παράλληλα, αποθαρρύνεται η χρήση του Ι.Χ. ενώ παράλληλα περιγράφεται η ανάγκη για ανανέωση του στόλου των οχημάτων (δημοσίων και ιδιωτικών) με στροφή προς τη χρήση λιγότερο ρυπογόνων μέσων μεταφοράς. Όσον αφορά στα νησιά δίνεται έμφαση στην προσπάθεια ανάσχεσης της μεγάλης πίεσης που ασκείται από τους επισκέπτες τους κατά τους θερινούς μήνες, με δράσεις όπως την προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού, την βιώσιμη πολεοδομική οργάνωση των παραθεριστικών οικισμών, τη διαχείριση των προστατευόμενων φυσικών περιοχών κ.α.
- ✓ Η προστασία του περιβάλλοντος και η βελτίωση της προσπελασιμότητας και των μεταφορών βρίσκονται στο επίκεντρο της στρατηγικής του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Θεσσαλίας των ετών 2014-2020. Προς αυτή την κατεύθυνση τίθενται στόχοι όπως η μείωση των εκπομπών διοξειδίου άνθρακα και η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών.
- ✓ Το Περιφερειακό Χωροταξικό πλαίσιο εντάσσει την Αλόννησο στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές, ενώ το Πατητήρι χαρακτηρίζεται οικισμός 4^{ου} επιπέδου ως κέντρο της αναπτυξιακής ενότητας της Αλοννήσου και έχοντας

σημαίνοντα ρόλο στον αναπτυξιακό σχεδιασμό. Στις στοχεύσεις του χωροταξικού πλαισίου εντάσσεται η προώθηση νέων καθαρότερων τεχνολογιών στις μεταφορές, όπως η ηλεκτροκίνηση, η αναβάθμιση των υποδομών των λιμανιών των νησιών, η πύκνωση των τουριστικών λιμένων, η κατασκευή ελικοδρομίων και υδατοδρομίων ενώ για την περιοχή της Αλοννήσου προτείνεται η κατασκευή καταφυγίου/αγκυροβολίου στα Καλαμάκια.

14.2 Σχεδιασμός σε τοπικό επίπεδο – Πολεοδομική θεώρηση – Κοινωνικοοικονομικό προφίλ Δήμου

- ✓ Στο Δήμο Αλοννήσου έχει εκπονηθεί Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., για το οποίο έχει εγκριθεί το Β2 στάδιο από το Δημοτικό Συμβούλιο. Σε αυτό διακρίνονται 2 οικιστικές ενότητες, η 1^η τους οικισμούς – πολεοδομικές ενότητες Χώρας, Πατητηρίου και Βότσης και η 2^η τους οικισμούς – πολεοδομικές ενότητες Άγιος Πέτρος, Στενή Βάλα, Καλαμάκια και Μουρτερό και προτείνεται πολεοδόμηση όλων των παραπάνω οικισμών, καθώς και επέκταση προς βορρά του δίπολου Πατητήρι – Βότση. Ως προς τις υποδομές γίνονται προτάσεις για την βελτίωση της ποιότητας του οδικού δικτύου, την ανάδειξη και αποκατάσταση των υποβαθμισμένων μονοπατιών, τη χωροθέτηση αλιευτικών καταφυγίων, καταφυγίων τουριστικών σκαφών, αεροδρομίου και υδατοδρομίου.
- ✓ Τα προβλήματα που εντοπίζονται στη μελέτη του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. αφορούν στην έλλειψη διαθέσιμου χώρου για στάθμευση και στις στενές διατομές του οδικού δικτύου που έχουν ως αποτέλεσμα την δυσλειτουργία του κυκλοφοριακού δικτύου. Στο πλαίσιο αυτό γίνονται προτάσεις για μελέτες και έργα που θα αφορούν τη βελτίωση και ενίσχυση των διαθέσιμων υποδομών για οχήματα και πεζούς, τη βελτίωση ή και επέκταση των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης και την εξεύρεση νέων, την ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων και τη δημιουργία υποδομών για ΑμΕΑ.
- ✓ Οριοθετημένοι οικισμοί μέχρι 2000 κατοίκων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. της 24/04/1985 είναι η Χώρα Αλοννήσου, το Πατητήρι, η Βότση, η Στενή Βάλα και τα Καλαμάκια. Το Πατητήρι επιπλέον διαθέτει και τμήμα με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο. Υπάρχουν οικισμοί απογεγραμμένοι, που όμως ως προς τα πολεοδομικά τους χαρακτηριστικά δεν διαθέτουν οριοθέτηση ή ρυμοτομικό σχέδιο. Δύο από αυτούς, ο Αγ. Πέτρος και το Μουρτερό προτείνονται από το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. για οριοθέτηση και πολεοδόμηση. Για τους υπόλοιπους οικισμούς δεν εντοπίζεται κάποια αξιολογη οικιστική συγκέντρωση.
- ✓ Ο μόνιμος πληθυσμός στο Δήμο Αλοννήσου ανέρχεται σε 2.750 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011. Το νησί της Αλοννήσου αριθμεί 2.712 κατοίκους, ενώ οι υπόλοιποι μόνιμοι κάτοικοι εντοπίζονται στα νησιά Περιστέρα, Κυρά Παναγιά και Πιπέρι. Είναι ο μικρότερος σε πληθυσμό Δήμος των Σποράδων κατέχοντας μερίδιο 20%. Το μεγαλύτερο πληθυσμό στις Σποράδες βρίσκεται στο Δήμο Σκιάθου που αριθμεί 6.088 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011.
- ✓ Ο πληθυσμός της Αλοννήσου παρουσιάζει αυξομειώσεις στη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων (4) δεκαετιών, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους όμορους Δήμους, όπου ο πληθυσμός αυξάνεται συνεχώς, σύμφωνα με τις αντίστοιχες απογραφές. Συνολικά στη διάρκεια αυτών των ετών ο πληθυσμός έχει αυξηθεί κατά ~77%.
- ✓ Έδρα του Δήμου Αλοννήσου είναι το Πατητήρι με 1.628 κατοίκους. Ακολουθούν κατά σειρά η Βότση με 473 κατοίκους, η Χώρα Αλοννήσου με 208 και η Στενή Βάλα με 104 κατοίκους.

- ✓ Τα νοικοκυριά αποτελούνται από 1 ή 2 μέλη σε ποσοστό ~65% (775 νοικοκυριά). Ιδιαίτερα υψηλά είναι τα ποσοστά των νοικοκυριών που δεν διαθέτουν αυτοκίνητο (~48%, 578 νοικοκυριά) και που δεν διαθέτουν θέση στάθμευσης (~89%, 1052 νοικοκυριά).
- ✓ Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανέρχεται μόλις στο 35% του συνόλου (973 άτομα). Εντούτοις η ανεργία έχει προσδιοριστεί στο ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό του 19%.
- ✓ Η πλειονότητα των εργαζόμενων στην Αλόνησο (500 άτομα ή 63%) απασχολείται στον τριτογενή τομέα της παραγωγής.
- ✓ Το τουριστικό προφίλ της Αλοννήσου χαρακτηρίζεται ως ήπιο και εναλλακτικό. Ο μεγάλος όγκος των επισκεπτών επισκέπτεται το νησί κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο. Οι περιοχές που συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη τουριστική κίνηση είναι η Χώρα, το Πατητήρι, η Βότση, η Στενή Βάλα και τα Καλαμάκια.
- ✓ Η Αλόνησος και γενικότερα οι Βόρειες Σποράδες αποτελούν ένα μοναδικό οικοσύστημα με πλούσια φυσική βλάστηση και πανίδα. Η χερσαία και θαλάσσια περιοχή των Βόρειων Σποράδων έχει χαρακτηριστεί ως Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο, με σκοπό την προστασία και διατήρηση της φύσης και του τοπίου. Η Αλόνησος εντάσσεται στην περιοχή Β του Πάρκου που περιλαμβάνει τις ζώνες προστασίας Β1-Β4, για τις οποίες καθορίζονται οι επιτρεπόμενες δραστηριότητες με την απόφαση χαρακτηρισμού της περιοχής ως θαλάσσιο Πάρκο. Η περιοχή έχει ενταχθεί στο δίκτυο Natura 2000 ως Ειδική Ζώνη Διατήρησης. Επιπλέον, έκταση στα βορειοδυτικά του νησιού με την ονομασία Διάσελο έχει χαρακτηριστεί ως καταφύγιο άγριας ζωής.

14.3 Προφίλ μετακινήσεων – Μετρήσεις κυκλοφορίας – Οδικό δίκτυο και ασφάλεια

Το πρόβλημα της κυκλοφορίας δεν επικεντρώνεται μόνο στην εξασφάλιση της προσπελασιμότητας μιας περιοχής, αλλά στη διατήρηση ενός ασφαλούς οδικού περιβάλλοντος άρρηκτα επηρεαζόμενου από τις χρήσεις γης/δραστηριότητες που το απαρτίζουν και του συστήματος μεταφορών που το εξυπηρετούν. Σύμφωνα με την αξιολόγηση των στοιχείων, η υφιστάμενη (λειτουργική) ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου κρίνεται, κατά κανόνα, ικανοποιητική, ενώ ως προς τα βασικά χαρακτηριστικά του παρατίθενται τα εξής:

- ✓ Η σύνδεση του νησιού γίνεται μέσω του κύριου οδικού άξονα που το διατρέχει από τη Χώρα μέχρι τη διασταύρωση προς Πατητήρι/Γέρακα και από το λιμάνι του Πατητηρίου μέχρι τον Γέρακα στο βορειοδυτικό άκρο του νησιού (ανατολικός κλάδος εντός Πατητηρίου). Οι οδοί αυτές έχουν χαρακτηριστεί ως κύριος δημοτικός και ως κύριος κοινοτικός δρόμος αντίστοιχα. Ο άξονας αυτός (και ιδιαίτερα ο ανατολικός κλάδος εντός του Πατητηρίου) επιλέχθηκε ως πρωτεύουσα οδός κατά τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου στο παρόν ΣΦΗΟ με κριτήρια το χαρακτηρισμό του, τις συνδέσεις που εξυπηρετεί, τη φόρτιση, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, τη διέλευση της δημοτικής συγκοινωνίας μέσω αυτού και τέλος την αμεσότητα της σύνδεσης με τον επιβατικό λιμένα.
- ✓ Δευτερεύουσες οδοί είναι οι οδοί με κύριο χαρακτηριστικό τη σύνδεση προς οικισμούς του νησιού, όπως Βότση, Στενή Βάλα, Καλαμάκια και προς το Ρουσούμ Γυαλό. Επιπλέον, στην ίδια κατηγορία εντάσσονται οδοί εντός του Πατητηρίου με κύριο χαρακτηριστικό την πρόσβαση, ήτοι η δυτική οδός προς τον λιμένα και η οδός προς Κάβο.
- ✓ Το κύριο οδικό δίκτυο που εξετάστηκε (πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδοί) περιλαμβάνει οδούς αμφίδρομες με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και κλίσεις και πλάτος που ποικίλλει. Το πλάτος των οδοστρωμάτων κατά κανόνα κυμαίνεται μεταξύ 5 και 6,5μ, με μεγαλύτερες τιμές πλάτους να εντοπίζονται μόνο εντός του Πατητηρίου σε τμήματα

κατά μήκος της κύριας οδού, της δευτερεύουσας δυτικής οδού προς το λιμάνι, της οδού προς Κάβο, της οδού προς Ρουσούμ Γυαλό και του οδικού δικτύου εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα. Κατά την κατηγοριοποίηση που διενεργήθηκε για την αποτύπωση του πλάτους οδοστρωμάτων προέκυψε ότι σε ποσοστό ~61.5% αυτά είναι μικρότερα των 6μ., σε ποσοστό ~35,9% βρίσκονται μεταξύ 6 και 10μ., ενώ μόλις το 2,6% των οδών έχουν πλάτος μεγαλύτερο των 10μ.

- ✓ Στο εσωτερικό οδικό δίκτυο το πλάτος οδοστρωμάτων είναι αισθητά μικρότερα. Εδώ το ~88,1% των οδών που εξετάστηκαν έχουν πλάτος μικρότερο από 6μ., ~9% έχουν πλάτος μεταξύ 6 και 10μ. και μόλις ~2.8% έχουν καταγραφεί με πλάτος μεγαλύτερο των 10μ.
- ✓ Το βασικό υλικό επίστρωσης των οδών είναι η ασφαλτος. Στο τοπικό κυρίως δίκτυο υπάρχουν αρκετές οδοί με επίστρωση πλάκας, ενώ στον λιμένα του Πατητηρίου και στο Αλιευτικό καταφύγιο της Βότσης, οι οδοί έχουν επιστρωθεί με σταμπωτό δάπεδο. Επιπλέον, στο τοπικό δίκτυο εντοπίζονται πολλές κλίμακες λόγω του ιδιαίτερα έντονου αναγλύφου.
- ✓ Εντός της Χώρας απαγορεύεται η κυκλοφορία οχημάτων, επομένως ο οικισμός αποτελείται από ένα δίκτυο πεζοδρόμων και κλιμάκων με μικρό πλάτος ~2-4μ. και επίστρωση με πλάκες, λίθους ή σκυροδέμα.
- ✓ Η ανάλυση των μετρήσεων 24ωρου κυκλοφοριακού φόρτου που διενεργήθηκε από την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου Αλοννήσου επί της κύριας οδού του Πατητηρίου κατέδειξε ότι υπάρχουν τρεις διακριτές ώρες αιχμής το πρωί (08:00-09:00, 7,5% του 24ωρου φόρτου) και (11:00-12:00, 7,6% του 24ωρου φόρτου), καθώς και το απόγευμα (18:00-19:00, 7,4% του 24ωρου φόρτου), με σχεδόν πανομοιότυπους φόρτους για το σύνολο των ρευμάτων κυκλοφορίας. Αποτελεί η διακύμανση αυτή την αποτύπωση του κλασικού μοτίβου μετακίνησης των εργαζομένων προς και από την εργασία τους, καθώς και των πολιτών που κατευθύνονται προς το Πατητήρι για την εξυπηρέτησή τους από τις διάφορες υπηρεσίες τις πρωινές ώρες ή τα καταστήματα τις απογευματινές ώρες. Η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της έδρας του Δήμου Αλοννήσου χαρακτηρίζεται ως αρκετά περιορισμένη, λόγω των χαμηλών φόρτων που μετρήθηκαν (3186 οχήματα συνολικά στη διατομή το 24ωρο)
- ✓ Οι χαμηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι αποδεικνύονται και από τις μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων της προαναφερθείσας κυκλοφοριακής μελέτης που πραγματοποιήθηκαν σε τρεις (3) κόμβους εντός του Πατητηρίου. Σύμφωνα με αυτές, καθώς και με την ανάλυση των επιπέδων εξυπηρέτησης που ακολούθησε, όλοι οι προσβάσεις που εξετάστηκαν, κατατάχθηκαν στη στάθμη εξυπηρέτησης Α. Για την αποτύπωση της κατάστασης του κυκλοφοριακού συστήματος κατά τους θερινούς μήνες έγινε τριπλασιασμός των μετρημένων φόρτων και κατά την επαναξιολόγηση των σταθμών εξυπηρέτησης διαπιστώθηκε ότι οι κόμβοι εξακολουθούσαν να λειτουργούν πολύ ικανοποιητικά.
- ✓ Η σύνθεση της κυκλοφορίας ανέδειξε το ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό των δίκυκλων που κυκλοφορούν στην Αλόννησο (~35,3%), ενώ τα βαρέα οχήματα αντιστοιχούν σε πολύ μικρό ποσοστό του συνολικού φόρτου, ήτοι 2,25%.
- ✓ Όσον αφορά στην ασφάλεια του οδικού δικτύου της Αλοννήσου, είναι αξιοσημείωτο ότι έχουν καταγραφεί 40 ατυχήματα τα τελευταία τέσσερα χρόνια, αρκετά από τα οποία περιλαμβάνουν τραυματισμό (37,5%), σε ένα οδικό δίκτυο νησιού, αρκετά περιορισμένο, με χαμηλούς φόρτους και κατά κανόνα χαμηλές ταχύτητες κίνησης. Εντούτοις, τα χαρακτηριστικά αυτά εξηγούν την απουσία θανατηφόρου ατυχήματος και τον μόλις 1 σοβαρό τραυματισμό που έχει καταγραφεί, κατά την περίοδο της τελευταίας 4ετίας. Η εξέταση της χρονικής κατανομής των ατυχημάτων έδειξε

ότι η συντριπτική πλειονότητα αυτών συμβαίνει τους θερινούς μήνες του έτους (80% των ατυχημάτων) και κυρίως τον Ιούλιο και τον Αύγουστο. Φαίνεται από τα παραπάνω ότι η λειτουργία του κυκλοφοριακού δικτύου είναι ικανοποιητική τόσο σε επίπεδο εξυπηρέτησης, όσο και σε επίπεδο ασφάλειας κατά τους μήνες Σεπτέμβριος – Οκτώβριος, ωστόσο η ασφάλεια υποβαθμίζεται τους μήνες του καλοκαιριού.

- ✓ Τα περισσότερα ατυχήματα έγιναν κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου (~77%) στο Πατητήρι, τη Στενή Βάλα και τη Βότση με την οδό Πατητήρι - Γέρακα να συγκεντρώνει περισσότερα ατυχήματα από κάθε άλλη οδό (14 ατυχήματα). Κόμβοι όπου έχουν καταγραφεί 2 και πλέον ατυχήματα είναι κατά σειρά ο κόμβος Γέρακας/Χώρα στο Πατητήρι (4 ατυχήματα), ο κόμβος της κεντρικής οδού της Στενής Βάλας με την παραλιακή οδό (3 ατυχήματα), ο κόμβος της Περιφερειακής οδού του Πατητηρίου με την οδό προς Παλαιοχωραφίνα (2 ατυχήματα) και τέλος ο κόμβος της οδού προς Γέρακα με την οδό προς τη Βότση (2 ατυχήματα)

14.4 Στάθμευση

Η στάθμευση αποτελεί ένα κρίσιμο παράγοντα που επηρεάζει την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων και τις κυκλοφοριακές συνθήκες μιας περιοχής. Η απουσία χώρων στάθμευσης, σε συνδυασμό με υψηλή ζήτηση για στάση ή στάθμευση και πολλές φορές την απουσία αστυνόμευσης δημιουργούν καταστάσεις τοπικής συμφόρησης του οδικού δικτύου και δυσλειτουργίας τόσο του χώρου κίνησης των οχημάτων, όσο και του χώρου κίνησης των πεζών λόγω της παράνομης στάθμευσης και της ταυτόχρονης κυκλοφορίας πολλών οχημάτων που αναζητούν θέσεις στάθμευσης. Παράλληλα, τα επίπεδα οδικής ασφάλειας μειώνονται λόγω της κόπωσης των οδηγών, ενώ υποβαθμίζεται αισθητά η εύρυθμη λειτουργία του συνόλου της περιοχής λόγω της χαμηλής εξυπηρέτησης των οχημάτων. Στην παρούσα υπηρεσία καταγράφονται οι ρυθμίσεις στάθμευσης που εντοπίστηκαν στους εξεταζόμενους οικισμούς και αναλύεται η προσφορά και ζήτηση της στάθμευσης σε αντιπροσωπευτικά κεντρικά σημεία του Πατητηρίου, από τα οποία προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα:

- ✓ Σημαντικά προβλήματα στάθμευσης εντοπίστηκαν στην Αλόνησο, τα οποία συγκεντρώνονται κατά κύριο λόγο στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου και στο Πατητήρι στο κεντρικό οδικό δίκτυο πλησίον και εντός του λιμένα. Στο Πατητήρι η ζήτηση για στάθμευση είναι υψηλή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους λόγω της πληθώρας των υπηρεσιών και των εξυπηρετήσεων, ενώ στη Χώρα η υψηλή ζήτηση εμφανίζεται τους θερινούς μήνες. Στο κύριο οδικό δίκτυο η στάθμευση σε μεγάλα τμήματα δεν επιτρέπεται βάσει της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης, ή περιορίζεται δραστικά λόγω των μικρών διατομών των οδών. Σε λίγα σημεία η διατομή της οδού επιτρέπει την αμφίδρομη στάθμευση των οχημάτων.
- ✓ Στις περιοχές που αναφέρθηκαν παραπάνω, η στάθμευση εξυπηρετείται από τους 2 χώρους στάθμευσης του νησιού, έναν αδιαμόρφωτο πλησίον του αστυνομικού τμήματος στο Πατητήρι και έναν διαμορφωμένο στην είσοδο της Χώρας, με συνολική χωρητικότητα ~127 θέσεων Ι.Χ. οχημάτων (χωρίς τις ειδικές θέσεις στάθμευσης). Άλλες θέσεις στάθμευσης στις εξεταζόμενες περιοχές είναι οι 31 συνολικά θέσεις στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων εντός του λιμένα του Πατητηρίου.
- ✓ Στην Αλόνησο εντοπίζονται επιπλέον ειδικές θέσεις στάθμευσης για οχήματα ΑμεΑ (4 στο χώρο στάθμευσης της Χώρας και 3 στον λιμένα), για Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ (4 στον λιμένα), για λεωφορεία (1 στο χώρο στάθμευσης της Χώρας), για δίκυκλα (14 στον λιμένα) καθώς και θέσεις στάσης για το λεωφορείο της δημοτικής συγκοινωνίας (1 θέση στον λιμένα) και για τουριστικά λεωφορεία (1 ζώνη στάσης στο λιμένα).

- ✓ Η προσφορά που καταγράφηκε δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τη ζήτηση, ιδιαίτερα εφόσον ο χώρος στάθμευσης στο Πατητήρι παραμένει αδιαμόρφωτος, ενώ εντός αυτού πολλές θέσεις καταλαμβάνονται από κάδους σκουπιδιών. Ως αποτέλεσμα οι ρυθμίσεις στάθμευσης δεν λαμβάνονται υπ' όψιν από τους οδηγούς και καταγράφεται πλήθος παράνομων σταθμεύσεων, όπως αυτό αποτυπώνεται από την έρευνα για τη ζήτηση της στάθμευσης. Είναι χαρακτηριστικό ότι επιλέγεται η παράνομη στάθμευση, παρά την ύπαρξη κενών θέσεων εντός του λιμένα, καθώς σε καμία περίοδο μέτρησης δεν καλύφθηκαν οι θέσεις της νόμιμης προσφοράς, γεγονός που αποδίδεται και στην έλλειψη αστυνόμευσης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στις 3 περιόδους μέτρησης καταγράφηκαν συνολικά 140 παράνομα σταθμευμένα οχήματα στις 2 κεντρικές οδούς του οικισμού, ενώ συνολικά 44 περισσότερα οχήματα από τη νόμιμη προσφορά (εφόσον υπάρχουν μόνο οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης από το masterplan του λιμένα) στάθμευσαν εντός του λιμένα. Ως αποτέλεσμα του φαινομένου της άναρχης και παράνομης στάθμευσης, δυσχεραίνεται η κυκλοφορία των οχημάτων, λόγω και των στενών διατομών των οδών, και μειώνεται η ασφάλεια και η άνεση κατά τις μετακινήσεις.
- ✓ Σε καμία μέτρηση δεν καταγράφηκαν σταθμευμένα δίκυκλα στις καθορισμένες θέσεις στάθμευσης εντός του λιμένα, παρά την κυκλοφορία και στάθμευση πολλών δίκυκλων στην ευρύτερη περιοχή.

14.5 Δημόσια συγκοινωνία – Μεταφορές

Η έκταση, η συχνότητα και η περιοχή κάλυψης της δημόσιας συγκοινωνίας αποτελούν κρίσιμους παράγοντες για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, καθώς μπορεί να συμβάλει στη μείωση του αριθμού των διερχόμενων οχημάτων και συνακόλουθα στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου, του χρόνου των μετακινήσεων και στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας ενώ ταυτόχρονα συντελεί στην εμπέδωση της κουλτούρας χρήσης μορφών μετακίνησης εναλλακτικών του αυτοκινήτου.

- ✓ Στο Δήμο Αλοννήσου λειτουργεί κατά τους θερινούς μήνες μόνο δημοτική συγκοινωνία με αφετηρία την έδρα του νησιού και το λιμάνι, τα οποία συνδέει με τους κυριότερους από τους υπόλοιπους οικισμούς του νησιού. Κατά τη λειτουργία της συγκοινωνίας γίνονται καθημερινά δρομολόγια προς Χώρα Αλοννήσου και Στενή Βάλα με αρκετούς ενδιάμεσους σταθμούς. Οι στάσεις της συγκοινωνίας βρίσκονται κατά μήκος της κεντρικής οδού του Πατητηρίου και της πρωτεύουσας οδού προς Χώρα και προς Γέρακα. Επιπλέον υπάρχει στάση στην είσοδο του οικισμού της Χώρας και στην είσοδο του παράκτιου μετώπου της Στενής Βάλας.
- ✓ Τα δρομολόγια προς Χώρα έχουν ικανοποιητική συχνότητα τις πρωινές και τις απογευματινές και βραδινές ώρες, δεδομένου ότι εξυπηρετούν κατά κανόνα τους επισκέπτες του νησιού, εφόσον οι μόνιμοι κάτοικοι όλο τον υπόλοιπο χρόνο χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα μετακίνησης. Πρόκειται για μια υπηρεσία διαθέσιμη συχνά κατά τη διάρκεια της ημέρας, με εξαίρεση τις μεσημεριανές ώρες, η οποία, παρά τη μεγάλη χρονική απόσταση μεταξύ των δρομολογίων (~1 – 1,5 ώρα), συμβάλλει στο να διατηρείται μια τακτική σύνδεση ανάμεσα σε 2 από τους βασικότερους πόλους έλξης μετακινήσεων του νησιού.
- ✓ Αντίθετα τα δρομολόγια προς Στενή Βάλα είναι εξαιρετικά περιορισμένα, καθώς πραγματοποιούνται μόνο 2 στη διάρκεια της ημέρας, τις πρωινές και μεσημεριανές ώρες, με αποτέλεσμα να μην είναι ελκυστική μετακίνηση για επισκέπτες ή κατοίκους, οι οποίοι πρέπει να διαμορφώσουν το πρόγραμμά τους ανάλογα με τα λιγοστά δρομολόγια. Το ίδιο ισχύει και για τον οικισμό της Βότσης που συνδέεται με το Πατητήρι μέσω του ίδιου δρομολογίου.

- ✓ Το μεγαλύτερο μέρος των οικισμών του Πατητηρίου, της Χώρας και της Βότσης εξυπηρετείται από τη δημοτική συγκοινωνία καθώς βρίσκεται σε απόσταση που μπορεί να καλυφθεί μέσω βαδίσματος. Η αδυναμία κάλυψης αφορά κυρίως τις νότιες περιοχές της Βότσης, την περιοχή του Ρουσούμ Γυαλού και τις βορειοδυτικές περιοχές του Πατητηρίου όπου αυξάνεται ο χρόνος βαδίσματος και είναι αρκετά έντονες οι κλίσεις. Επιπλέον, η δημοτική συγκοινωνία δεν εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από/προς τις παραλίες του νησιού (π.χ. Χρυσή Μηλιά, Κοκκινόκαστρο, Τζώρτζη Γιαλό κ.α.), καθώς οι στάσεις βρίσκονται σε ιδιαίτερα μεγάλες αποστάσεις από αυτές. Η αδυναμία κάλυψης των καθημερινών τουριστικών πόλων έλξης μετακινήσεων στο νησί, όπως είναι οι παραλίες, σε συνδυασμό με τα λιγοστά δρομολόγια προς την περιοχή της Στενής Βάλας, μειώνουν δραστικά την επιλεξιμότητα του δικτύου της δημοτικής συγκοινωνίας για τη μετακίνηση κατοίκων και επισκεπτών, αυξάνοντας τη χρήση του Ι.Χ. και του μοτοποδηλάτου (δεδομένου ότι δεν διατίθενται υποδομές ποδηλάτου στο νησί) και επιτείνοντας το πρόβλημα της στάθμευσης.
- ✓ Η προσβασιμότητα στις στάσεις χαρακτηρίζεται σε αρκετές περιπτώσεις προβληματική για όλους τους πιθανούς χρήστες των δημόσιων συγκοινωνιών. Οι διάδρομοι κίνησης των πεζών είναι πολύ περιορισμένοι και σε πολλές περιπτώσεις ανύπαρκτοι. Σημαντικότερο πρόβλημα δημιουργείται για τα ΑμΕΑ, καθώς δεν υπάρχουν εκείνες οι υποδομές που θα διευκολύνουν την ασφαλή και ανεμπόδιστη μετακίνησή τους μέχρι τις στάσεις της συγκοινωνίας.
- ✓ Οι στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας στην πλειονότητά τους δεν διαθέτουν στέγαστρα και παγκάκια, ενώ σε αρκετές δεν υπάρχει σήμανση ή πίνακας δρομολογίων. Υπενθυμίζεται ότι ο Δήμος έχει καταθέσει πρόταση χρηματοδότησης στο πρόγραμμα Φιλόδημος II για την προμήθεια τεσσάρων (4) στεγαστρων τύπου Β για 4 από τις υφιστάμενες στάσεις που δεν διαθέτουν στέγαστρο.
- ✓ Η λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας γίνεται μέσω λεωφορείου που διαθέτει ο Δήμος Αλοννήσου. Ο Δήμος έχει καταθέσει πρόταση για χρηματοδότηση στο πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης» για την προμήθεια, μεταξύ άλλων, ενός (1) ηλεκτρικού λεωφορείου.
- ✓ Άλλα μέσα συγκοινωνίας στην Αλόννησο είναι τα Επιβατηγά Δημόσια Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) – ΤΑΞΙ, τα οποία διαθέτουν θέσεις στάθμευσης στη συμβολή της κεντρικής οδού του Πατητηρίου με την οδό του λιμένα.
- ✓ Η σύνδεση του νησιού με τα γειτονικά νησιά των Βόρειων Σποράδων, την Εύβοια και την ηπειρωτική χώρα γίνεται μέσω της ακτοπλοϊκής σύνδεσης από τον λιμένα του Πατητηρίου. Η σύνδεση είναι καθημερινή με τις Σποράδες και την ηπειρωτική χώρα, αλλά είναι αρκετά πιο περιορισμένη με τον λιμένα του Μαντουδίου στην Εύβοια.

14.6 Εναλλακτική μετακίνηση – Υποδομές πεζών και ποδηλάτων

Η μετακίνηση εντός των πόλεων, πέρα από το Ι.Χ. όχημα και τη δημοτική συγκοινωνία, μπορεί να πραγματοποιηθεί αποκλειστικά ή και σε συνδυασμό με εναλλακτικές μορφές μετακίνησης όπως είναι η πεζή μετακίνηση και η μετακίνηση με ποδήλατο. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η παροχή των κατάλληλων υποδομών οι οποίες θα ευνοούν και θα ενθαρρύνουν την εναλλακτική μετακίνηση, με έμφαση στην προσβασιμότητα όλων των πιθανών χρηστών της οδού. Τα χαρακτηριστικά των υποδομών για την εναλλακτική μετακίνηση εντός της περιοχής παρέμβασης, όπως καταγράφηκαν από τις διενεργηθείσες αυτοψίες είναι τα εξής:

- ✓ Η πλειονότητα του κύριου και τοπικού οδικού δικτύου στην Αλόννησο δεν καλύπτεται από πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους $\geq 1,5\mu$. Χαρακτηριστική είναι η σχεδόν καθολική απουσία πεζοδρομίου στη Βότση ή στην

οδό προς Ρουσούμ Γυαλό, καθώς και σε όλο το εσωτερικό τοπικό δίκτυο στο Πατητήρι. Ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίων συναντάται στη χερσαία ζώνη του λιμένα του Πατητηρίου, στην περιφερειακή οδό πλησίον του κόμβου Τ και στην πολεοδομημένη περιοχή πλησίον των κεντρικών εξυπηρετήσεων όπως τα σχολικά συγκροτήματα και το Δημαρχείο.

- ✓ Στις περιοχές όπου υπάρχουν πεζοδρόμια και το πλάτος τους είναι το ελάχιστο ικανοποιητικό, η βαδισιμότητα σε αρκετές περιπτώσεις περιορίζεται ή και εκμηδενίζεται λόγω εμποδίων, όπως κολώνες φωτισμού, δέντρα και τραπεζοκαθίσματα. Στις περιοχές με αυξημένο πλάτος πεζοδρομίων δεν υπάρχουν εκτεταμένα εμπόδια αλλά κάποια σημειακά, όπως δέντρα και φωτιστικά σώματα, κυρίως στο πεζοδρόμιο έμπροσθεν του δημοτικού σχολείου.
- ✓ Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων είναι η πλάκα και η κατάσταση τους, όπου υπάρχουν, χαρακτηρίζεται καλή.
- ✓ Πεζόδρομοι συναντώνται στη Χώρα Αλοννήσου, όπου στο μεγαλύτερο τμήμα του οικισμού απαγορεύεται η κυκλοφορία οχημάτων. Επιπλέον, η κυκλοφορία των οχημάτων απαγορεύεται και στην παράκτια οδό του οικισμού της Στενής Βάλας, χωρίς όμως να υπάρχει αντίστοιχη σήμανση για οδό που χρησιμοποιείται από πεζούς. Στους υπόλοιπους οικισμούς δεν έχουν εντοπιστεί πεζόδρομοι, υπάρχουν όμως αρκετές οδοί με κλίμακες, όπου χρησιμοποιούνται μόνο από τους πεζούς.
- ✓ Οδοί ήπιας κυκλοφορίας δεν συναντώνται στην Αλόννησο. Έχουν όμως θεσπιστεί ως περιοχές με ανώτατο όριο ταχύτητας τα 30χλμ./ώρα το Πατητήρι, η Βότση και η κεντρική οδός που διέρχεται έμπροσθεν της εισόδου της Χώρας. Σημαντικό για τη λειτουργία της πεζής μετακίνησης στους οικισμούς του Πατητηρίου και της Χώρας είναι επίσης ότι πλήθος οδών του τοπικού κυρίως δικτύου έχουν επίστρωση με πλάκες, ενώ το οδικό δίκτυο εντός του λιμένα και του αλιευτικού καταφυγίου στη Βότση έχουν επίστρωση με σταμπωτό δάπεδο, συμβάλλοντας σε μια πιο συνετή και ήπια οδηγική συμπεριφορά που δημιουργεί πιο ασφαλείς συνθήκες για τον πεζό, ειδικά σε οδικά τμήματα όπου δεν υπάρχουν πεζοδρόμια.
- ✓ Τρεις (3) μόνο διαβάσεις πεζών έχουν εντοπιστεί στην Αλόννησο και βρίσκονται στην περιοχή του λιμένα στο Πατητήρι. Το υπόλοιπο δίκτυο δεν διαθέτει κάποια σήμανση ή σηματοδότηση (π.χ. πεζοφάναρο) για τη διέλευση των πεζών.
- ✓ Στην Αλόννησο δεν εντοπίζονται υποδομές για ΑμεΑ στους κοινόχρηστους χώρους. Έχει προταθεί η κατασκευή τριών (3) ραμπών ΑμεΑ στην περιοχή του λιμένα από το εγκεκριμένο Master Plan.
- ✓ Στην Αλόννησο δεν εντοπίζονται υποδομές ποδηλάτου.
- ✓ Στο νησί της Αλοννήσου έχει αναπτυχθεί ένα δίκτυο μονοπατιών που διατρέχει μεγάλο τμήμα του νησιού. Οι περισσότερες διαδρομές χαρακτηρίζονται ως βατές, αλλά δεν έχουν αναδειχθεί τόσο στο εξωαστικό τοπίο, όσο και μέσα στους οικισμούς, καθώς διέρχονται από οδούς που δεν διαθέτουν επαρκείς υποδομές πεζών και ΑμεΑ (πλάτος πεζοδρομίου, ράμπες ΑμεΑ κ.λπ.). Τρεις από αυτές τις διαδρομές έχουν επιλεγεί σε μια προκαταρκτική πρόταση (στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ – βλ. και συνέχεια) ως εν δυνάμει πράσινες διαδρομές, με την προϋπόθεση της πραγματοποίησης κατάλληλων παρεμβάσεων, για τη δημιουργία ενός δικτύου πράσινων διαδρομών στην Αλόννησο ήτοι η διαδρομή της Χώρας, η διαδρομή Πατητήρι – Χώρα και η διαδρομή Πατητήρι – Βότση (τμήμα της πεζοπορικής διαδρομής 6).

15 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σύμφωνα με την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και τα συμπεράσματα που παρατέθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, καθώς και των προβλημάτων και προτάσεων που κατατέθηκαν στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας (μέσω της 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης και των ερωτηματολογίων), διαμορφώνονται σε προκαταρκτικό επίπεδο, οι κάτωθι προτάσεις - πολιτικές που εξυπηρετούν τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας **με προοπτικές τόσο σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα 5ετίας όσο και σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα 10ετίας.**

Βασικές αρχές που διέπουν το ΣΒΑΚ και οι οποίες θα αποτελέσουν το θεμέλιο λίθο των εναλλακτικών σεναρίων που θα παρατεθούν, σε συνάρτηση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις συνθήκες της κινητικότητας στο Δήμο Αλοννήσου, είναι οι εξής:

- ✓ Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης όλων των πληθυσμιακών ομάδων.
- ✓ Βιώσιμη λειτουργία της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στο οδικό δίκτυο. Αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης (έστω και σημειακής για συγκεκριμένη χρονική περίοδο του θέρους) και παράνομης στάθμευσης, μέσω εξεύρεσης χώρων στάθμευσης εκτός των περιοχών που δέχονται μεγάλες πιέσεις. Αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών και εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφοράς και στάθμευσης.
- ✓ Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς για τις μετακινήσεις στο νησί – ηλεκτροκίνηση. Διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών και ανάληψη πρωτοβουλιών για την προώθηση εναλλακτικών και ηπιότερων μορφών μετακίνησης όπως η πεζή μετακίνηση (με έμφαση στην προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα των ΑμΕΑ και ευπαθών ομάδων) και το ποδήλατο.
- ✓ Αύξηση της οδικής ασφάλειας, ιδιαίτερα γύρω από κτίρια και εγκαταστάσεις όπου κινούνται ευαίσθητες ομάδες του πληθυσμού (σχολικά συγκροτήματα, ιατρεία κ.α.) και σε εντοπισμένα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου.
- ✓ Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, με σκοπό να καταστεί ελκυστική σε περισσότερους χρήστες μέσω μέτρων όπως επέκτασης και πυκνωσης δρομολογίων, αύξησης των στάσεων ή/και συνολικού σχεδιασμού του δικτύου.
- ✓ Αναπλάσεις οδών ή εφαρμογή απαραίτητων πολεοδομικών παρεμβάσεων για την υλοποίηση των παραπάνω στοχεύσεων.

Ως εκ τούτου, η αναλυτική παρουσίαση των Προκαταρκτικών σεναρίων Διαχείρισης της κινητικότητας του παρόντος κεφαλαίου περιλαμβάνει τις εξής πέντε (5) βασικές θεματικές ενότητες:

1. Διαχείριση κυκλοφορίας – ασφαλείς μετακινήσεις
2. Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - προσβασιμότητα
3. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς – Βιώσιμες μετακινήσεις
4. Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης
5. Μείωση των εκπομπών ρύπων – Προστασία του περιβάλλοντος.

Για τα προκαταρκτικά σενάρια που αναφέρονται στο παρόν ΣΒΑΚ, έχουν ληφθεί υπ' όψιν και οι προτάσεις του εγκεκριμένου από το Δημοτικό Συμβούλιο Αλοννήσου Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.), όπως αυτές καταγράφονται αναλυτικά στην ενότητα 6.3.1. Κάποιες από τις αυτές τις προτάσεις εξειδικεύονται κατά την ανάλυση των σεναρίων.

15.1 Καθορισμός σεναρίων ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης

Το σύνολο των κάτωθι προτεινόμενων δράσεων/μέτρων ανά τομέα παρέμβασης (κυκλοφορία, στάθμευση, MMM, ήπιες μετακινήσεις, εμπορευματικές μεταφορές, κλπ.) θα **τεθεί σε διαβούλευση, διαδικτυακά**⁴¹. Πέραν του μηδενικού σεναρίου, όπου δεν καταγράφονται μεγάλης έκτασης παρεμβάσεις, στα υπόλοιπα σενάρια γίνεται αποτύπωση των δεσμών μέτρων ενός ήπιου και ενός ριζοσπαστικού σεναρίου. Αναλυτικότερα:

15.1.1 Υφιστάμενη Κατάσταση - Μηδενικό σενάριο (Do nothing)

Το μηδενικό σενάριο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αφορά στην παραδοχή ότι η **υφιστάμενη κατάσταση από άποψη κυκλοφοριακής οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας παραμένει κατά κανόνα αμετάβλητη και ως εκ τούτου διατηρούνται τα προβλήματα ή/και οι αδυναμίες του**. Κατά συνέπεια, εδώ εντάσσεται η εφαρμογή μελετών που έχουν ήδη εκπονηθεί στο Δήμο Αλοννήσου καθώς και έργα και δράσεις που βρίσκονται σε εξέλιξη. Επιπλέον, ως ελάχιστο μέτρο αναβάθμισης των συνθηκών μετακίνησης εντός του αστικού περιβάλλοντος προτείνεται η εφαρμογή παρεμβάσεων με σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολικών συγκροτημάτων ή/και γενικά σε περιοχές με αυξημένη κίνηση (π.χ. πολεοδομικό κέντρο).

Συγκεκριμένα, βάσει των μελετών και των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη προτείνεται στο παρόν σενάριο:

- ❖ **Εφαρμογή του συνόλου των προτεινόμενων συγκοινωνιακών και άλλων έργων του εγκεκριμένου masterplan του λιμένα του Πατητηρίου.** Σε αυτό εντάσσονται μέτρα όπως:
 - Κυκλοφοριακή οργάνωση
 - Διαμόρφωση των θέσεων στάσης και στάθμευσης που δεν έχουν υλοποιηθεί (ζώνη στάσης τουριστικού λεωφορείου, θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑμΕΑ, θέση αναμονής λεωφορείου, διαγράμμιση του συνόλου των θέσεων στάσης και στάθμευσης Ι.Χ. και δίκυκλων κ.α.)
 - Εμπλουτισμός ρυθμιστικής σήμανσης για τη στάθμευση, όπου αυτό απαιτείται.
 - Υλοποίηση του συνόλου των διαβάσεων πεζών και των ραμπών ΑμΕΑ
 - Υλοποίηση και διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων και οδηγών όδευσης τυφλών
 - Επέκταση κτιρίου επιβατών
 - Διαμόρφωση του συνόλου των χώρων εντός του λιμένα (χώροι εξυπηρέτησης ΑμΕΑ, χώρος αναμονής επιβατών, χώρος ελιγμών κ.α.)
 - Απομάκρυνση της οριζόντιας σήμανσης για θέσεις στάθμευσης που πλέον δεν ισχύει, καθώς η ύπαρξή της δημιουργεί σύγχυση στους οδηγούς (π.χ. θέσεις δίκυκλων έμπροσθεν του λιμενικού φυλακίου).
- ❖ **Πλήρης εφαρμογή των προτάσεων της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Αλοννήσου με τίτλο «Μελέτες κυκλοφοριακών ρυθμίσεων εσωτερικού οδικού δικτύου οικισμών (διαμορφώσεις, σήμανση, χώροι στάθμευσης, κ.λπ)»** όπως αυτές καταγράφηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην τοποθέτηση όλων των πινακίδων, που αφορούν στην απαγόρευση της στάθμευσης (π.χ. πινακίδες P-40 για απαγόρευση στάσης και

⁴¹ Σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία, το σύνολο του παρόντος Παραδοτέου, σε συνέχεια της υποβολής του, αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

στάθμευσης στην κεντρική οδό), καθώς και των αντίστοιχων κίτρινων διαγραμμίσεων επί του οδοστρώματος (π.χ. κίτρινη διαγράμμιση στο τμήμα μεταξύ του κόμβου της κεντρικής οδού του Πατητηρίου με την δυτική οδό προς τον λιμένα και του κόμβου του Δημαρχείου).

- ❖ **Εφαρμογή της μελέτης με τίτλο «Μελέτη Διαμόρφωσης κόμβου σχολικού συγκροτήματος – Δημαρχείου και ανάπλαση».** Η πρόταση διαμόρφωσης περιλαμβάνει ήπιες παρεμβάσεις για τη λειτουργική, περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση του κόμβου. Διαπλατώνονται τα πεζοδρόμια στο νότιο τμήμα του κόμβου, και διαμορφώνονται δεντροφυτεύσεις, καθιστικά σώματα, φωτιστικά σώματα και οδηγός όδευσης τυφλών. Παραμένει η εξυπηρέτηση όλων των κινήσεων στον κόμβο και οι προτεραιότητες ρυθμίζονται με πινακίδες STOP στις δευτερεύουσες προσβάσεις, καθώς και με αντίστοιχη οριζόντια σήμανση.
- ❖ **Εφαρμογή της μελέτης με τίτλο «Ειδική μελέτη συντήρησης και αποκατάστασης παραδοσιακού καλντεριμιού στον οικισμό Βότση του Δήμου Αλοννήσου».** Στο πλαίσιο των εργασιών συντήρησης και αποκατάστασης προβλέπονται εργασίες βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και της επιφάνειας του καλντεριμιού, καθώς και επεμβάσεις για την αφαίρεση εμποδίων, την ασφάλεια και την άνεση στη χρήση της οδού.
- ❖ **Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόννησο.** Για την ανάδειξη των περιπατητικών διαδρομών έχουν προταθεί, από την υπ' όψιν μελέτη, παρεμβάσεις που αφορούν στη βελτίωση της βατότητάς τους (καθαρισμοί και διαμορφώσεις), τον εμπλουτισμό της σήμανσης, την εξομάλυνση των απότομων κλίσεων και την αύξηση της ασφάλειας.
- ❖ **Προμήθεια ηλεκτροκίνητων οχημάτων και σταθμών φόρτισης από το Δήμο Αλοννήσου,** βάσει της πρότασης χρηματοδότησης που έχει κατατεθεί στο πλαίσιο του προγράμματος ανάπτυξης και αλληλεγγύης για την τοπική αυτοδιοίκηση «Αντώνης Τρίτσης». Στα οχήματα αυτά περιλαμβάνεται και νέο ηλεκτροκίνητο λεωφορείο της δημοτικής συγκοινωνίας.
- ❖ **Προμήθεια και εγκατάσταση στάσεων για κοινόχρηστους χώρους,** βάσει της πρότασης για χρηματοδότηση που έχει κατατεθεί στο πρόγραμμα «Φιλόδημος II». Το προτεινόμενο έργο περιλαμβάνει την προμήθεια και εγκατάσταση στεγάστρων τύπου Β σε τέσσερις (4) από τις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας που δεν διαθέτουν ανάλογο εξοπλισμό.
- ❖ **Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος ενημέρωσης επιβατών της δημοτικής συγκοινωνίας του Δήμου Αλοννήσου,** σε πραγματικό χρόνο, μέσω τοποθέτησης ηλεκτρονικών πινακίδων σε επιλεγμένες στάσεις. Το έργο βρίσκεται στη διαδικασία σύνταξης φακέλου για υποβολή πρότασης χρηματοδότησης.
- ❖ **Εκπόνηση μελετών για την ανέγερση του Κέντρου Ευαισθητοποίησης και Ενημέρωσης Κοινού (ΚΕΕΚ) Αλοννήσου και την επέκταση υφιστάμενου κρηπιδώματος (προβλήτας) στον όρμο της Στενής Βάλας για τις ανάγκες πρόσδεσης σκαφών για τη λειτουργία του έργου του ΚΕΕΚ.** Στο πλαίσιο του έργου προτείνεται να υπάρξει μέριμνα για τη χωροθέτηση επιπλέον θέσεων στάθμευσης για την κάλυψη των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων και επισκεπτών του οικισμού της Στενής Βάλας, δεδομένου ότι δεν υφίσταται δημοτικός χώρος στάθμευσης στην περιοχή.
- ❖ **Άμεση υλοποίηση του εγκεκριμένου Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.).** Η ταχεία προμήθεια και τοποθέτηση των προτεινόμενων από το Σ.Φ.Η.Ο. σταθμών φόρτισης, αποτελεί ένα από τα πρώτα βήματα που οφείλει να ακολουθήσει ο Δήμος, με σκοπό τον σταδιακό εξηλεκτρισμό των οχημάτων του νησιού. Οι υποδομές ηλεκτροκίνησης θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για την εμφάνιση των πρώτων ηλεκτρικών οχημάτων στην Αλόννησο και την

επάρκεια φόρτισης μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών τουλάχιστον για τα πρώτα χρόνια μετά την έγκριση του Σ.Φ.Η.Ο. Η επιτάχυνση της διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης σε μεγάλο τμήμα του πληθυσμού θα εξαρτηθεί από τα κίνητρα και τις επιδοτήσεις για την απόσυρση των συμβατικών οχημάτων και την αντικατάστασή τους με ηλεκτρικά και από την αύξηση των υποδομών κατά την αναθεώρηση του Σ.Φ.Η.Ο.



Εικόνα 67: Σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην Αστυπάλαια. (Πηγή: Διαδίκτυο)

- ❖ **Παρεμβάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολικών συγκροτημάτων.** Μία τέτοια περιοχή στο Δήμο Αλοννήσου βρίσκεται στο κέντρο του οικισμού του Πατητηρίου, γύρω από τον κόμβο του Δημαρχείου, όπου εντοπίζονται όλες οι σχολικές μονάδες του νησιού, σε πολύ μικρή απόσταση μεταξύ τους. Στην βορειοανατολική παρεία του κόμβου του Δημαρχείου συστεγάζεται το νηπιαγωγείο με το δημοτικό σχολείο του Δήμου, ενώ νοτιότερα στην οδό προς Κάβο, σε απόσταση ~ 120μ. από τον κόμβο βρίσκεται η είσοδος του συγκροτήματος που στεγάζει το Γυμνάσιο και το Λύκειο. Μεταξύ των 2 συγκροτημάτων βρίσκεται ο παιδικός σταθμός της Αλοννήσου, ο οποίος προσεγγίζεται μέσω οδού κάθετης στην οδό προς Ρουσούμ Γυαλό, έναντι του νηπιαγωγείου. Στον ίδιο κόμβο εντοπίζονται και άλλες υπηρεσίες που συγκεντρώνουν πλήθος εργαζομένων και επισκεπτών, όπως το Δημαρχείο και τα ΚΕΠ. Παράλληλα, ανάμεσα στις παραπάνω σχολικές μονάδες υπάρχουν δομές που φιλοξενούν ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες όπως είναι το Περιφερειακό Ιατρείο Αλοννήσου, το Κέντρο Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών και η Λέσχη Φιλίας Ηλικιωμένων. Όλες οι προαναφερθείσες εγκαταστάσεις καταδεικνύουν την υψηλή επισκεψιμότητα της περιοχής σε καθημερινή βάση, και κυρίως από μαθητές όλων των βαθμίδων, γονείς, εργαζόμενους, ηλικιωμένους και

επισκέπτες του Περιφερειακού Ιατρείου. Τα μέτρα⁴² που προτείνονται περιλαμβάνουν τουλάχιστον την εξασφάλιση των παρακάτω:

- **Σήμανση** (κατακόρυφη και οριζόντια): περιλαμβάνει τις πινακίδες (προειδοποιητικές, αναγγελίας κινδύνου, κ.α.) που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία για σχολεία καθώς και πινακίδες για τον περιορισμό της ταχύτητας στις πλησιέστερες οδούς που οδηγούν στο/α σχολείο/α.
- **Διαβάσεις πεζών**: Επιβάλλεται η ύπαρξη διάβασης με ή χωρίς σηματοδότηση.
- **Εμπόδια (κάγκελα)** μπροστά από την είσοδο/έξοδο της σχολικής μονάδας: Επιθυμητή είναι η ύπαρξη εμποδίων στο πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο-έξοδο της σχολικής μονάδας, προκειμένου να αποτρέπεται η κατ' ευθείαν έξοδος των μαθητών στην οδό.

Άλλες δυνατότητες που υπάρχουν για την βελτίωση της ασφάλειας, σύμφωνα με τη νομοθεσία, αφορούν σε παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο και το οδόστρωμα. Συγκεκριμένα όσον αφορά σε διαμορφώσεις στα πεζοδρόμια μπορούν να εξεταστούν λύσεις όπως:

- Διαπλάτυνση του πεζοδρομίου μπροστά από την είσοδο/έξοδο της σχολικής μονάδας, με σκοπό την εκτόνωση όλων των χρηστών της (μαθητών, εκπαιδευτικών και γονέων), κατά τις ώρες αιχμής
- Τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων ή και καθιστικών κατά μήκος του διαπλατυσμένου ή μη πεζοδρομίου, ώστε να εμποδίζονται τα μικρά παιδιά να περάσουν ακόμα και από κάτω.
- Τοποθέτηση εμποδίων ή ζαρντιερών κατά μήκος του πεζοδρομίου, ώστε να καθοδηγούνται οι πεζοί στις προκαθορισμένες διαβάσεις τύπου ZEBRA κ.λπ.
- Οριζόντια σήμανση/παιχνίδι για τη διαδρομή από το σημείο εισόδου/εξόδου της σχολικής μονάδας έως το σημείο της διάβασης.

Ενδεικτικές διαμορφώσεις που μπορούν να εξεταστούν είναι οι εξής:

- Η πρόσβαση των πεζών να γίνεται από τη γωνία του πεζοδρομίου που εφάπτεται της εισόδου του σχολείου.
- Δημιουργία υπερυψωμένης διάβασης, μέσω εφαρμογής υπερυψωμένων λωρίδων (σαμαράκια) τραπεζοειδούς τύπου. Σε περίπτωση που δεν μπορεί να εφαρμοστεί ο παραπάνω τύπος διάβασης προτείνεται η απλή υπερυψωμένη διάβαση (σύμφωνα με τις προδιαγραφές) ή/και η απλή διάβαση πεζών με ράμπες ΑΜΕΑ.
- Μεταβολή στη χάραξη της οδού με διαμόρφωση οφιοειδούς διάταξης ως προς την κίνηση των διερχόμενων οχημάτων, ώστε να ανακόπτεται η ταχύτητά τους.

Για τα σχολικά συγκροτήματα που αναφέρθηκαν παραπάνω και σε ζώνη ακτίνας ~100-150μ., θα πρέπει τα μέτρα να εξειδικευτούν μέσω ειδικής μελέτης/υπηρεσίας του Δήμου.

⁴² Τα προτύπα και οι προδιαγραφές των παρεμβάσεων που εξειδικεύουν τα μέτρα που προτείνονται για την οδική ασφάλεια, αναλύονται στην κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013): Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.



Εικόνα 68: Υπερυψωμένη διάβαση πεζών σε διασταύρωση πλησίον σχολικού συγκροτήματος στο Ριζάριο Τρικάλων. (Πηγή: <https://trikalakids.gr/παραδόθηκε-η-πρώτη-υπερυψωμενη-διάβαση/>)



Εικόνα 69: Πολύχρωμη διάβαση πεζών, έμπροσθεν του 11^{ου} δημοτικού σχολείου Χαϊδαρίου. (Πηγή: <https://www.news.gr/ellada/article/874394/i-naousa-i-proti-poli-me-3d-diavasis.html>)

15.1.2 Ορίζοντας 5ετίας – Βραχυπρόθεσμο σενάριο

Όπως διαπιστώθηκε κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η Αλόνησος είναι νησί με μικρό πληθυσμό, όπου το οδικό δίκτυο προσομοιάζει ένα δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας. Τους θερινούς μήνες, και ιδιαίτερα τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, η εικόνα του νησιού μεταβάλλεται, καθώς αποτελεί έναν σταθερό τουριστικό προορισμό, ήπιο και εναλλακτικό. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται στο παρόν ΣΒΑΚ έχουν αφενός ως στόχο να επιλύσουν προβλήματα που διαπιστώνονται σε μόνιμη βάση στο νησί (π.χ. παράνομη στάθμευση, έλλειμμα υποδομών πεζών κ.α.), αλλά σε αρκετές περιπτώσεις εφαρμόζονται για να αντιμετωπίσουν τις κυκλοφοριακές συνθήκες των θερινών μηνών (π.χ. αυξημένη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, μεγάλη πίεση για στάθμευση κ.α.)

Κατά την αποτύπωση της εικόνας του Δήμου Αλοννήσου σε βάθος 5ετίας, εξετάζονται 2 διαφορετικά σενάρια παρεμβάσεων ανάλογα με την έκταση των αλλαγών που επιθυμεί ο Δήμος να υιοθετήσει.

Οι παρεμβάσεις εξετάζονται ανά θεματική ενότητα, όπως περιγράφηκε προηγουμένως.

Σε κάθε περίπτωση υιοθετούνται καταρχήν οι παρεμβάσεις, οι σχετικές με τις μελέτες που έχουν εκπονηθεί στο Δήμο και τα έργα που είναι σε εξέλιξη καθώς οι σχετικές με την οδική ασφάλεια γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα, όπως αυτές περιγράφηκαν στο μηδενικό σενάριο.

15.1.2.1 Ήπιο σενάριο

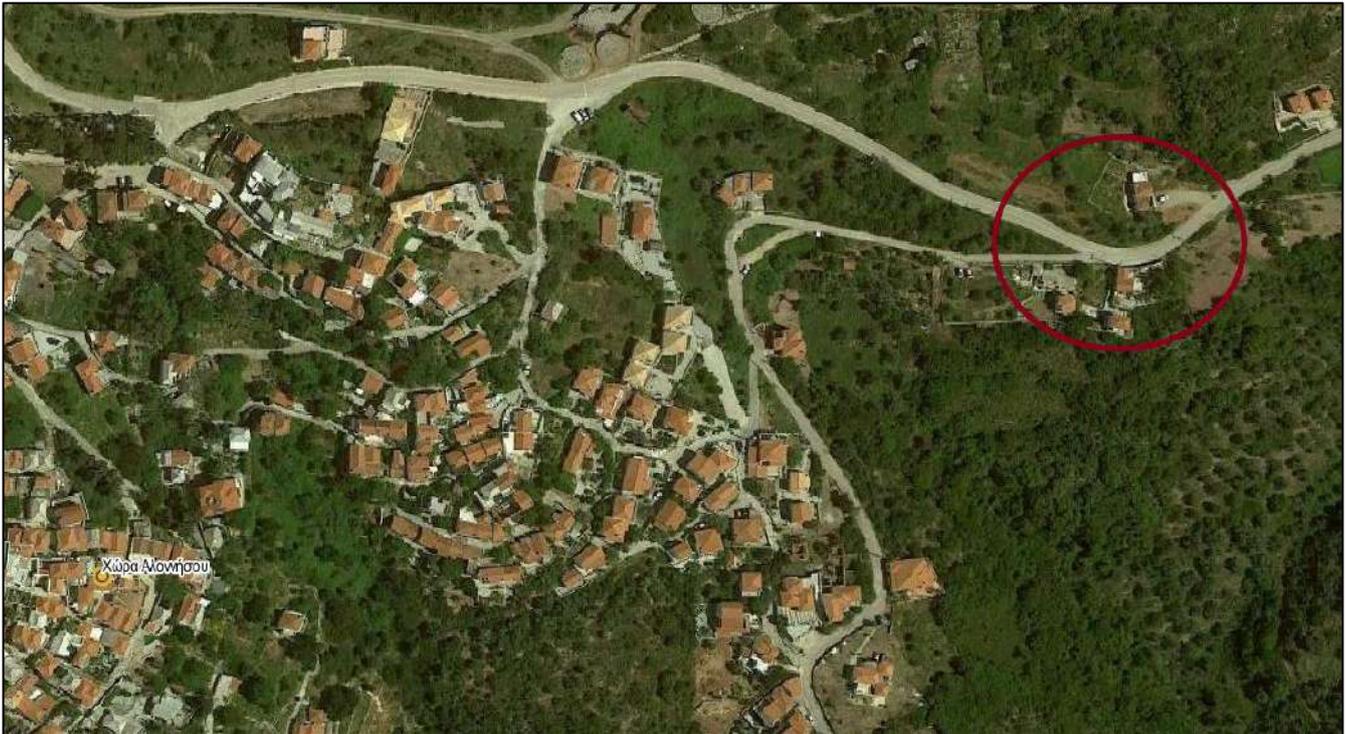
⇒ Διαχείριση κυκλοφορίας – ασφαλείς μετακινήσεις

- ❖ **Διατήρηση του υφιστάμενου χαρακτήρα του οικισμού της Χώρας με την απαγόρευση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό του.** Το φτωχό σε μήκος και πλάτος οδικό δίκτυο της Χώρας που στο μεγαλύτερο τμήμα του δεν επιτρέπει την ασφαλή και άνετη κίνηση των οχημάτων, ενώ παράλληλα ευνοεί τις μετακινήσεις πεζή από τη μία άκρη του οικισμού στην άλλη. Παράλληλα, η χρήση του μόνο από πεζούς δίνει ένα μοναδικό χαρακτήρα στον οικισμό, πολύ διαφορετικό από το Πατητήρι, ενισχύοντας τις συνθήκες εναλλακτικού τουρισμού που προσφέρει το νησί της Αλοννήσου.
- ❖ **Απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων στην οδό του λιμένα (οδός Δολόπων και προβλήτας τουριστικών σκαφών), μεταξύ της κεντρικής οδού και του δυτικού κλάδου του Πατητηρίου προς το λιμάνι, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στη διάρκεια της ημέρας, κατά τους θερινούς μήνες.** Το οδικό αυτό τμήμα έχει κατά κανόνα χαρακτηριστικά πρόσβασης είτε προς τον προβλήτα τουριστικών και άλλων σκαφών, είτε προς τα καταστήματα εμπροσθεν του λιμένα, και σε μικρότερο βαθμό χαρακτηριστικά σύνδεσης με τον λιμένα, από/προς την περιφερειακή οδό του Πατητηρίου. Επομένως, μετά την αναχώρηση του τελευταίου πλοίου, είναι δυνατό το κλείσιμο της οδού για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Η είσοδος θα επιτρέπεται μόνο σε οχήματα ΑμΕΑ, ΤΑΞΙ, οχήματα τροφοδοσίας, οχήματα με ειδική άδεια, ποδήλατα και οχήματα μικροκινητικότητας (π.χ. ηλεκτρικά πατίνια). Προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδων P-19 για την απαγόρευση μηχανοκίνητων οχημάτων με αναγραφή της χρονικής περιόδου και των ωρών για τις οποίες ισχύει η απαγόρευση.



Εικόνα 70: Περιοδικό κλείσιμο της οδού του λιμένα (οδός Δολόπων), κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, μετά τις 20:00.

- ❖ **Διερεύνηση των δυνατοτήτων βελτίωσης της σήμανσης και της γεωμετρίας του κόμβου προς Χώρα/Γέρακα στο Πατητήρι και του κόμβου προς Βότση**, στους οποίους έχουν καταγραφεί ατυχήματα κατά την τελευταία 4ετία. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στον κόμβο προς Χώρα/Γέρακα που είναι αυτός με τα περισσότερα ατυχήματα στο νησί, κάποια από τα οποία εμπεριέχουν τραυματισμό. Παρεμβάσεις προς αυτήν την κατεύθυνση μπορεί να είναι η τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος εγκάρσια προς την κυκλοφορία των οχημάτων για μείωση της ταχύτητας, ή ένταση της κατακόρυφης σήμανσης και η τοποθέτηση οριζόντιας σήμανσης.
- ❖ **Εκπόνηση μελέτης για την γεωμετρική βελτίωση του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά**, λόγω της υψηλής επικινδυνότητας της υφιστάμενης χάραξης, κυρίως κατά την αριστερή στροφή από την δευτερεύουσα οδό και την δεξιά στροφή από την πρωτεύουσα οδό.



Εικόνα 71: Επισήμανση του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά, για τον οποίο απαιτείται η αλλαγή στη χάραξη.

- ❖ **Βελτίωση της σήμανσης προς αδιαμόρφωτο χώρο στάθμευσης βόρεια του κοιμητηρίου της Χώρας Αλοννήσου.** Η σήμανση που υπάρχει στη διασταύρωση προς Καλόβουλο δεν είναι επαρκής, με αποτέλεσμα να δημιουργείται σύγχυση στους οδηγούς σχετικά με το χώρο στάθμευσης και να παρατηρούνται φαινόμενα άναρχης στάθμευσης.
- ❖ **Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στο σύνολο του Δήμου** και δόμηση βάσης δεδομένων σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS), προκειμένου να υπάρχει πλήρες και ενημερωμένο αρχείο το οποίο θα τηρείται στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου (σύμφωνα και με το έγγραφο του ΥΠΕΣ, Αρ.Πρωτ.Οικ:20344-21-5-2013)
- ❖ **Βελτίωση της ποιότητας του οδοστρώματος, όπου παρατηρούνται φθορές. Έμφαση στο κύριο οδικό δίκτυο του νησιού, στις νέες ασφαλτοστρώσεις και στη βελτίωση ασφαλτοστρωμένων οδών κυρίως προς τις παραλίες του βόρειου τμήματος του νησιού.** Χαρακτηριστικά σημεία που εντοπίστηκαν εκτεταμένες φθορές στο οδόστρωμα επί του κύριου οδικού δικτύου είναι στην οδό προς Χώρα λίγο πριν την είσοδο στον οικισμό, στο δυτικό κλάδο του Πατητηρίου στο τμήμα μετά τον Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής στην κατεύθυνση προς λιμένα, στο τμήμα της κεντρικής οδού μεταξύ του κόμβου Δημαρχείου και του κόμβου με τον δυτικό κλάδο, στην οδό προς Κάβο στο ύψος του Γυμνασίου – Λυκείου.

⇒ **Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - προσβασιμότητα**

- ❖ **Διερεύνηση της δυνατότητας κατασκευής πεζοδρομίου στη βόρεια παρειά της κύριας οδού προς Γέρακα, μεταξύ του Πατητηρίου και της Βότσης.** Οι 2 οικισμοί συγκεντρώνουν μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού του νησιού, ενώ λόγω της εγγύτητάς τους είναι συχνή η μετακίνηση ατόμων πεζή μεταξύ τους. Η μετακίνηση από το Πατητήρι προς τη Βότση και αντίστροφα μπορεί να γίνει και από το νότιο τμήμα, μέσω του Ρουσούμ Γυαλού, όμως οι κλίσεις είναι πολύ έντονες και έχουν κατασκευαστεί αρκετές κλίμακες. Η εναλλακτική διαδρομή που είναι περισσότερο ήπια,

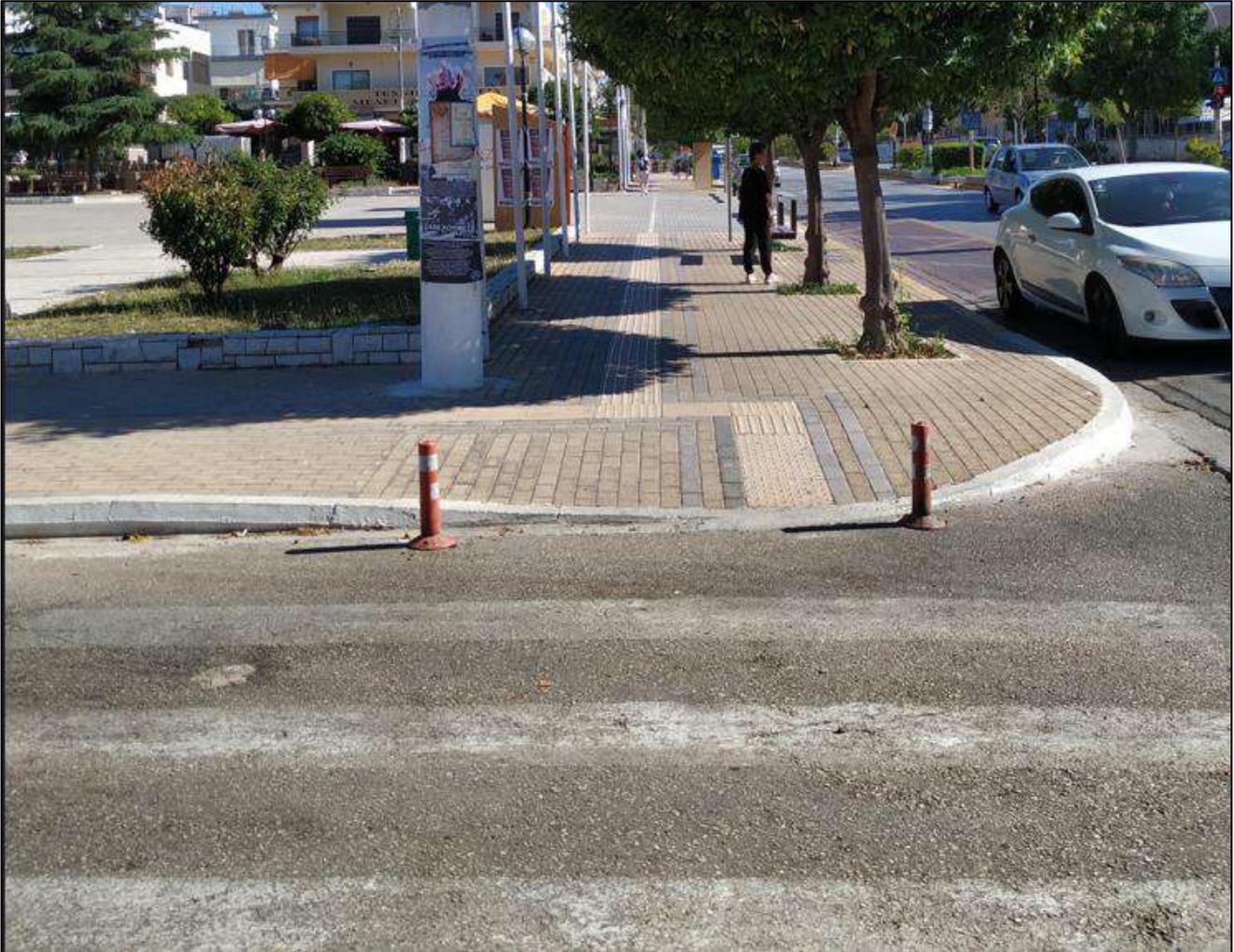
αν και μεγαλύτερη, περιλαμβάνει τη διέλευση από την κεντρική οδό, η οποία όμως δεν διαθέτει πεζοδρόμια με αποτέλεσμα οι πεζοί να κινούνται επί του οδοστρώματος εκτεθειμένοι. Αυτό ενέχει σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλειά τους, ειδικά σε μία οδό που λειτουργικά έχει χαρακτήρα σύνδεσης καθώς διατρέχει μεγάλο τμήμα του νησιού, συνδέοντας το λιμάνι και το Πατητήρι με τους υπόλοιπους οικισμούς και τις παραλίες και επομένως δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ήπιας κυκλοφορίας. Βάσει του υφιστάμενου πλάτους οδοστρώματος στο τμήμα της οδού μεταξύ των 2 οικισμών, το οποίο κυμαίνεται μεταξύ 6 - 8μ. περίπου, κρίνεται ότι δεν είναι δυνατή η κατασκευή πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού με πλάτος που να ισούται με την απαιτούμενη ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών (ελάχιστο πλάτος 1,5μ.). Κατόπιν τούτου, πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα κατασκευής πεζοδρομίου που να πληροί τις προδιαγραφές, έστω στη μία πλευρά της οδού.

- ❖ **Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, όπου είναι απαραίτητο, στο τμήμα μεταξύ του χώρου στάθμευσης του Πατητηρίου και του κόμβου Δημαρχείου.** Το πλάτος οδοστρώματος σε αυτό το τμήμα είναι ικανοποιητικό, με αποτέλεσμα να είναι δυνατή η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού, με περιορισμό της παρόδιας στάθμευσης όπου αυτή επιτρέπεται, ιδίως στα πεζοδρόμια της νότιας παρειάς της οδού. Προτείνεται η οδός να έχει ενιαίο πλάτος 7μ. κατόπιν της διαμόρφωσης των πεζοδρομίων.
- ❖ **Διαμόρφωση υφιστάμενων πεζοδρομίων (οδηγού όδευσης τυφλών, ράμπες ΑμΕΑ, ύψος αστικού εξοπλισμού) όπου το πλάτος των πεζοδρομίων το επιτρέπει και υπάρχει δυνατότητα ανεμπόδιστης προσπέλασης.** Οι περιοχές αυτές είναι περίρι των σχολείων της Αλοννήσου και του Δημαρχείου και του ιατρείου, μεταξύ του κόμβου προς Χώρα/Γέρακα και του κόμβου του Δημαρχείου, επί του δυτικού κλάδου προς το λιμάνι από τη διασταύρωση με την κεντρική οδό έως το Δημαρχείο και στον λιμένα. Έμφαση στις εισόδους/ εξόδους των χώρων στάθμευσης και στις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας.
- ❖ **Απομάκρυνση εμποδίων,** όπου είναι δυνατόν, ιδιαίτερα σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους, όπως στους βασικούς άξονες του Πατητηρίου από τον λιμένα. Στο πλαίσιο αυτό, για να μην υπάρχει έλλειμμα στη ρυθμιστική σήμανση και λόγω της στενότητας του χώρου, προτείνεται η τοποθέτηση των πινακίδων υπεράνω των πεζοδρομίων, επί της εξωτερικής πλευράς των κτιρίων. Μέριμνα για το ύψος του αστικού εξοπλισμού, ώστε να είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές.



Εικόνα 72: Τοποθέτηση κυκλοφοριακών πινακίδων υπεράνω πεζοδρομίων σε κατοικημένη περιοχή (Πηγή: Εγκύκλιος 1/92) & Ενδεικτική σχετική φωτογραφική απεικόνιση στο Δήμο Ναυπακτίας (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

- ❖ **Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών.** Πέρα από τις σχετικές παρεμβάσεις που θα γίνουν πλησίον των σχολικών συγκροτημάτων, είναι απαραίτητη η χωροθέτηση διαβάσεων πεζών μαζί με ράμπες ΑμΕΑ και σε άλλα σημεία του δικτύου. Οι περιοχές που προτείνονται από το ΣΒΑΚ για την διαμόρφωση διάβασης πεζών είναι οι παρακάτω:
- Πλησίον της εισόδου του χώρου στάθμευσης στο Πατητήρι. Ο χώρος χρησιμοποιείται, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, από τους κατοίκους και τους επισκέπτες που κατευθύνονται προς τα εμπορικά καταστήματα και τις υπηρεσίες του οικισμού της Αλοννήσου, πολλά από τα οποία βρίσκονται στην απέναντι πλευρά της οδού (φαρμακείο, Περιφερειακό ιατρείο, Δημαρχείο κ.λπ). Κατά συνέπεια, και δεδομένης της διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων που προτείνεται από το παρόν ΣΒΑΚ, κρίνεται σκόπιμη η διαμόρφωση διάβασης για την ασφαλή διάσχιση της οδού από τους πεζούς και τα ΑμΕΑ.
 - Πλησίον του κόμβου της κεντρικής οδού του Πατητηρίου με την δυτική περιφερειακή οδό. Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητη η διαμόρφωση μίας η δύο διαβάσεων για την ασφαλή διάσχιση του κύριου οδικού δικτύου του οικισμού, ιδιαίτερα σε μια περιοχή αυξημένου συγκριτικά φόρτου, καθώς βρίσκεται κοντά στην είσοδο του οικισμού. Επιπλέον, η μετακίνηση αφορά και στην πρόσβαση στη στάση της δημοτικής συγκοινωνίας, που βρίσκεται στη διασταύρωση προς Χώρα/Γέρακα.
 - Επί της δυτικής περιφερειακής οδού του Πατητηρίου ~200μ. δυτικά της διασταύρωσης με την κεντρική οδό. Στο σημείο αυτό μπορεί να γίνει διάσχιση για την μετακίνηση μεταξύ των θυλάκων του οικισμού που βρίσκονται βόρεια και νότια της οδού, και κυρίως για την μετακίνηση προς το χώρο στάθμευσης και τις κεντρικές υπηρεσίες του οικισμού νοτιότερα.



Εικόνα 73: Διάβαση πεζών, ράμπα ΑμΕΑ και οδηγός όδευσης τυφλών στη Λεωφ. Ειρήνης στην Ηλιούπολη Αττικής. (Πηγή: Αυτοψία Αναδόχου)

- ❖ **Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόνησο**, όπως αναφέρθηκε στο μηδενικό σενάριο. Στο χρονικό ορίζοντα της 5ετίας προτείνεται η ανάδειξη διαδρομών που βρίσκονται πλησίον των οικισμών του Πατητηρίου και της Χώρας Αλοννήσου και αποτελούν εν δυνάμει πράσινες διαδρομές, όπως περιγράφηκε εκτενώς σε προηγούμενο κεφάλαιο. Συγκεκριμένα οι διαδρομές αυτές είναι:
 - Διαδρομή 2: Αρχιτεκτονική διαδρομή Χώρας Αλοννήσου
 - Διαδρομή 3: Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου
 - Διαδρομή 6: Πατητήρι – Σπαρτίνες – Μεγάλο Χωράφι. Προτείνεται στο στάδιο αυτό, να αναδειχθεί το τμήμα της διαδρομής έως ~250μ. πριν την συμβολή της με την κεντρική οδό του οικισμού και η συνέχισή της έως το αλιευτικό καταφύγιο, μέσω οδού ήπιας κλίσης και σκαλοπατιών.

Στις παραπάνω διαδρομές προστίθεται και η προτεινόμενη από το ΣΒΑΚ διαδρομή από τη Χώρα δυτικά προς το σημείο θέασης του ηλιοβασιλέματος.
- ❖ **Βελτίωση της βαδισιμότητας στα σοκάκια της Χώρας Αλοννήσου**, και ιδιαίτερα στα σκαλοπάτια στο εσωτερικό του οικισμού που παρουσιάζουν πολλές φθορές και ασυνέχειες.

- ❖ **Μετατροπή της οδού μπροστά στον οικισμό της Χώρας Αλοννήσου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.** Η περιοχή ήπιας κυκλοφορίας προτείνεται να ισχύσει από την είσοδο του οικισμού έως τη διασταύρωση προς Καλόβουλο. Το τμήμα αυτό της οδού χρησιμοποιείται ταυτόχρονα από πεζούς και οχήματα, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, καθώς οι επισκέπτες μετακινούνται μεταξύ του οικισμού και των χώρων στάθμευσης, ενώ δεν υπάρχουν πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους. Το πρόβλημα της ασφάλειας της μετακίνησης γίνεται ακόμα μεγαλύτερο για τα ΑμΕΑ κατά τη μετάβαση από τις θέσεις στάθμευσης για ΑμΕΑ προς τον οικισμό. Προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδας Π-92 για αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως ήπιας κυκλοφορίας στο ύψος της εισόδου στον οικισμό.
Εναλλακτικά, προτείνεται η διαμόρφωση πεζοδρομίου στο κύριο οδικό δίκτυο πλησίον του οικισμού της Χώρας Αλοννήσου, μεταξύ της εισόδου του χώρου στάθμευσης και της διασταύρωσης προς Καλόβουλο και η χωροθέτηση διάβασης πεζών πλησίον του διαμορφωμένου χώρου στάθμευσης για την ασφαλή διάσχιση της οδού από πεζούς και ΑμΕΑ. Στο δρόμο αυτό υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια μικρού πλάτους από την είσοδο του χώρου στάθμευσης έως την ανατολική είσοδο του οικισμού, έναντι των αλωνιών. Με το μέτρο αυτό προτείνεται η επέκταση του πεζοδρομίου του κύριου οδικού δικτύου, ώστε να εξυπηρετούνται τόσο οι οδηγοί που σταθμεύουν στον υπαίθριο χώρο στάθμευσης βόρεια του κοιμητηρίου, όσο και οι πεζοί που χρησιμοποιούν τις περιηγητικές διαδρομές προς Καλόβουλο και Μικρό Μουρτιά.
- ❖ **Προμήθεια φορητού ηλεκτρικού αναβατορίου για την μετακίνηση των ΑμΕΑ εντός της Χώρας Αλοννήσου.** Ο οικισμός, λόγω των κλιμάκων και των μεγάλων κλίσεων, είναι προσβάσιμος μόνο σε περιορισμένο τμήμα του (έως τον Ι. Ν. Κοιμήσεως της Θεοτόκου) σε άτομα με κινητικές δυσκολίες. Το ηλεκτρικό αναβατόριο δίνει τη δυνατότητα μετακίνησης των ΑμΕΑ μαζί με το αναπηρικό τους αμαξίδιο σε οδούς με σκαλοπάτια και μεγάλες κλίσεις, ώστε πλέον **η πρόσβαση στον πυρήνα του οικισμού, την περιοχή του Κάστρου, να είναι δυνατή για όλους.** Χαρακτηριστικό παράδειγμα χρήσης τέτοιου οχήματος αποτελεί ο Δήμος Σύρου, όπου ο ενδιαφερόμενος χρήστης καλείται να κλείσει ραντεβού την ώρα που επιθυμεί να μετακινηθεί με το αναβατόριο. Η φόρτιση του οχήματος μπορεί να γίνει μέσω σταθμού φόρτισης που θα τοποθετηθεί πλησίον των θέσεων των προτεινόμενων κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών.



Εικόνα 74: Φορητό ηλεκτρικό αναβατόριο στο Δήμο Σύρου – Ερμούπολης.

- ❖ **Προμήθεια κοινόχρηστου ηλεκτρικού αναπηρικού scooter.** Η θέση στάθμευσης και φόρτισης του οχήματος προτείνεται να είναι στον χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου, πλησίον των υποδομών για κοινόχρηστα ποδήλατα και πατίνια.
- ❖ **Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)** με σκοπό τον προσδιορισμό των σημείων όπου απαιτείται να γίνουν διαμορφώσεις και κατασκευές, ώστε να καταστεί δυνατή η πρόσβαση όλων προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.
- ❖ **Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου και οχημάτων μικροκινητικότητας, μέσω διαμόρφωσης αντίστοιχων υποδομών.** Στο πλαίσιο της αντικατάστασης των Ι.Χ. στην καθημερινή κυκλοφορία εντός μιας μικρής περιοχής όπως το Πατητήρι, η οποία δεν διαθέτει ικανοποιητικούς χώρους στάθμευσης ή επαρκή γεωμετρικά στοιχεία οδικού δικτύου, ώστε να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των κατοίκων αλλά και περισσότερο των επισκεπτών της, προκρίνεται η χρήση μέσων όπως το ποδήλατο (ηλεκτρικό και μη) και το ηλεκτρικό πατίνι. Με τη χρήση τέτοιων μέσων μειώνεται ο θόρυβος, οι εκπομπές αέριων ρύπων, ενώ αυξάνεται ο διαθέσιμος κυκλοφοριακός χώρος. Στην Αλόνησο, βάσει των απαντήσεων των ερωτηματολογίων, δεν γίνεται χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις, **παρά το γεγονός ότι τα νοικοκυριά στην πλειονότητά τους διαθέτουν ποδήλατα.** Εντούτοις, υπάρχει θετική διάθεση από σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού (τουλάχιστον 1/3 σε κάθε σκοπό μετακίνησης) να αυξήσει τη χρήση του ποδηλάτου κατόπιν βελτιωτικών παρεμβάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η ανάπτυξη ενός συστήματος κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών με υποδομές αρχικά στο χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου και στον Ρουσούμ Γυαλό πλησίον της εισόδου της παράκτιας οδού. Για τη λειτουργία του συστήματος προτείνεται η δημιουργία ηλεκτρονικής εφαρμογής για την αναζήτηση διαθέσιμου οχήματος και την διακράτησή του. Η ενίσχυση του ηλεκτρικού ποδηλάτου προτείνεται και με

γνώμονα το έντονο ανάγλυφο της περιοχής παρέμβασης, το οποίο, σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων στα ερωτηματολόγια του ΣΒΑΚ, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην καθημερινή χρήση του ποδηλάτου.

- ❖ **Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων.** Η ενίσχυση των υποδομών ποδηλάτου στο νησί της Αλοννήσου επεκτείνεται με τη χωροθέτηση ποδηλατοστασιών σε κεντρικά σημεία των οικισμών του νησιού. Προτείνεται η χωροθέτησή τους:
 - Στον λιμένα στην περιοχή της παιδικής χαράς.
 - Στο πεζοδρόμιο πλησίον του ανοιχτού γηπέδου καλαθοσφαίρισης και του μνημείου πεσόντων στο Πατητήρι.
 - Στον Ρουσούμ Γυαλό πλησίον της εισόδου της παράκτιας οδού.
 - Εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης
 - Στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου εντός κοινόχρηστου χώρου.
- ❖ **Οργάνωση δράσεων σχετικών με την προώθηση της χρήσης ποδηλάτου** (π.χ. γνωρίζω την πόλη μου με το ποδήλατο, νυχτερινή ποδηλατοδρομία, δωρεάν ποδήλατα σε τυχόν επισκέπτες, κ.α.).



Εικόνα 75: Σταθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων στο νησί της Λήμνου. (Πηγή: <https://limnos.gov.gr/to-σύστημα-κοινόχρηστων-ποδηλάτων-κα/>)

- ❖ **Προτεραιοποίηση της ανάπτυξης των υποδομών για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών ποδηλάτων**, όπως αυτές περιγράφονται στο εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.

⇒ **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς – Βιώσιμες μετακινήσεις**

- ❖ **Αναδιαμόρφωση των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας**, ώστε να εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών. Βασική στόχευση του ΣΒΑΚ αποτελεί η ανάπτυξη μιας βιώσιμης, ολοκληρωμένης και ελκυστικής δημόσιας συγκοινωνίας, που θα συμβάλει στον περιορισμό της χρήσης του Ι.Χ. για τις μετακινήσεις εντός του νησιού της Αλοννήσου, και ιδιαίτερα μεταξύ των οικισμών Χώρας, Πατητηρίου και Βότσης. Η συγκοινωνία της Αλοννήσου λειτουργεί μόνο τους θερινούς μήνες και μόνο για τις διαδρομές Πατητήρι-Χώρα και Πατητήρι-Στενή Βάλα. Όπως αποτυπώθηκε στις απαντήσεις των ερωτηματολογίων, οι γραμμές και τα δρομολόγια δεν είναι ικανοποιητικά, με αποτέλεσμα η συγκοινωνία να μην χρησιμοποιείται συχνά από τους πολίτες, ενώ παράλληλα, οι περισσότεροι δήλωσαν θετικοί στη χρήση της δημοτικής συγκοινωνίας, εφόσον πραγματοποιηθούν κατάλληλες παρεμβάσεις. Επιπλέον, όπως παρουσιάστηκε κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, το 48% των νοικοκυριών δεν διαθέτει Ι.Χ., επομένως σημαντικό τμήμα του πληθυσμού θα ωφεληθεί άμεσα από παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημοτικής συγκοινωνίας. Τέτοιες παρεμβάσεις περιλαμβάνουν αρχικά την επέκταση των δρομολογίων σε όλη τη διάρκεια του έτους, με μικρό αριθμό δρομολογίων (π.χ. 2-3) έως το απόγευμα προς τη Χώρα. Η συχνότητα των δρομολογίων μπορεί να αυξηθεί ή να μειωθεί ανάλογα με τις ανάγκες. Παράλληλα, μπορεί να προστεθεί πρωινό δρομολόγιο από/προς τη Στενή Βάλα για να μπορούν να εξυπηρετηθούν και οι κάτοικοι των περιοχών αυτών. Τους θερινούς μήνες κρίνεται σκόπιμη η λειτουργία της συγκοινωνίας καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, ώστε να προστεθούν δρομολόγια τις μεσημεριανές ώρες, κυρίως προς τους παραλιακούς οικισμούς της Στενής Βάλας και των Καλαμακίων.
- ❖ Σημαντικό κίνητρο για τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας αναμένεται να αποτελέσει και η **σύνδεση των οικισμών με τις πλέον επισκέψιμες και αναγνωρίσιμες παραλίες του νησιού**, όπως τη Χρυσή Μηλιά, τον Λεφτό Γυαλό, τον Αγ. Δημήτριο κ.α. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσαν να πραγματοποιούνται κάποια δρομολόγια πρωί, μεσημέρι και απόγευμα από την υφιστάμενη συγκοινωνία ή να προστεθεί στον στόλο νέο πιο ήπιο μέσο όπως van ή mini bus που να καλύπτει μόνο τις διαδρομές προς τις παραλίες. Το ίδιο μέσο μπορεί να κινείται σε εναλλακτικές διαδρομές εντός των αστικών περιοχών, εξυπηρετώντας κυρίως τα μέρη που δεν βρίσκονται εντός των περιοχών κάλυψης της δημοτικής συγκοινωνίας όπως το βορειοδυτικό τμήμα του οικισμού του Πατητηρίου και το νότιο τμήμα της Βότσης. Το όχημα αυτό προτείνεται να είναι ηλεκτρικό, εφόσον ο Δήμος έχει ήδη αιτηθεί την χρηματοδότηση για αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και σταθμών φόρτισης. Αν το όχημα είναι mini bus, τότε προτείνεται να διαθέτει ράμπα για την είσοδο ατόμων με αναπηρία.
- ❖ **Εμπλουτισμός του εξοπλισμού των στάσεων της δημοτικής συγκοινωνίας** σε όλο το δίκτυο με κατακόρυφη πληροφοριακή σήμανση Π-28 για τη στάση του λεωφορείου και τοποθέτηση πίνακα δρομολογίων. Σε συνδυασμό με την εφαρμογή της ήδη κατατεθείσας πρότασης για χρηματοδότηση αγοράς 4 στεγάστρων για τις στάσεις, θα διαμορφωθεί ένα περισσότερο άρτιο και οργανωμένο δίκτυο στάσεων. Τοποθέτηση ηλεκτρονικής πινακίδας ενημέρωσης των επιβατών για την ώρα άφιξης του λεωφορείου στις αφητηρίες της δημοτικής συγκοινωνίας στο λιμάνι, τη Χώρα και τη Στενή Βάλα.
- ❖ **Εξασφάλιση της πρόσβασης των ΑμεΑ και των χρηστών εναλλακτικών μορφών μετακίνησης στη δημόσια συγκοινωνία**, όπως είναι οι οδηγοί ποδηλάτων. Ιδιαίτερη σημασία έχει και η δυνατότητα επιβίβασης ΑμεΑ. Σε αυτό

θα συμβάλει και η αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων και των συναφών υποδομών (π.χ. διαβάσεις) που θα αυξήσει την κινητικότητα και την προσβασιμότητα όλων των χρηστών.



Εικόνα 76: Όχημα δημοτικής συγκοινωνίας Δήμου Αχαρνών με ράμπα για την πρόσβαση των ΑμΕΑ. (Πηγή: <https://www.athenstransport.com/2022/05/dimotiki-sygkoinonia-axarnon-3/>)

- ❖ **Τοποθέτηση infokiosks (Διαδραστικοί ψηφιακοί σταθμοί πληροφόρησης) στις αφετηρίες της δημοτικής συγκοινωνίας σε Πατητήρι, Χώρα και Στενή Βάλα.** Στα infokiosks ο χρήστης θα ενημερώνεται για τους βασικούς προορισμούς εντός του κάθε οικισμού, και γενικότερα εντός του νησιού, καθώς και για τους τρόπους με τους οποίους θα μπορεί να τους επισκεφθεί. Παράλληλα, θα είναι ορατοί και οι χρόνοι μετάβασης πεζή προς τους διάφορους προορισμούς εντός των οικισμών, καθώς επισημαίνοντας τις μικρές κατά κανόνα αποστάσεις, θα ενθαρρύνονται οι κάτοικοι και οι επισκέπτες να αφήνουν το ιδιωτικό τους μέσο και να περπατούν.

Για την αύξηση της ελκυστικότητας του μέσου προτείνεται η υιοθέτηση επιπλέον κινήτρων όπως:

- ❖ **Επέκταση της δυνατότητας αγοράς μειωμένου εισιτηρίου, πέρα από τις ομάδες Πολύτεκνων/Τρίτεκνων/Ανέργων και ΑμΕΑ⁴³, σε ηλικιωμένους και φοιτητές.**

⇒ **Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης**

Η στάθμευση αποτελεί ένα μείζον πρόβλημα στην Αλόνησο, το οποίο εμφανίζεται κυρίως κατά τους θερινούς μήνες. Το πρόβλημα καταγράφηκε εκτενώς κατά την επιτόπια αυτοψία του αναδόχου και παράλληλα αναγνωρίζεται και από τους ερωτηθέντες στα ερωτηματολόγια του ΣΒΑΚ, οι οποίοι χαρακτήρισαν ως αρκετά σοβαρά προβλήματα την στάθμευση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ο περιορισμός της παράνομης και άναρχης στάθμευσης απαιτεί δραστικές λύσεις, οι οποίες

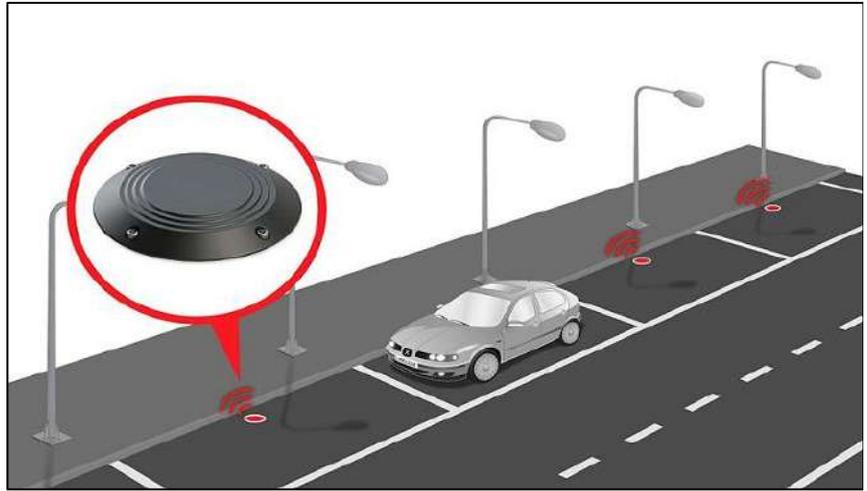
⁴³ https://bus.alonissos.gov.gr/current-bus-timetable_gr/

όμως για να επιτύχουν θα πρέπει να συνδυάζονται με την ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς και την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

- ❖ **Αναδιαμόρφωση** (μέσω οριζόντιας σήμανσης, σύμφωνα και με την ισχύουσα νομοθεσία⁴⁴) **των θέσεων στάθμευσης στον υφιστάμενο δημοτικό χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου**, πλησίον της Πυροσβεστικής. Απομάκρυνση των κάδων απορριμμάτων που καταλαμβάνουν σημαντική έκταση εντός του χώρου στάθμευσης, με σκοπό την εκμετάλλευση του συνόλου της χωρητικότητάς του. Χωροθέτηση των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμΕΑ. Η αξιοποίηση του χώρου αποτελεί κρίσιμη παράμετρο για τη μετρίαση του προβλήματος της στάθμευσης στο Πατητήρι, λόγω της γειννιάσής του προς την περιοχή του λιμένα που δέχεται τις υψηλότερες πιέσεις.
- ❖ **Εξεύρεση έκτασης για την χωροθέτηση χώρου στάθμευσης στην περιοχή του Πατητηρίου, της Χώρας Αλοννήσου και της Στενής Βάλας**. Η αναζήτηση για κατάλληλο χώρο πρέπει να περιλαμβάνει τόσο τις δημοτικές εκτάσεις, όσο και την πιθανότητα ενοικίασης ιδιωτικής έκτασης.
 - Στο Πατητήρι, είναι αναγκαίο ο νέος χώρος στάθμευσης να μπορεί να εξυπηρετήσει την ζήτηση που καταγράφηκε και η οποία ξεπερνάει τη νόμιμη προσφορά, εφόσον εφαρμοστεί και το εγκεκριμένο Master Plan. Βάσει των μετρήσεων συσσώρευσης στάθμευσης που εκτελέστηκαν στο Πατητήρι, η παραπάνω ζήτηση μετρήθηκε κατά μέσο όρο στα 55 οχήματα (~ έκταση 1,1 στρέμματος χώρου στάθμευσης), χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψιν η επιπλέον ζήτηση των μηνών Ιουλίου και Αυγούστου.
 - Στη Χώρα κατά τους θερινούς μήνες υπερκαλύπτεται η νόμιμη προσφορά του νέου δημοτικού χώρου στάθμευσης, με αποτέλεσμα να καταλαμβάνονται οι ειδικές θέσεις στάθμευσης (π.χ. ΑμεΑ, λεωφορείου), να υπάρχει παράνομη, άναρχη και οχλούσα στάθμευση τόσο εντός του χώρου στάθμευσης, όσο και κατά μήκος της κεντρικής οδού δημιουργώντας συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης, υποβαθμίζοντας επίσης το επίπεδο οδικής ασφάλειας (οχημάτων και πεζών). Κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να αναζητηθεί επιπλέον χώρος για στάθμευση.
 - Στη Στενή Βάλα, αν και δεν υπάρχει η υψηλή πίεση για στάθμευση, καθώς μεγάλο ποσοστό της τουριστικής κίνησης καταφτάνει στον οικισμό μέσω θαλάσσης, εντούτοις καταγράφηκε κατά την αυτοψία υψηλή ζήτηση για στάθμευση κατά μήκος της κεντρικής οδού που οδηγεί προς την παράκτια οδό, όπου και συγκεντρώνονται οι υπηρεσίες εστίασης. Η οδός αυτή δεν διαθέτει το απαιτούμενο πλάτος, για την παράλληλη εξυπηρέτηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας (υφιστάμενη ρύθμιση) και της παρόδιας στάθμευσης, έστω και στη μία παρειά, χωρίς να εμποδίζεται η κίνηση των οχημάτων. Στο μηδενικό σενάριο του ΣΒΑΚ προτάθηκε η πρόβλεψη για χωροθέτηση επιπλέον θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους και επισκέπτες στο πλαίσιο της ανέγερσης του ΚΕΕΚ Αλοννήσου. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, θεωρείται σκόπιμη η ανεύρεση χώρου για την δημιουργία δημοτικού χώρου στάθμευσης, στον οικισμό.
- ❖ **Εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου έξυπνου συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού και στις θέσεις στάθμευσης του λιμένα**, προκειμένου όλοι οι κάτοικοι του νησιού να μπορούν να ενημερωθούν ανά πάσα στιγμή και σε πραγματικό χρόνο για τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Η ενημέρωση θα γίνεται, μέσω της τοποθέτησης αισθητήρων σε καθεμία από τις προσφερόμενες θέσεις, σε εφαρμογή που θα εγκαθιστούν οι ενδιαφερόμενοι στο κινητό τους τηλέφωνο. **Παράλληλα, θα τοποθετηθούν έξυπνες**

⁴⁴ Π.Δ.455/76, όπως αυτό τροποποιήθηκε με τα Π.Δ.379/80 και 326/90 και ισχύει σήμερα.

πινακίδες που θα αναγράφουν τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Οι πινακίδες προτείνεται να τοποθετηθούν στην είσοδο του οικισμού του Πατητηρίου μετά τη διασταύρωση προς Χώρα/Γέρακα ώστε να είναι ορατή από όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου του νησιού, που εισέρχονται στο Πατητήρι, καθώς και στη Χώρα πριν την είσοδο του οικισμού.



Εικόνα 77: Έξυπνα συστήματα διαχείρισης στάθμευσης εκτός οδού και παρά την οδό (Πηγή: Διαδίκτυο)

- ❖ **Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης.** Το εσωτερικό τμήμα του κρηπιδώματος διαθέτει αρκετά μεγάλο πλάτος, ώστε να είναι δυνατή η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων.
- ❖ **Συντονισμός της δημοτικής συγκοινωνίας με τις επιχειρήσεις και τους εργαζόμενους στη Χώρα Αλοννήσου, καθώς και των εργαζομένων μεταξύ τους για τη μετάβαση από/προς το χώρο εργασίας, με σκοπό τη μείωση της ζήτησης για στάθμευση.** Η Χώρα αποτελεί ένα μικρό οικισμό, στον οποίο όμως συγκεντρώνονται πλήθος υπηρεσιών εστίασης και αναψυχής. Ως αποτέλεσμα, τους θερινούς μήνες που όλα τα καταστήματα είναι ανοιχτά, ο χώρος στάθμευσης καταλαμβάνεται σε μεγάλο βαθμό από τα οχήματα των εργαζομένων και οι επισκέπτες σταθμεύουν παράνομα επί της κεντρικής οδού. Θεωρείται σκόπιμο να υπάρξει μέριμνα για την προσθήκη επιπλέον πρωινών και βραδινών δρομολογίων προς τη Χώρα, ώστε να εξυπηρετούνται οι εργαζόμενοι και να μην χρειάζεται να χρησιμοποιήσουν ιδιωτικό όχημα για τη μετακίνησή τους. Επιπλέον, είναι απαραίτητο να εξετάζονται από τους εργαζομένους λύσεις car pooling για τη μείωση των οχημάτων που αναζητούν χώρο στάθμευσης στη Χώρα.
- ❖ **Ένταση της αστυνόμευσης για παραβιάσεις των ρυθμίσεων στάθμευσης και του Κ.Ο.Κ.** Η καταγραφή των σταθμευμένων οχημάτων που πραγματοποιήθηκε στο Πατητήρι κατέδειξε όχι μόνο την πλήρη καταστρατήγηση των ρυθμίσεων στάθμευσης, αλλά και την απροθυμία των οδηγών να αναζητήσουν ελεύθερη θέση στάθμευσης, στις διαθέσιμες θέσεις του λιμένα. Ως εκ τούτου πέρα από το εμφανές πρόβλημα της περιορισμένης προσφοράς στάθμευσης, σε σχέση με τη ζήτηση, πρέπει να αντιμετωπιστεί ριζικά και το ζήτημα της ανεπάρκειας ελέγχων και επιβαλλόμενων ποινών στους οδηγούς που σταθμεύουν παράνομα και δημιουργούν προβλήματα στην ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων. Ο συνδυασμός μάλιστα της εξεύρεσης νέου χώρου για στάθμευση, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, με την αποτελεσματικότερη αστυνόμευση, και τα υπόλοιπα προτεινόμενα μέτρα, αναμένεται να αποτελέσουν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αντιμετώπισης της άναρχης και παράνομης στάθμευσης.

- ❖ **Συντήρηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης.** Η πολιτική της στάθμευσης δεν σταματά στην εφαρμογή των προτάσεων των εγκεκριμένων κυκλοφοριακών μελετών, αλλά οφείλει να μεριμνά για την καλή συντήρηση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και των διαγραμμίσεων. Στην Αλόνησο η υφιστάμενη κατακόρυφη σήμανση διατηρείται σε καλή κατάσταση, ενώ η οριζόντια σήμανση είναι απαραίτητο να συντηρηθεί.

⇒ **Μείωση των εκπομπών ρύπων – Προστασία του περιβάλλοντος.**

- ❖ **Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου,** ώστε να καταγραφεί η διείδυση της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα των μόνιμων κατοίκων και των επισκεπτών του νησιού, και να εξεταστεί αν έχει προκύψει ανάγκη για την εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην εγκατάσταση φορτιστών σε νέους χώρους στάθμευσης, καθώς και στη Στενή Βάλα στο νέο μουσείο Αρχαιοτήτων. Επίσης πρέπει να διερευνηθεί η διείδυση ηλεκτροκίνητων οχημάτων στον στόλο των Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ, για τα οποία δεν χωροθετήθηκε σταθμός φόρτισης κατά την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. Το Σ.Φ.Η.Ο. αναθεωρείται τακτικά, κατ' ελάχιστον ανά πέντε (5) έτη, σύμφωνα με το άρθρο 14 της ΥΑ υπ' αριθμό ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 (ΦΕΚ 4380/05-10-2020).

⇒ **Λοιπά υποστηρικτικά έργα και δράσεις**

- ❖ Εκπαίδευση μαθητών και παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης και οδικής ασφάλειας.
- ❖ Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας
- ❖ Οργάνωση περιηγητικών διαδρομών για κατοίκους και επισκέπτες

15.1.2.2 Ριζοσπαστικό Σενάριο

Το ριζοσπαστικό σενάριο για τον Δήμο Αλοννήσου περιλαμβάνει περισσότερες δραστηριότητες όσον αφορά στα ζητήματα που συνθέτουν το Κοινό Όραμα για τον Δήμο. Στο πλαίσιο αυτό γίνεται προσπάθεια για μια σταδιακή μετάβαση προς ένα μοντέλο κινητικότητας που θα στηρίζεται σε μια εκτεταμένη μορφή ήπιων μετακινήσεων στο νησί που θα συνοδεύεται από χαμηλές εκπομπές ρύπων και την συνολική αναμόρφωση της λειτουργίας της δημόσιας συγκοινωνίας.

Προϋπόθεση για την εφαρμογή των προτάσεων του ριζοσπαστικού σεναρίου αποτελεί η κατασκευή του νέου εμπορικού – επιβατικού λιμένα στον όρμο Σπαρτίνες, έργο για το οποίο έχει εκπονηθεί τα προηγούμενα χρόνια μια σειρά από μελέτες (Προμελέτη, Ακτομηχανική Μελέτη, Γεωλογική Μελέτη, Τοπογραφική Μελέτη κ.α.) από τον Δήμο Αλοννήσου και η υλοποίησή του βρίσκεται σε προτεραιότητα για το μέλλον. Η μεταφορά του λιμένα σε νέα θέση αναμένεται να περιορίσει δραστικά τις κυκλοφοριακές πιέσεις που δημιουργούνται σε όλο το κύριο οδικό δίκτυο του Πατητηρίου και κυρίως στην περιοχή του υφιστάμενου λιμένα, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, καθώς πλέον τα οχήματα δεν θα διασχίζουν αναγκαστικά την έδρα του νησιού για να μετακινηθούν προς τον προορισμό τους. Παράλληλα, θα αποσυμφορήσει το δίκτυο από την κίνηση βαρέων οχημάτων και θα καταστήσει πιο ήπιες τις μετακινήσεις, ακόμα και στις περιόδους της αιχμής της τουριστικής κίνησης. Με αυτόν τον τρόπο θα δημιουργηθούν οι συνθήκες για την θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ακόμα και στην κεντρική οδό του Πατητηρίου, χωρίς να εγείρονται τα θέματα λειτουργικού χαρακτήρα και ασφάλειας που υπάρχουν σήμερα λόγω της λειτουργίας του, ως βασικού άξονα σύνδεσης του νησιού με το λιμάνι.

Στο σενάριο αυτό, διατηρούνται αρχικά όλες οι προτάσεις που τέθηκαν στο ήπιο σενάριο που αφορούν την κυκλοφοριακή οργάνωση και την ασφάλεια στις μετακινήσεις, την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, την ενθάρρυνση της εναλλακτικής μετακίνησης, τον περιορισμό του προβλήματος της στάθμευσης και την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης. Επιπλέον αυτών προτείνονται τα εξής:

⇒ **Διαχείριση κυκλοφορίας – Ασφαλείς μετακινήσεις**

- ❖ **Μετατροπή της κεντρικής οδού του Πατητηρίου προς τον λιμένα από το ύψος της εξόδου του δημοτικού χώρου στάθμευσης μέχρι τον λιμένα, του οδικού δικτύου του λιμένα, της οδού προς Κάβο, της οδού προς Ρουσούμ Γυαλό και της οδού προς Βότση σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (σε συνδυασμό με την περιοδική απαγόρευση κυκλοφορίας στην οδό Δολόπων και στον προβλήτα τουριστικών σκαφών, όπως καταγράφηκε στις προτάσεις του ήπιου σεναρίου).** Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδων Π1-92 για αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως ήπιας κυκλοφορίας στις εισόδους της περιοχών αυτών ήτοι:

- Στην κεντρική οδό νότια της εξόδου του χώρου στάθμευσης και της νησίδας
- Στην είσοδο στο οδικό δίκτυο του λιμένα από τον προβλήτα του λιμένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.
- Στην είσοδο στο οδικό δίκτυο του λιμένα από τον δυτικό οδικό άξονα.
- Στην είσοδο των οδών προς Κάβο και Ρουσούμ Γυαλό στον κόμβο του Δημαρχείου
- Στην είσοδο της Βότσης στη διασταύρωση από την κεντρική οδό.
- Στην είσοδο της κεντρικής οδού της Βότσης από το αλιευτικό καταφύγιο.

Στην κεντρική οδό, η οποία αποτελεί τη βασική σύνδεση του λιμένα με το υπόλοιπο νησί, προτείνονται επιπλέον παρεμβάσεις για την προειδοποίηση των οδηγών και την εμπέδωση του χαρακτήρα της οδού, όπως η επίστρωση του οδοστρώματος με κυβόλιθο, πλάκες ή σταμπωτό δάπεδο.

Στην οδό προς Κάβο προτείνεται η επέκταση της πλακόστρωσης της οδού μέχρι τον κόμβο του Δημαρχείου, δεδομένης και της ένταξης της οδού στις πεζοπορικές διαδρομές του νησιού.



Εικόνα 78: Οδός Σωκράτους ήπιας κυκλοφορίας στο Χαλάνδρι Αττικής (Πηγή: Διαδίκτυο)

⇒ **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς – Βιώσιμες μετακινήσεις**

- ❖ **Δημιουργία μιας νέας συγκοινωνίας που θα συνδέει το Πατητήρι με τους κοντινούς προορισμούς του Ρουσούμ Γυαλού και της Βότσης με ηλεκτρικό πλοίο.** Στο πλαίσιο της προσπάθειας για την αποτροπή της χρήσης Ι.Χ. οχημάτων για τις μετακινήσεις στην Αλόνησο προτάθηκε ήδη η πύκνωση των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας προς τη Χώρα και την Στενή Βάλα και η προσθήκη μιας νέας γραμμής που θα διέρχεται από το εσωτερικό των οικισμών της Βότσης και του Πατητηρίου και θα τις συνδέει με τις παραλίες του νησιού μέσω VAN ή mini bus, σε συνδυασμό με την ενίσχυση της πεζής μετακίνησης και του ποδηλάτου. Η στόχευση αυτή ολοκληρώνεται με μια νέα πλωτή συγκοινωνία η οποία θα το συνδέει σε ~15 λεπτά με τον Ρουσούμ Γυαλό και τη Βότση. Οι προορισμοί αυτοί συνδέονται σήμερα μεταξύ τους πεζή μέσω σύντομης διαδρομής 850μ. (~12 λεπτά) για τον Ρουσούμ Γυαλό και επιπλέον 500μ. (~10 λεπτά) για το αλιευτικό καταφύγιο της Βότσης, που όμως περιλαμβάνει σοκάκια με μεγάλες κλίσεις και αρκετά σκαλοπάτια. Η σύνδεση μέσω του πιο ήπιου κύριου οδικού δικτύου απαιτεί πεζή μετακίνηση 1,3 χλμ προς Ρουσούμ Γυαλό (~15 λεπτά) και 2,2 χλμ προς Βότση (~30 λεπτά) από τον λιμένα. Η πλωτή μετακίνηση θα προσφέρει την πρόσβαση σε ίδιο ή και λιγότερο χρόνο και αναμένεται να προτιμάται από πολλούς επισκέπτες στις ζεστές θερινές καιρικές συνθήκες, ιδιαίτερα ηλικιωμένους και λοιπές ευπαθείς ομάδες. Το οικολογικό αποτύπωμα ενός τέτοιου πλοίου μπορεί να είναι ακόμα και μηδενικό, καθώς θα μπορεί αξιοποιεί την ηλιακή ενέργεια μέσω ηλιακών πάνελ, ενώ θα έχει και τη δυνατότητα φόρτισης από το ηλεκτρικό δίκτυο του νησιού.

15.1.3 Ορίζοντας 10ετίας – Μέσο-μακροπρόθεσμο σενάριο

Όπως και κατά την ανάλυση του βραχυπρόθεσμου σεναρίου, εξετάζονται και εδώ 2 διαφορετικά σενάρια ανάλογα με την πολιτική και την έκταση των παρεμβάσεων ανά θεματική ενότητα. Για κάθε σενάριο υιοθετούνται οι παρεμβάσεις του χρονικού ορίζοντα 5ετίας του αντίστοιχου σεναρίου και κατά κανόνα επεκτείνονται σε περισσότερα τμήματα του οδικού δικτύου.

Στη χρονική αυτή περίοδο γίνεται και αναθεώρηση του ΣΒΑΚ σύμφωνα με το Άρθρο 9, παρ. 2 του Ν. 4784/2021. Όπως αναφέρεται, το ΣΒΑΚ αναθεωρείται οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών και οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από τον χαρακτηρισμό του ως ΣΒΑΚ.

15.1.3.1 Ήπιο σενάριο

⇒ Διαχείριση κυκλοφορίας – Ασφαλείς μετακινήσεις

- ❖ **Εφαρμογή μελέτης για την γεωμετρική βελτίωση του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά.** Κατόπιν της εκπόνησης της μελέτης σε ορίζοντα 5ετίας από την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, προτείνεται η εφαρμογή της για την όσο το δυνατόν ταχύτερη βελτίωση της γεωμετρίας ενός κόμβου που χρησιμοποιείται τακτικά από κατοίκους και επισκέπτες για την πρόσβαση στην παραλία του Μεγάλου Μουρτιά.

⇒ Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - προσβασιμότητα

- ❖ **Επέκταση των υποδομών κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών, στις εξής περιοχές:**
 - Στην περιοχή του λιμένα Πατητηρίου, πλησίον της παιδικής χαράς.
 - Σε χώρο βόρεια του δημοτικού σχολείου.
 - Εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης.
 - Στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου εντός κοινόχρηστου χώρου.
- ❖ **Ανάδειξη, και βελτίωση περισσότερων περιηγητικών διαδρομών με έμφαση σε αυτές που βρίσκονται πλησίον των κεντρικών οικισμών του νησιού.** Στο στάδιο αυτό προτείνεται η ανάδειξη των περιηγητικών διαδρομών που ξεκινούν από τη Χώρα Αλοννήσου προς Καλόβουλο, Μικρό Μουρτιά (κυκλική) και Μεγάλο Μουρτιά – Πατητήρι.

⇒ Μέσα Μαζικής Μεταφοράς – Βιώσιμες μετακινήσεις

- ❖ Κατόπιν του εμπλουτισμού του εξοπλισμού των στάσεων με κατακόρυφη σήμανση, πίνακα δρομολογίων και τέσσερα (4) στέγαστρα, προτείνεται η εκπόνηση μελέτης για **να προσδιοριστούν όλες οι πιθανές στάσεις που μπορεί να τοποθετηθεί στέγαστρο και καθιστικό σώμα και η εγκατάστασή τους.** Το μέτρο αυτό είναι απαραίτητο, τόσο για την ασφάλεια των επιβατών, ιδιαίτερα στις στάσεις που χωροθετούνται εκτός του αστικού περιβάλλοντος, όσο και για την προστασία τους από τις καιρικές συνθήκες, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες.
- ❖ **Αύξηση των δυνατοτήτων πληροφόρησης του επιβάτη με μεθόδους τηλεματικής.** Οι εφαρμογές τηλεματικής αφορούν στην ενημέρωση του επιβάτη επί της στάσης με ηλεκτρονική πινακίδα ενημέρωσης για το επόμενο διαθέσιμο δρομολόγιο (αύξηση των στάσεων που διαθέτουν πινακίδα με έμφαση στις στάσεις προς Στενή Βάλα, όπου τα δρομολόγια είναι λιγότερα κατά τη διάρκεια της ημέρας), εντός του οχήματος για τη θέση αυτού, ενώ δίνουν και τη δυνατότητα απομακρυσμένης πληροφόρησης μέσω εφαρμογών στον υπολογιστή ή το κινητό τηλέφωνο για τα δρομολόγια, τις στάσεις και τη θέση του λεωφορείου της δημοτικής συγκοινωνίας σε πραγματικό χρόνο. Στο μέτρο

αυτό προτείνεται η επέκταση των εφαρμογών τηλεματικής με ηλεκτρονικές πινακίδες εντός του οχήματος και με τη δημιουργία αντίστοιχης ηλεκτρονικής εφαρμογής, σε συνδυασμό με την αύξηση των ηλεκτρονικών πινακίδων και τοποθέτηση τους στο σύνολο των στάσεων.

- ❖ Εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικών πληρωμών για την αγορά εισιτηρίου της δημοτικής συγκοινωνίας.

⇒ **Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης**

- ❖ Τοποθέτηση αισθητήρων σε διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμΕΑ, με σκοπό τον έλεγχο της στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο και την εξάλειψη της αντικοινωνικής στάθμευσης.



Εικόνα 79: Τοποθέτηση αισθητήρων μπροστά από ράμπες για ΑμΕΑ, στο Δήμο Αθηναίων. (Πηγή: Διαδίκτυο)

⇒ **Μείωση των εκπομπών ρύπων – Προστασία του περιβάλλοντος.**

- ❖ Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου, και εκ νέου επισκόπηση των αναγκών ηλεκτροκίνησης που έχουν διαμορφωθεί.

⇒ **Λοιπά υποστηρικτικά έργα και δράσεις**

- ❖ Εξεύρεση χώρων για την κατασκευή πλατείας και παιδικής χαράς σε κάθε οικισμό, με έμφαση στη Στενή Βάλα και τα Καλαμάκια, σύμφωνα και με την πρόταση του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Αλοννήσου (Το Β2 Στάδιο έχει εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο Αλοννήσου με την 250/18-12-2015 απόφαση).

- ❖ Δημιουργία πλατφόρμας, αντίστοιχης με το infokiosk που αναφέρθηκε παραπάνω, για την προώθηση των σημείων ενδιαφέροντος του Δήμου και των εναλλακτικών τρόπων επίσκεψης αυτών (Μ.Μ.Μ, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση και πράσινες διαδρομές).

15.1.3.2 Ριζοσπαστικό Σενάριο

⇒ Διαχείριση κυκλοφορίας – Ασφαλείς μετακινήσεις

- ❖ Επέκταση της περιοχής ήπιας κυκλοφορίας σε όλο τον οικισμό του Πατητηρίου, μέσω τοποθέτησης κατακόρυφης σήμανσης Π-92 στην είσοδο του οικισμού, μετά τον κόμβο προς Χώρα/Γέρακα.

⇒ Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - προσβασιμότητα

- ❖ Επέκταση της περιοδικής απαγόρευσης κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων στο Πατητήρι από τον χώρο στάθμευσης έως τον λιμένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στη διάρκεια της ημέρας, κατά τους θερινούς μήνες. Η είσοδος θα επιτρέπεται μόνο σε οχήματα ΑμΕΑ, ΤΑΞΙ, συλλογικά μέσα μεταφοράς, οχήματα τροφοδοσίας, οχήματα με ειδική άδεια, ποδήλατα και οχήματα μικροκινητικότητας (π.χ. ηλεκτρικά πατίνια). Η εφαρμογή του μέτρου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη δρομολόγηση από τον Δήμο όλων των απαραίτητων υποδομών που έχουν περιγραφεί παραπάνω για την ενίσχυση της πεζής μετακίνησης, του ποδήλατου και της δημόσιας συγκοινωνίας. Με το μέτρο αυτό ουσιαστικά ολοκληρώνεται η στόχευση για δραστικό περιορισμό στη χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων στην πλέον επιβαρυσμένη περιοχή του νησιού. Ήδη η θεσμοθέτηση της περιοχής ως ήπιας κυκλοφορίας, οι παρεμβάσεις ηπιοποίησης και η ανάπτυξη υποδομών για ποδήλατα και πατίνια έχουν δρομολογήσει τη σταδιακή αλλαγή των κυκλοφοριακών συνθηκών εντός και γύρω από τον λιμένα του Πατητηρίου. Δίνεται έτσι η δυνατότητα να δημιουργηθεί μια περιοχή με αμιγώς εναλλακτικές μορφές μετακίνησης. Η παρέμβαση αναμένεται να αναβαθμίσει την περιοχή και να δημιουργήσει έναν πυρήνα περιπάτου με αύξηση των χρήσεων και υπηρεσιών εμπορίου και εστίασης, τόσο στην κεντρική οδό, όσο και σε γύρω σοκάκια.

⇒ Μέσα Μαζικής Μεταφοράς – Βιώσιμες μετακινήσεις

- ❖ Υιοθέτηση μέτρων προώθησης των συνδυασμένων μετακινήσεων FTS (Flexible Transport Services) για την πληρέστερη εξυπηρέτηση των αναγκών κινητικότητας εντός του Δήμου. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η δημιουργία μίας on-demand δημόσιας συγκοινωνίας που να αφορά τα ΑμΕΑ. Με τον τρόπο αυτό τα ΑμΕΑ θα μπορούν να μετακινηθούν προς οποιοδήποτε προορισμό για την εξυπηρέτηση των καθημερινών τους αναγκών. Παράλληλα, θα υπάρχει πρόσβαση σε μέρη που δεν καλύπτει η υφιστάμενη δημόσια συγκοινωνία, όπως οι παραλίες Μηλιά και Γλύφα, όπου τους θερινούς μήνες εγκαθίστανται ράγες σταθερής τροχιάς για την είσοδο των ατόμων με αναπηρία στη θάλασσα.



Εικόνα 80: Van ειδικά διαμορφωμένο για τη μεταφορά ΑμΕΑ που χρησιμοποιείται ως ΤΑΞΙ

- ❖ Σταδιακή αντικατάσταση του συνόλου των δημοτικών οχημάτων με ηλεκτρικά οχήματα, σε περίπτωση που υπάρχουν επιπλέον ανάγκες σε σχέση με την ήδη προγραμματισμένη προμήθεια ηλεκτρικών οχημάτων.

⇒ **Λοιπά υποστηρικτικά έργα και δράσεις**

- ❖ Εκπαίδευση και επιμόρφωση των κατοίκων, ως προς τα οφέλη των υπηρεσιών που αφορούν την κινητικότητα με μέσα κοινής χρήσης. Έμφαση πρέπει να δοθεί στη μείωση των μετακινούμενων οχημάτων που θα συντελέσει στο να περιοριστούν τα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης και παράνομης στάθμευσης.

15.1.4 Ορίζοντας >10ετίας – Μακροπρόθεσμο σενάριο

Στο σενάριο αυτό ουσιαστικά ολοκληρώνεται το πλέγμα μέτρων που έχει προταθεί. Ο Δήμος Αλοννήσου έχει πλέον βάλει τις βάσεις για τη μετάβαση σε ένα μοντέλο κινητικότητας που έχει τη δημόσια συγκοινωνία, την πεζή μετακίνηση, το ποδήλατο και την μικροκινητικότητα στο επίκεντρο. Ιδιαίτερη σημασία εδώ έχει να γίνει μια αποτίμηση των όσων έχουν υλοποιηθεί εντός της δεκαετίας από την έγκριση του ΣΒΑΚ, να αξιολογηθεί η επιτυχία των μέτρων και να χαραχθούν τα επόμενα βήματα, σε συνδυασμό με την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.

15.1.4.1 Ήπιο σενάριο

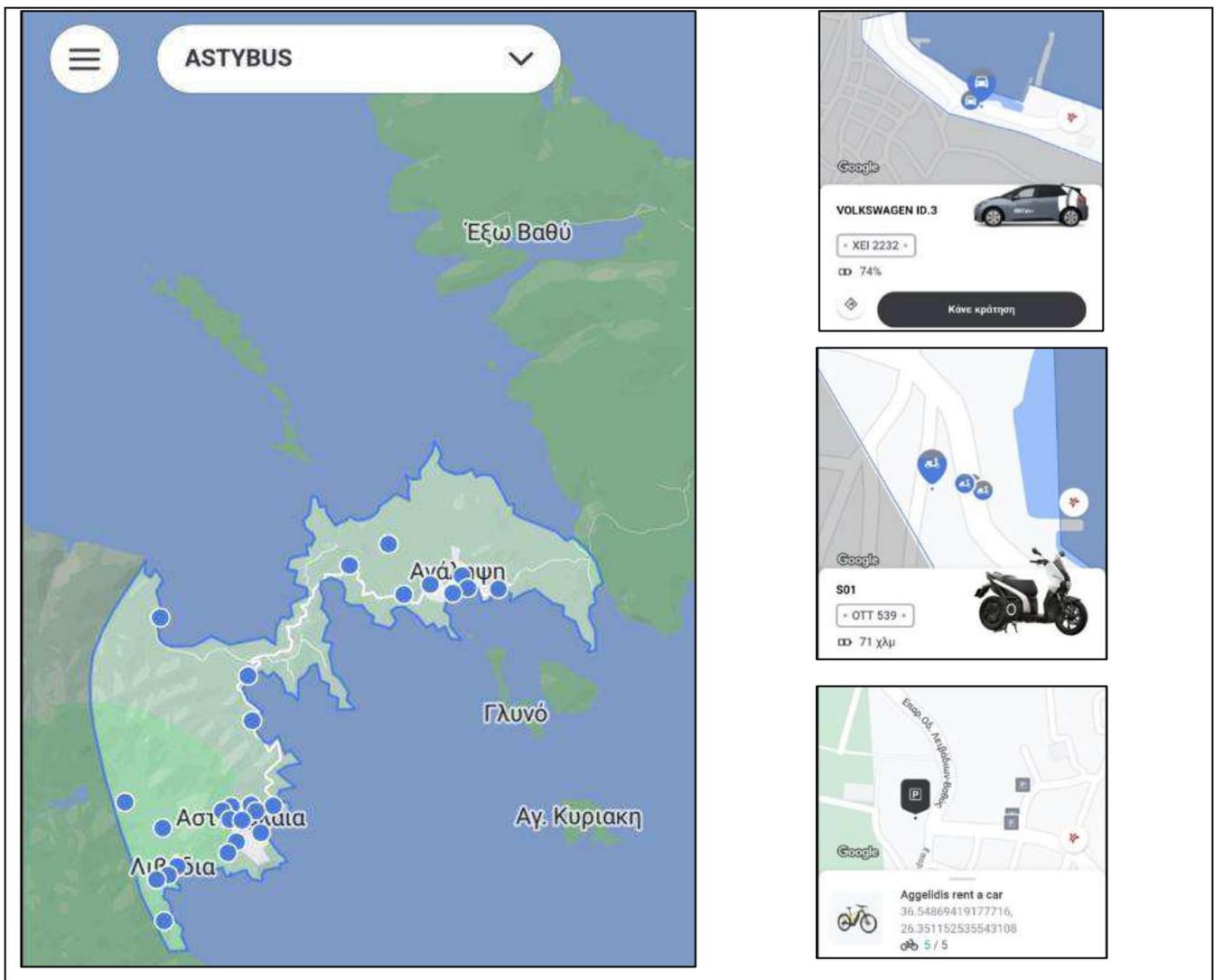
⇒ **Διαχείριση κυκλοφορίας – Ασφαλείς μετακινήσεις**

- ❖ Ολοκλήρωση του συνόλου των παρεμβάσεων που έχουν εγκριθεί για τον ορίζοντα των 5 και 10 ετών από την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.
- ⇒ **Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - προσβασιμότητα**
- ❖ **Ανάδειξη, και βελτίωση περισσότερων περιηγητικών διαδρομών.** Στο στάδιο αυτό προτείνεται η ανάδειξη των περιηγητικών διαδρομών που ξεκινούν από το Πατητήρι προς Σπαρτίνες – Μεγάλο χωράφι (από το σημείο που έχει ήδη αναδειχθεί στο μεσοπρόθεσμο στάδιο), Μεγάλη Άμμο – Μεγάλο χωράφι, καθώς και τη συνδετήρια διαδρομή μεταξύ των 2.
- ⇒ **Λοιπά υποστηρικτικά έργα και δράσεις**
- ❖ **Συντήρηση και ενημέρωση των ηλεκτρονικών εφαρμογών που έχουν αναπτυχθεί** (π.χ. έξυπνο σύστημα στάθμευσης, τηλεματική για τη δημοτική συγκοινωνία κ.λπ.)

15.1.4.2 Ριζοσπαστικό Σενάριο

- ⇒ **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς – Βιώσιμες μετακινήσεις**
- ❖ **Ολοκληρωμένο «έξυπνο» ψηφιακό σύστημα διαχείρισης των μεταφορών και της στάθμευσης.** Το σύστημα αυτό θα περιλαμβάνει το σύνολο των μεταφορικών επιλογών στο νησί της Αλοννήσου σε μία ψηφιακή πλατφόρμα, η οποία θα είναι διαθέσιμη μέσω εφαρμογής στο κινητό τηλέφωνο. Σκοπός της λειτουργίας αυτής της πλατφόρμας είναι η οργάνωση και η ενοποίηση των διαθέσιμων επιλογών μετακίνησης, ώστε να είναι εύκολος και γρήγορος ο προγραμματισμός της επιθυμητής μετακίνησης από τον κάτοικο και τον επισκέπτη. Με τον τρόπο αυτό, δίνοντας πληθώρα επιλογών μετακίνησης και επενδύοντας στη σταδιακή επέκταση των περιοχών κάλυψης της συγκοινωνίας, αναμένεται να μειωθεί δραστικά η ανάγκη μετακίνησης με ιδιωτικό μέσο εντός του νησιού.
Για τη λειτουργία ενός τέτοιου συστήματος απαιτείται εκ μέρους του Δήμου η προμήθεια ηλεκτρικού van και μεταφορικών μέσων που θα χρησιμοποιηθούν ως κοινόχρηστα οχήματα. Τέτοια οχήματα θα είναι ηλεκτρικά αυτοκίνητα και δίκυκλα, σε συνδυασμό με τις ήδη διαμορφωμένες υποδομές κοινόχρηστων ποδηλάτων και πατινιών. Οι επιλογές μετακίνησης που θα διατίθενται είναι οι εξής:
 - **On demand μετακίνηση σε προεπιλεγμένα σημεία του νησιού μέσω ηλεκτρικού λεωφορείου ή van.** Ο ενδιαφερόμενος κάτοικος ή επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα να επιλέξει τον τόπο επιβίβασης και αποβίβασης από τις διαθέσιμες επιλογές που σε πρώτο στάδιο αναμένεται να καλύπτουν τους βασικούς οικισμούς του νησιού και τις πλέον προσβάσιμες παραλίες. Κατά την εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος, η υπάρχουσα δημοτική συγκοινωνία μπορεί να καταργηθεί για τη θερινή περίοδο ή να λειτουργήσει παράλληλα ως ένα πιο οικονομικό σταθερό μέσο μετακίνησης μεταξύ των οικισμών Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου – Στενή Βάλα.
 - **Υπηρεσία διαμοιρασμού οχημάτων (car sharing)** με δυνατότητα ενοικίασης αυτοκινήτου, δίκυκλου, ποδηλάτου και πατινιού. Ουσιαστικά, δημιουργείται μια υπηρεσία κοινής χρήσης οχημάτων, όπου τα οχήματα θα χρησιμοποιούνται για μικρότερα χρονικά διαστήματα (π.χ. 2-3 ώρες έως 24 ώρες) και θα είναι διαθέσιμα σε διάφορα σημεία στο νησί.

- Υπηρεσία συνεπιβατισμού (car pooling).** Ο ιδιοκτήτης Ι.Χ. οχήματος θα έχει τη δυνατότητα να εγγράφεται στην πλατφόρμα και να ενημερώνει για τις διαδρομές που θα πραγματοποιήσει το όχημα του, ώστε να γίνει κράτηση από τους ενδιαφερόμενους χρήστες της υπηρεσίας. Το μέτρο αυτό αναμένεται να συντελέσει στη ριζική μείωση των μετακινούμενων οχημάτων, ιδιαίτερα των εργαζομένων που πραγματοποιούν συγκεκριμένες καθημερινές διαδρομές. Με σκοπό τη διάδοση και εδραίωση της κουλτούρας του συνεπιβατισμού προτείνεται η διαμόρφωση κινήτρων για τους οδηγούς των οχημάτων που θα εγγραφούν στην υπηρεσία, όπως αποκλειστικές θέσεις στάθμευσης, στάθμευση με μειωμένο κόστος κ.α.
- Υπηρεσία κράτησης θέσης στάθμευσης.** Στο στάδιο αυτό οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης θα είναι πλέον κλειστοί, οι θέσεις θα είναι αριθμημένες και η είσοδος θα γίνεται μόνο με την επίδειξη της κράτησης. Ο Δήμος μπορεί να επιλέξει την τιμολογιακή πολιτική της στάθμευσης, πιθανές εκπτώσεις για συγκεκριμένους χρήστες (π.χ. εγγεγραμμένους στο σύστημα car pooling, κατοίκους, οδηγούς ηλεκτρικών οχημάτων κ.α.) καθώς και το χρονικό διάστημα λειτουργίας του μέτρου (π.χ. για τους μήνες Ιούνιο – Σεπτέμβριο).



Εικόνα 81: Εφαρμογή astyMove για την on demand μετακίνηση (astybus) και το διαμοίρασμα οχημάτων (astygo) με χρήση ηλεκτρικών οχημάτων (αυτοκίνητα, scooter και πατινία) στο νησί της Αστυπάλαιας. Το σύστημα βρίσκεται ήδη σε πλήρη εφαρμογή. (Πηγή: Περιβάλλον εφαρμογής astyMove)

- ⇒ **Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - προσβασιμότητα**
 - ❖ **Ανάδειξη του συνόλου των περιηγητικών διαδρομών.** Στο μακροπρόθεσμο στάδιο του ριζοσπαστικού σεναρίου προτείνεται η επέκταση των εργασιών ανάδειξης και βελτίωσης των περιηγητικών διαδρομών, στο σύνολο των διαδρομών αυτών.
- ⇒ **Μείωση των εκπομπών ρύπων – Προστασία του περιβάλλοντος.**
 - ❖ **Κίνητρα για την αύξηση της χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων.** Δεδομένης της σημαντικής αύξησης της διείσδυσης των ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε ορίζοντα δεκαετίας και με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυσή της, προτείνεται η εφαρμογή σχετικών κινήτρων. Ενδεικτικά παραδείγματα είναι η αύξηση των θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για ηλεκτροκίνητα οχήματα ή η παροχή εκπτώσεων στο κόστος στάθμευσης των οχημάτων αυτών, εφόσον επιλεγεί από τον Δήμο η τιμολόγηση της στάθμευσης.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

- A) Παρουσίαση αναδόχου κατά την 1^η δημόσια διαβούλευση του ΣΒΑΚ Αλοννήσου
- B) Ερωτηματολόγια στο πλαίσιο της έρευνας προθέσεων κοινού του ΣΒΑΚ

A. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 1^Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ:
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(ΣΒΑΚ) ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ**



Ενημέρωση για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την προώθηση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού για ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών στο Δήμο με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής:

Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα υφιστάμενα τοπικά προβλήματα κινητικότητας - Όραμα & Προτεραιότητες

Ρόλος φορέων & πολιτών

Παρασκευή, 15/07/2022



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.
Νηρέως 10 | Π. Φάληρο 17561 | τηλ: (210)9854850 | fax: (210)9858929 | email: info@vmcconsulting.gr | www.vmcconsulting.gr

 **Περιεχόμενα**

- Γιατί ΣΒΑΚ; <Διαμόρφωση οράματος>
- Τι είναι το ΣΒΑΚ;
- Στόχοι-Πλεονεκτήματα του ΣΒΑΚ
- Κύκλος ΣΒΑΚ – Μεθοδολογία
- Περιοχή παρέμβασης
- Βέλτιστες πρακτικές – Μαθαίνοντας από την εμπειρία άλλων

Αν φανταστείς την περιοχή σου σε 5-10 χρόνια, πώς θα ήθελες να είναι;



...διαμορφώνοντας το Κοινό Όραμα του Δήμου



Περαιτέρω ανάδειξη της περιοχής σε δημοφιλή τουριστικό προορισμό



Εξασφάλιση εύκολης και γρήγορης πρόσβασης μέσω και της εναλλακτικής μετακίνησης



Ένα μέρος με επιχειρήσεις που ευημερούν



Απόδοση δημόσιου χώρου στους πολίτες- Συνολική αστική ανάπλαση της περιοχής παρέμβασης



Εφαρμογές έξυπνης κινητικότητας - Ηλεκτροκίνηση



Πράσινο στόλο οχημάτων για την εξυπηρέτηση της δημόσιας συγκοινωνίας

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)



“Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης”.

(Πηγή: Οδηγίες ELTIS, Ν.4784/2021



ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



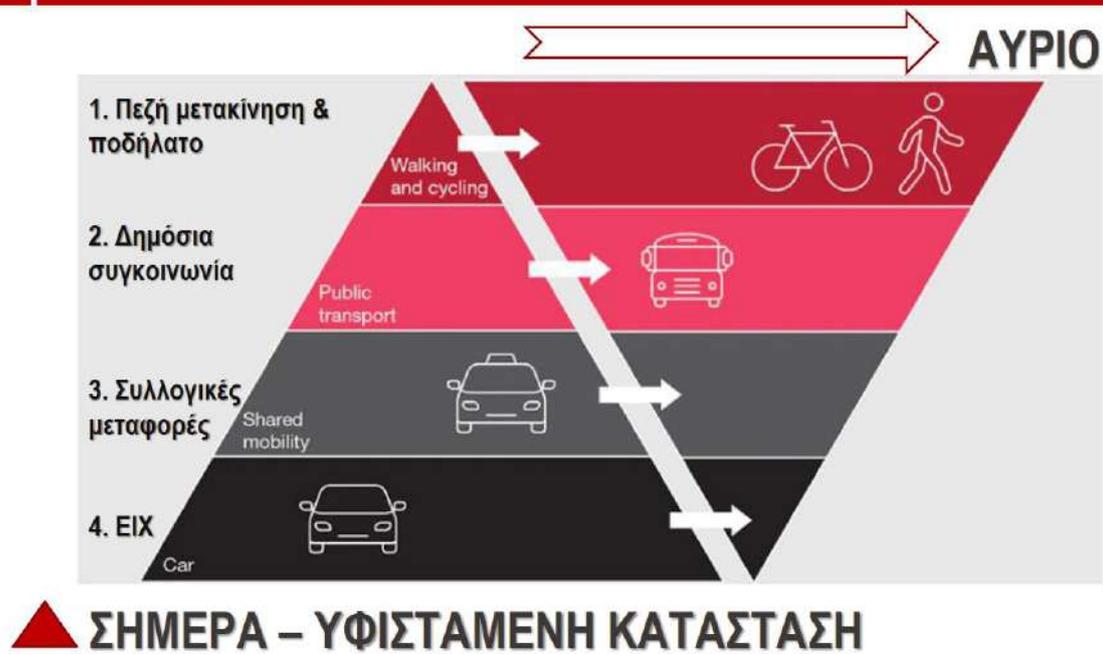
Παραδοσιακή προσέγγιση

- Φυσική διάσταση
- Κινητικότητα
- Έμφαση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Δρόμος ως βασικός διάδρομος κίνησης
- Μηχανοκίνητη κυκλοφορία για όλες τις μετακινήσεις
- Σχέδια αναφορικά με την πρόβλεψη και την εξέλιξη της κυκλοφορίας
- Οικονομική αποτίμηση
- Η μετακίνηση ως ικανοποίηση της ζήτησης
- Αύξηση ταχύτητας
- Ελαχιστοποίηση του χρόνου μετακίνησης
- Διαχωρισμός ανθρώπων και κυκλοφορίας

Νέες προοπτικές

- Κοινωνική διάσταση
- Προσπελασιμότητα
- Ανθρωποκεντρική προσέγγιση
- Ο δρόμος ως χώρος
- Όλα τα μέσα μεταφοράς με τους πεζούς και τα ποδήλατα να έχουν προτεραιότητα έναντι των χρηστών του ΙΧ.
- Όραμα για το σύνολο της πόλης
- Πολυκριτηριακή ανάλυση, λαμβάνοντας υπόψη περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια
- Ήπια κυκλοφορία
- Οι μετακινήσεις ως ικανοποίηση της ζήτησης
- Λογικοί χρόνοι μετακίνησης
- Συνύπαρξη ανθρώπων και κυκλοφορίας

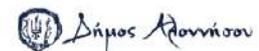
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΠΟΥ ΘΕΤΕΙ



17 ΣΤΟΧΟΙ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals –SDGs)



ΤΙ ΕΠΙΔΙΩΚΕΙ ΕΝΑ ΣΒΑΚ; ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ;



- Ορθή χρήση περιορισμένων πόρων (ισορροπημένο μίγμα μέτρων διαχείρισης κινητικότητας με χαμηλό κόστος).
- Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών, προκειμένου το Σχέδιο να αποκτήσει υψηλό **επίπεδο "δημόσια αποδοχή και νομιμοποίηση"**.
- Ποιοτικότερες και πληρέστερες μελέτες
- Στροφή προς μια νέα πολιτική αστικής κινητικότητας - Δημιουργία Κοινού Οράματος πλήρως συμφωνημένο από όλους (θεσμικά όργανα, πολίτες, εμπλεκόμενους φορείς) για την απρόσκοπτη υλοποίησή του.



ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

ΔΟΜΗ – ΣΤΑΔΙΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΧΡΟΝΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ =	
	12 ΜΗΝΕΣ	
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ I: Φάση προετοιμασίας	0.5 μήνας	✓
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ II: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ	0.5 μήνας	✓
> ΦΑΣΗ – ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ III: Αποτύπωση παρούσας κατάστασης στο Δήμο Αλοννήσου και Κατάρτιση σεναρίων: <ul style="list-style-type: none"> • Πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες & τα εμπλεκόμενα μέρη. • Αναλύεται η υπάρχουσα κατάσταση κινητικότητας και αναπτύσσονται σεναρία για μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες (5, 10 ή περισσότερων ετών). • Παρέχεται η βάση για τον καθορισμό στόχων με έναν ορθολογικό και διάφανο τρόπο. • <u>Απαιτείται ακριβής ανάλυση και αξιολόγηση των προβλημάτων και ευκαιριών.</u> • Τα σεναρία βοηθούν στη βελτίωση της κατανόησης του πώς θα είναι στο μέλλον η αστική κινητικότητα στο νησί. 	4 μήνες	
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων – Διαμόρφωση Οριστικού Σχεδίου Διαχείρισης Κινητικότητας	4 μήνες	
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V: Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ - Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων	2 μήνες	
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ VI: Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης	1 μήνας	

Δήμος Αλοννήσου

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

Περιοχή παρέμβασης >
ΟΛΟ ΤΟ ΝΗΣΙ, με
εστιασμένες
παρεμβάσεις σε
βασικούς οικισμούς
(από πληθυσμιακή
άποψη)

ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ, ανά τομέα παρέμβασης:

Δήμος Αλοννήσου



Δημόσια συγκοινωνία



Πεζή μετακίνηση



Ποδήλατο



Διαχείριση στάθμευσης



Διαχείριση κινητικότητας - Προσπελασιμότητα



Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών

✓ Απαντά: ΠΟΥ ΕΙΜΑΣΤΕ ΣΗΜΕΡΑ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

**ΕΡΕΥΝΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ
(ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΘΕΣΕΩΝ ΚΟΙΝΟΥ)**

- ✓ Πρόκειται για ερωτηματολόγιο το οποίο απευθύνεται προς όλους τους φορείς, επαγγελματίες και κατοίκους του νησιού με στόχο την πρωταρχική καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων κινητικότητας του Δήμου αναζητώντας λύσεις και πιθανές προτάσεις.
- ✓ Η ενημέρωση γίνεται κατ'αρχήν μέσω της 1^{ης} ηλεκτρονικής συνάντησης ως πρόδρομος του σχεδίου συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών του Δήμου, στο πλαίσιο ανάπτυξης των μέτρων του ΣΒΑΚ του Δήμου
- ✓ Η έρευνα πραγματοποιείται μέσω της ιστοσελίδας του μέσω ηλεκτρονικής συμπλήρωσης (π.χ. *Google Forms*).
- ✓ Το σύνολο των απαντήσεων θα επεξεργαστεί σε πίνακες /γραφήματα και θα αξιολογηθεί αναλόγως προκειμένου να μπορέσει να γίνει ιεράρχηση των δράσεων σε σχέση με το πώς θα τα προτάξουν οι συμμετέχοντες – ενδιαφερόμενοι.

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΣΕ ΟΜΑΔΕΣ «ΣΤΟΧΟΥΣ»

**ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΔΗΜΟΥ**

Section 1 of 7

ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου

Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρωθεί στα πλαίσια υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου για το Δήμο με σκοπό να καταγραφούν και να αποτυπώσουν πιθανά προβλήματα ή/και σκέψεις, απόψεις, προτάσεις σε σχέση με τη λειτουργία του συστήματος οδικών μεταφορών και της κινητικότητας στο Δήμο Αλοννήσου.

Image title

 **Δήμος Αλοννήσου**

Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται μόνο σε κατοίκους ή/και εργαζόμενους στον Δήμο Αλοννήσου
Για να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο θα πρέπει να είστε άνω των 18 ετών.

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΣΕ ΟΜΑΔΕΣ «ΣΤΟΧΟΥΣ»



ΓΟΝΕΙΣ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΠΟΥ ΦΟΙΤΟΥΝ ΣΕ ΣΧΟΛΕΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ



Section 1 of 7

ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου- Σχολεία

Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρωθεί στα πλαίσια υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου για το Δήμο με σκοπό να καταγραφούν και να αποτυπωθούν πιθανά προβλήματα ή/και σκέψεις, απόψεις, προτάσεις σε σχέση με τη λειτουργία του συστήματος οδικών μεταφορών και της κινητικότητας στο Δήμο Αλοννήσου.

Image title



Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται μόνο σε γονείς παιδιών που φοιτούν σε Σχολεία του Δήμου Αλοννήσου

Description (optional)

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΣΕ ΟΜΑΔΕΣ «ΣΤΟΧΟΥΣ»



ΕΜΛΕΚΟΜΕΝΟΙ & ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ



ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου- Φορείς

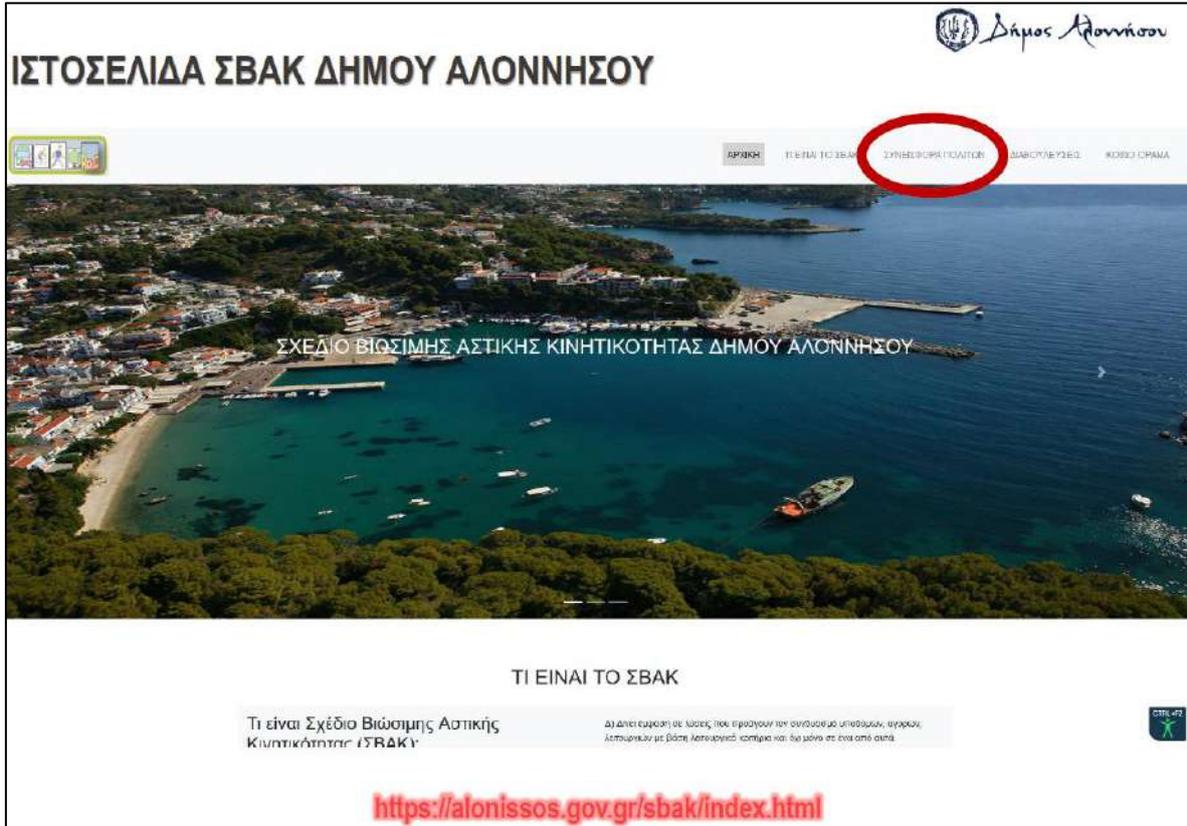
Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρωθεί στα πλαίσια υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου για το Δήμο με σκοπό να καταγραφούν και να αποτυπωθούν πιθανά προβλήματα ή/και σκέψεις, απόψεις, προτάσεις σε σχέση με τη λειτουργία του συστήματος οδικών μεταφορών και της κινητικότητας στο Δήμο Αλοννήσου.

Image title



Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται μόνο σε εκπροσώπους των φορέων του Δήμου *

Παρακαλώ συμπληρώστε τον τίτλο του φορέα που εκπροσωπάτε:



The screenshot shows the website for the Sustainable Urban Mobility Plan (SBK) of Alonissos. At the top right, the logo of the Municipality of Alonissos is visible. Below it, the title "ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ" is displayed. A navigation menu includes "ΑΡΧΙΚΗ", "ΠΕΡΙ ΤΟ ΣΒΑΚ", "ΣΥΝΕΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ", "ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ", and "ΚΟΙΝΟ ΣΧΗΜΑ". The "ΣΥΝΕΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ" link is circled in red. The main content area features an aerial view of the island with the text "ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ". Below this, a section titled "ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΒΑΚ" explains that it is a Sustainable Urban Mobility Plan (SBK) and provides a definition: "Διάρθρωση σε λύσεις που εστιάζουν τον συνδυασμό υπαθρών, λεωφορικών με βάση λειτουργικές κοινότητες και όχι μόνο σε ένα από αυτά". A URL is provided: <https://alonissos.gov.gr/sbak/index.html>.



Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης

Ανάλυση – Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, περιλαμβάνει και ελάχιστον:

- Παρουσίαση των σχετικών μελετών που έχουν ήδη εκπονηθεί ή προγραμματίζονται να γίνουν βραχυπρόθεσμα (σε οριζόντια διεύθυνση) και ο τρόπος επίρροής τους στο νησί.
- Παρουσίαση της χωροταξίας και των πολεοδομικών χαρακτηριστικών, δημογραφικών και κοινωνικοοικονομικών δεδομένων, διαπιστώσεις και συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση αυτών.
- Αναλυτική περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε, των στατιστικών αναλύσεων και των μετρήσεων (πίνακες, διαγράμματα, γραφήματα) αλλά και πάσης φύσεως συλλογής στοιχείων για την απογραφή του οδικού δικτύου και οργάνωσης κυκλοφορίας, την απογραφή της δημόσιας συγκοινωνίας, την καταγραφή χρήσεων γης, τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας, τις απογραφές αναφορικά με την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, στοιχεία για ηπιές μορφές μετακίνησης (π.χ. πεδη μετακίνηση, ποδήλατο) στο νησί (εάν υπάρχουν).
- Αποτελέσματα των ερευνών στάθμευσης, στις υπό εξέταση περιοχές/ζώνες.
- Στατιστική ανάλυση και επεξεργασία των στοιχείων ατυχημάτων για την αποτύπωση των μελλοντικών σημείων στο νησί (Δήμος).
- Διαμόρφωση βασικών συμπερασμάτων – Εντοπισμός προβλημάτων κινήτικότητας.

Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης

Σχολιασμός

- ✓ Προσπάθεια συγκέντρωσης των στοιχείων από πολλαπλές πηγές για να αποδοθεί μία συνολική εικόνα της κινητικότητας.
- ✓ Εάν υπάρχει έλλειψη στοιχείων ή πόρων για τη συμπλήρωση των κενών πληροφόρησης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ποιοτικά δεδομένα.
- ✓ Στόχος είναι να δημιουργηθεί μία συνεκτική εικόνα που θα περιγράφει τι συμβαίνει και ποια προβλήματα σχετίζονται μεταξύ τους.



Πατητήρι, Βότση



Στενή Βάλα



Χώρα Αλοννήσου

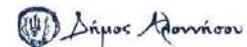
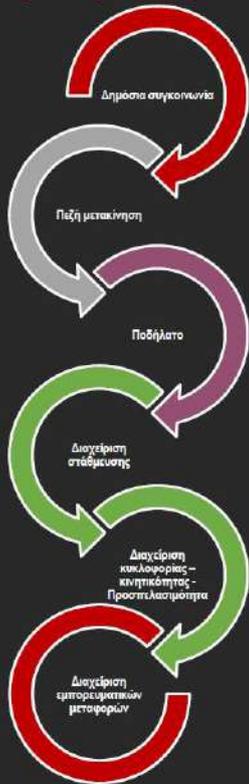
Αρχική αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης

Πλεονεκτήματα (Strengths)	Αδυναμίες (Weaknesses)	Ευκαιρίες (Opportunities)	Απειλές (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Εκτεταμένες ρυθμίσεις στάθμευσης. <input type="checkbox"/> Απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων στη Χώρα. <input type="checkbox"/> Παρεμβάσεις ήπιας χρήσης οδών (πλάκες, σταμπωτό δάπεδο στο λιμάνι κ.λπ.) <input type="checkbox"/> Ράμπες για πρόσβαση ΑμΕΑ σε παραλίες. <input type="checkbox"/> Δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας. <input type="checkbox"/> Εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο. – πρόταση Δήμου για εξηλεκτισμό δημοτικών οχημάτων. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Έλλειμα υποδομών πεζών και ΑμΕΑ κατά μήκος του οδικού δικτύου. (πεζοδρόμια, διαβάσεις, ράμπες, οδηγοί τυφλών κ.λπ.) <input type="checkbox"/> Ανεπάρκεια χώρων στάθμευσης. <input type="checkbox"/> Απουσία υποδομών ποδηλάτων. <input type="checkbox"/> Λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας μόνο τους θερινούς μήνες. <input type="checkbox"/> Πίεση στάθμευσης στην περιοχή του λιμένα και της Χώρας – παράνομη και άναρχη στάθμευση. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Σταδιακή διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στο νησί <input type="checkbox"/> Επέκταση παρεμβάσεων ηπιοποίησης του οδικού δικτύου <input type="checkbox"/> Δυνατότητα συνύπαρξης πεζού, ποδηλάτη και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Εμπέδωση της κουλτούρας εναλλακτικής μετακίνησης <input type="checkbox"/> Πύκνωση και επέκταση δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας <input type="checkbox"/> Αύξηση κινητικότητας και προσβασιμότητας 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Υποβάθμιση της ποιότητας της μετακίνησης ειδικά εντός του Πατητηρίου <input type="checkbox"/> Αύξηση του επιπέδου ρύπανσης, θορύβου <input type="checkbox"/> Μείωση της ασφάλειας στις μετακινήσεις <input type="checkbox"/> Μειωμένη πρόσβαση ή/και αποκλεισμός πεζών, ΑμΕΑ, ηλικιωμένων και ευπαθών ομάδων <input type="checkbox"/> Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού.

Υφιστάμενα προβλήματα στις μετακινήσεις που το ΣΒΑΚ αποσκοπεί να αντιμετωπίσει



Κατάρτιση σεναρίων



Τι περιλαμβάνουν τα σεναρία ΣΒΑΚ;

✓ Κάθε σενάριο περιλαμβάνει δέσμη μέτρων (ή πακέτα παρεμβάσεων) για την επίτευξη των στόχων που πλαισιώνουν το **Κοινό Όραμα** και αντιμετωπίζουν τα ήδη (προσδιορισμένα) από την ανάλυση, προβλήματα.

Τι προσδοκούν να αποδώσουν τα σεναρία ΣΒΑΚ;

✓ Βιώσιμες Μετακινήσεις

Υποδομή δικτύων:
Ασφαλή δίκτυα οδών, πεζών, ποδηλάτων, ΜΜΜ, κλπ. (σύμφωνα με τις προδιαγραφές), ορθά σχεδιασμένα και ενταγμένα στη λειτουργική περιοχή παρέμβασης

Πρόσβαση:
Για όλους τους μετακινούμενους, ειδικά στις ευπαθείς ομάδες

Πολύτροπο-πικτότητα υποδομών:
Το προτεινόμενο σύστημα μεταφορών θα λειτουργεί αυτόνομα και συνεκτικά μεταξύ των μέσων μετακίνησης

Αναλυτικότερα:

✓ Σχεδιασμός σενάριων διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας ανά πλαίσιο δράσεων και ανά ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας ή/και περισσότερων ετών. Ενδεικτικά θα περιλαμβάνουν προτάσεις για:

- Την ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- Την προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),
- Την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
- Την προαγωγή της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων,
- Τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
- Την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στο τομέα των μεταφορών,
- Την καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- Την οργάνωση της στάθμευσης,
- Την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.

**Πεδίο υλοποίησης – προγραμματισμού ανά σενάριο:**

1. Σενάριο **Ήπιο/Υφιστάμενες Τάσεις (Business As Usual, Do minimum)**: Αφορά σε παρεμβάσεις – ρυθμίσεις μικρής κλίμακας. Πιθανά μέτρα είναι ακόμα και η βελτιστοποίηση της οδικής ασφάλειας σε περιοχές σχολικών μονάδων, μικρές διαμορφώσεις κόμβων (μέσω σήμανσης), κλπ. *Επιπλέον, περιλαμβάνονται οι παρεμβάσεις/έργα που είναι προς υλοποίηση ή έχουν ήδη προγραμματιστεί και βρίσκονται σε στάδιο άμεσης υλοποίησης στο Δήμο.*
2. Σενάριο **Συντηρητικό (Do something)**: Αφορά σε ήπιες παρεμβάσεις – ρυθμίσεις που όμως θα αλλάξουν σε σημαντικό βαθμό την υφιστάμενη δομή και το προφίλ των μετακινήσεων στο Δήμο με κύριο γνώμονα την προώθηση μέτρων ήπιας κινητικότητας.
3. Σενάριο **Δραστικό/Ριζοσπαστικό (Radical)**: Αφορά σε παρεμβάσεις – ρυθμίσεις μεγάλης κλίμακας (δύνатаι να περιλαμβάνουν και σημαντικές πολεοδομικές ρυθμίσεις) που θα αλλάξουν/ανατρέψουν σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη δομή του συστήματος μεταφορών στο Δήμο με κύριο γνώμονα την βιώσιμη αστική μετακίνηση.

Βέλτιστες Πρακτικές

Μαθαίνοντας από την εμπειρία άλλων

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ - ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ



- Ανάπτυξη ολοκληρωμένου δικτύου για τις ασφαλείς μετακινήσεις πεζών – δίκτυο πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας – μικτής χρήσης, χωροθέτηση πεζοδρομίων ή διαπλάτυνση (όπου και εάν είναι αυτό εφικτό).
- Ανακατανομή δημόσιου χώρου.
- Σχεδιασμός του δικτύου κατά τρόπο που να παρέχεται στους πεζούς πρόσβαση χωρίς παρακάμψεις και διαδρομή με ήπιες κατά μήκος κλίσεις.
- Δημιουργία μονοπατιών ή πρασίνων διαδρομών για τους πεζούς. Ειδική μέριμνα στους ευάλωτους χρήστες (παιδιά, ΑμεΑ ή/και ΑΜΚ).

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ - ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Εμπορικές/Τουριστικές οδοί (μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας)



πριν

...μετά

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ - ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ



- ❑ Σχεδιασμός και κατασκευή ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλάτων.
- ❑ Δημιουργία εγκαταστάσεων για τη στάθμευση των ποδηλάτων κοντά σε πόλους έλξης μετακινήσεων, παρά την οδό και σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού (χρήση Park & Bike).
- ❑ Διευκόλυνση της μεταφοράς ποδηλάτων στις λεωφορείς δημοτικής συγκοινωνίας.
- ❑ Εγκατάσταση συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ - ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ



- ❑ Χρήση οχημάτων πράσινης τεχνολογίας.
- ❑ Χρήση οχημάτων κατάλληλου μεγέθους προς τις ανάγκες της επιβατικής κίνησης.
- ❑ Χρήση νέων τεχνολογιών (ITS).



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ - ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



- ❑ Μέτρα μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων.
- ❑ Σχεδιασμός συστήματος ηλεκτροκίνησης (δημιουργία σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, κ.α.)
- ❑ Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου τροφοδοσίας.
- ❑ Πρόταση για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις π.χ. μονοδρομήσεις, κλπ. .



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ - ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Ανάπτυξη οργανωμένου δικτύου υφιστάμενων (και τυχόν νέων) χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην κεντρική περιοχή (π.χ. Πατητήρι) καθώς και στην περίμετρο άλλων των τουριστικών οικισμών του νησιού (π.χ. Χώρα, Στενή Βάλα).
- Διερεύνηση ανάπτυξης «έξυπνου συστήματος» ελεγχόμενης στάθμευσης με «έξυπνη τιμολόγηση» σε περιοχές όπου η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά χώρων στάθμευσης (σε περιόδους τουριστικής αιχμής).
- Ανάπτυξη συστήματος καθοδήγησης των οχημάτων προς την πλησιέστερη στον προορισμό διαθέσιμη θέση στάθμευσης.



ΦΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ



Στην πράξη....



Δεν είναι απαραίτητο (ΠΑΝΤΑ) να υπάρχουν 3 φάσεις !

Το θέλουμε για το Δήμο μας;



Καθορίζω το όραμα για το νησί μου

Προκαταρκτικό επίπεδο

- ✓ Αφορά στην ποιοτική περιγραφή του προς εξέλιξη αστικού περιβάλλοντος και βάσει αυτού αναπτύσσονται τα κατάλληλα μέτρα σχεδιασμού.
- ✓ Η διατύπωση του οράματος θα πρέπει να είναι περιεκτική, ελκυστική και κατανοητή σε όλους.



Δίνουμε απάντηση στις ερωτήσεις

- ✓ Σε τι είδους νησί/περιοχή θέλουμε να ζούμε;
- ✓ Με ποιο τρόπο θα διαφέρει το νησί μας από τα υπόλοιπα;

Θέτω τις προτεραιότητές μου... Τι θέλω για το Δήμο μου



Τι είναι οι προτεραιότητες (ιεράρχηση) και οι μετρήσιμοι στόχοι;

✓ Αφορά σε προσδοκίες - προτεραιότητες - στόχους που θέτουν όλοι μαζί (Δήμος – φορείς – πολίτες) για το τι ή πως θέλουν να δουν το Δήμο μετά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ:

- Προτεραιότητα 1: Βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος.
- Προτεραιότητα 2: Μείωση της χρήσης των Ι.Χ. – Εισαγωγή καινοτόμων μορφών μετακίνησης π.χ. Ηλεκτροκίνηση.
- Προτεραιότητα 3: Οικονομική ανάπτυξη και τοπικής επιχειρηματικότητας μέσω αναδιαμόρφωσης (αστικών αναπλάσεων) του δημόσιου χώρου (Κοινωνικοποίηση του περιβάλλοντος).
- Προτεραιότητα 4: Προσβασιμότητα για όλους (ειδικά ΑμεΑ) μέσω πράσινων διαδρομών, κ.α.

Εξυπηρετούν το **ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ**

Το θέλουμε για το Δήμο μας;



ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ

Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων

Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο



Η Το θέλουμε για το Δήμο μας;



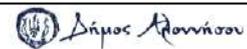
ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ

Το **πράσινο** νησί των Βόρειων Σποράδων

Κινητικότητα, προσβασιμότητα και ασφάλεια για **ΟΛΟΥΣ**



Συμμετοχική Διαδικασία



Απαραίτητη: Η συνεχής συνεργασία των εμπλεκόμενων εξασφαλίζει την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου αποδεκτών μέτρων και δράσεων για τον Δήμο Αλοννήσου, κάτω από έναν ενιαίο σχεδιασμό αποφεύγοντας αποσπασματικά έργα.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Αλοννήσου

Παρακαλούμε να μας αποστείλλετε τα προβλήματα που συναντάτε, τις σκέψεις και προτάσεις σας σχετικά με την κινητικότητα στην Αλόνησο στο email:

info@vmconsulting.gr



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Νηρέως 10 | Π.Φάληρο 17561 | τηλ.(210)9854850 | fax:(210)9858929 | email: info@vmconsulting.gr | www.vmconsulting.gr

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας !!

<http://alonissos.gov.gr/sbak>



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Νηρέως 10 | Π.Φάληρο 17561 | τηλ.(210)9854850 | fax:(210)9858929 | email: info@vmconsulting.gr | www.vmconsulting.gr

B) ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΡΟΘΕΣΕΩΝ ΚΟΙΝΟΥ ΤΟΥ ΣΒΑΚ



ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου

Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρωθεί στα πλαίσια υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου για το Δήμο με σκοπό να καταγραφούν και να αποτυπωθούν πιθανά προβλήματα ή/και σκέψεις, απόψεις, προτάσεις σε σχέση με τη λειτουργία του συστήματος οδικών μεταφορών και της κινητικότητας στο Δήμο Αλοννήσου.

* Απαιτείται



Δήμος Αλοννήσου

Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται μόνο σε κατοίκους ή/και εργαζόμενους και επισκέπτες στον Δήμο Αλοννήσου

Για να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο θα πρέπει να είστε άνω των 18 ετών.

Είστε κάτοικος ή επισκέπτης του Δήμου Αλοννήσου;

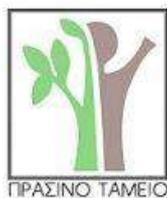
Είστε εργαζόμενος στο Δήμο Αλοννήσου;

Το σπίτι σας βρίσκεται στην περιοχή
(αναφέρετε κοντινότερη διασταύρωση (Οδός 1 - Οδός 2) και την περιοχή
(π.χ. Πατητήρι, Βότση, Στενή Βάλα, κ.α.) ή/και άλλα στοιχεία):

Η απάντησή σας

Η εργασία σας βρίσκεται στην περιοχή
(αναφέρετε κοντινότερη διασταύρωση (Οδός 1 - Οδός 2) ή/και άλλα
στοιχεία):

Η απάντησή σας _____



ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΦΥΛΟ

- Άνδρας
- Γυναίκα

ΗΛΙΚΙΑ

- 18 - 29
- 30 - 44
- 45 - 64
- >64

ΚΥΡΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

- Εργαζόμενος(η) εκτός σπιτιού
- Εργαζόμενος(η) στο σπίτι
- Οικιακά
- Άνεργος - σε αναζήτηση εργασίας
- Συνταξιούχος
- Φοιτητής - Σπουδαστής
- Άλλο

ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

- Δημοτικό
- Μέση
- Ανώτερη
- Ανώτατη

Από πόσα άτομα αποτελείται το νοικοκυριό σας;

	1	2	3	4	5	>5
Άνω των 18	<input type="radio"/>					

	0	1	2	3	4	5	>5
Κάτω των 18	<input type="radio"/>						

Πόσα μέσα μετακίνησης έχει το νοικοκυριό σας;

	0	1	2	3	4 και άνω
Ποδήλατο	<input type="radio"/>				
Δίκυκλη Μηχανή	<input type="radio"/>				
Επιβατικό ΙΧ	<input type="radio"/>				
Ταξί	<input type="radio"/>				
Φορηγό	<input type="radio"/>				



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

Βαθμολογήστε ΣΥΝΟΛΙΚΑ την εξυπηρέτηση που προσφέρει το Σύστημα Μεταφορών (οδικό δίκτυο και δημόσια συγκοινωνία) του Δήμου Αλοννήσου

- 1 'Πολύ Χαμηλή Εξυπηρέτηση'
- 2
- 3 'Μέτρια Εξυπηρέτηση'
- 4
- 5 'Πολύ Ικανοποιητική Εξυπηρέτηση'

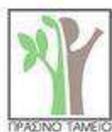
Σε τι επίπεδο θεωρείτε ότι ο Λιμένας στο Πατητήρι επηρεάζει την περιοχή;

	1 "Κανένα Πρόβλημα"	2	3 "Μέτριο Πρόβλημα"	4	5 "Σοβαρό Πρόβλημα"
Κυκλοφοριακή συμφόρηση (κατά την καλοκαιρινή περίοδο)	<input type="radio"/>				
Προβλήματα στάθμευσης (κατά την καλοκαιρινή περίοδο)	<input type="radio"/>				
Προβλήματα που σχετίζονται με την κυκλοφορία των οχημάτων τροφοδοσίας;	<input type="radio"/>				
Προβλήματα που σχετίζονται με την κυκλοφορία των πεζών ή ποδηλατιστών στο Δήμο	<input type="radio"/>				

Για τις καθημερινές σας μετακινήσεις, ανάλογα με το σκοπό, ποιο είναι το κύριο μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείτε;

Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιείτε καθόλου μετακινήσεις για κάποιον/ους από τους παρακάτω σκοπούς αφήνετε κενή την απάντηση.

	Εργασία	Εκπαίδευση	Ψώνια	Ψυχαγωγία, άθληση	Κοινωνικά	Συνοδεία προσώπου	Λοιπές ατομικές υποθέσεις
Επιβατικό ΙΧ ή Ημιφορτηγό (ως οδηγός)	<input type="checkbox"/>						
Επιβατικό ΙΧ ή Ημιφορτηγό (ως επιβάτης)	<input type="checkbox"/>						
Ταξί	<input type="checkbox"/>						
Δίκυκλη Μηχανή (ως οδηγός)	<input type="checkbox"/>						
Δίκυκλη Μηχανή (ως επιβάτης)	<input type="checkbox"/>						
Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>						
Πεζή μετακίνηση	<input type="checkbox"/>						
Δημόσια Συγκοινωνία	<input type="checkbox"/>						



ΧΡΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΙΧ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟΥ, ΔΙΚΥΚΛΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

Χρησιμοποιείτε Επιβατικό ΙΧ, Ημιφορτηγό ή Δίκυκλη Μηχανή (ως οδηγός ή επιβάτης) για τις μετακινήσεις σας;

- Ναι, ως Οδηγός
 Ναι, ως Επιβάτης
 Όχι

Αν ΟΧΙ, εξηγήστε γιατί

Η απάντησή σας

Ανά σκοπό μετακίνησης, πόσο συχνά χρησιμοποιείτε Επιβατικό ΙΧ, Ημιφορτηγό ή Δίκυκλη Μηχανή;

Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιείτε καθόλου μετακινήσεις για κάποιον/ους από τους παρακάτω σκοπούς αφήνετε κενή την απάντηση.

	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	ΣΥΧΝΑ (2-3 φορές την εβδομάδα)	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ (2-4 φορές τον μήνα)	ΣΠΑΝΙΑ (1 φορά τον μήνα το πολύ)	ΠΟΤΕ
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία, άθληση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κοινωνικά	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία προσώπου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Λοιπές ατομικές υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Αξιολογήστε σε τι βαθμό τα παρακάτω ζητήματα αποτελούν πρόβλημα στη λειτουργία του οδικού δικτύου του Δήμου Αλοννήσου

	1 "Κανένα Πρόβλημα"	2	3 "Μέτριο Πρόβλημα"	4	5 "Σοβαρό Πρόβλημα"
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	<input type="radio"/>				
Ποιότητα υποδομής - οδικού δικτύου (οδοστρώματος)	<input type="radio"/>				
Ορατότητα σε διασταυρώσεις	<input type="radio"/>				
Υψηλές ταχύτητες οχημάτων	<input type="radio"/>				
Οδηγική συμπεριφορά	<input type="radio"/>				
Συνθήκες άναρχης (οχλούσας) στάθμευσης -Έλλειψη χώρων στάθμευσης	<input type="radio"/>				
Έλλειψη σήμανσης (οδική ασφάλεια)	<input type="radio"/>				
Φωτισμός οδών	<input type="radio"/>				
Έλλειψη υποδομών ΑμεΑ ή ΑΜΚ (άτομα με μειωμένη κινητικότητα)	<input type="radio"/>				

Άλλο παρακαλώ αναφέρετε:

Η απάντησή σας



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Χρησιμοποιείτε την "πεζή μετακίνηση" για τις μετακινήσεις σας; *

Ως "πεζή μετακίνηση" ορίζεται η μετακίνηση με τα πόδια όταν αυτή πραγματοποιείται για αποστάσεις μεγαλύτερες των 500 μέτρων.

Ναι

Όχι

Αν ΟΧΙ, εξηγήστε γιατί

Η απάντησή σας

Ανά σκοπό μετακίνησης, πόσο συχνά χρησιμοποιείτε την "πεζή μετακίνηση";

Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιείτε καθόλου μετακινήσεις για κάποιον/ους από τους παρακάτω σκοπούς αφήνετε κενή την απάντηση.

	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	ΣΥΧΝΑ (2-3 φορές την εβδομάδα)	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ (2-4 φορές το μήνα)	ΣΠΑΝΙΑ (1 φορά το μήνα το πολύ)	ΠΟΤΕ
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία, άθληση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κοινωνικά	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία προσώπου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Λοιπές ατομικές υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες "πεζής μετακίνησης" στο Δήμο Αλοννήσου;

	1 'Ασήμαντο'	2	3 'Σημαντικό'	4	5 'Εξαιρετικά Σημαντικό'
Κατασκευή πεζοδρομίων (συνεχή πεζοδρόμια)	<input type="radio"/>				
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων	<input type="radio"/>				
Απομάκρυνση εμποδίων	<input type="radio"/>				
Δημιουργία διαβάσεων πεζών (διαγράμμιση)	<input type="radio"/>				
Δημιουργία σηματοδοτούμενων διαβάσεων πεζών	<input type="radio"/>				
Εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ	<input type="radio"/>				
Συμπεριφορά οδηγών	<input type="radio"/>				
Κιγκλιδώματα ασφαλείας	<input type="radio"/>				
Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων	<input type="radio"/>				
Απομάκρυνση παράνομης στάθμευσης	<input type="radio"/>				
Βελτίωση σήμανσης	<input type="radio"/>				
Βελτίωση φωτισμού	<input type="radio"/>				
Βελτίωση αισθητικής περιβάλλοντος	<input type="radio"/>				

Άλλο παρακαλώ αναφέρετε:

Η απάντησή σας

Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών "πεζής μετακίνησης" στον Δήμο, θα αυξάνετε τις "πεζή μετακινήσεις" σας;
Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιείτε καθόλου μετακινήσεις για κάποιον/ους από τους παρακάτω σκοπούς αφήνετε κενή την απάντηση.

	1. Σίγουρα ΝΑΙ	2. Μάλλον ΝΑΙ	3. ΙΣΩΣ	4. Μάλλον ΟΧΙ	5. Σίγουρα ΟΧΙ
Εργασία	<input type="radio"/>				
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>				
Ψώνια	<input type="radio"/>				
Ψυχαγωγία, άθληση	<input type="radio"/>				
Κοινωνικά	<input type="radio"/>				
Συνοδεία προσώπου	<input type="radio"/>				
Λοιπές ατομικές υποθέσεις	<input type="radio"/>				



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Χρησιμοποιείτε ποδήλατο για τις μετακινήσεις σας;

- Ναι
 Όχι

Αν ΟΧΙ, εξηγήστε γιατί

Η απάντησή σας

Ανά σκοπό μετακίνησης, πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ποδήλατο;
Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιείτε καθόλου μετακινήσεις για κάποιον/ους από τους παρακάτω σκοπούς αφήνετε κενή την απάντηση.

	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	ΣΥΧΝΑ (2-3 φορές την εβδομάδα)	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ (2-4 φορές τον μήνα)	ΣΠΑΝΙΑ (1 φορά τον μήνα το πολύ)	ΠΟΤΕ
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία, άθληση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κοινωνικά	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία προσώπου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Λοιπές ατομικές υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας των ποδηλάτων στον Δήμο Αλοννήσου;

	1 'Ασήμαντο'	2	3 'Σημαντικό'	4	5 'Εξαιρετικά Σημαντικό'
Ειδικές Λωρίδες ποδηλάτου (σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης)	<input type="radio"/>				
Ειδικές Λωρίδες ποδηλάτου (ανεπηρέαστη η παρόδια στάθμευση)	<input type="radio"/>				
Μείωση ταχυτήτων κυκλοφορίας οχημάτων (ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτου και αυτοκινήτου)	<input type="radio"/>				
Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτου, αυτοκινήτου και πεζών)	<input type="radio"/>				
Περισσότεροι χώροι στάθμευσης ποδηλάτου	<input type="radio"/>				
Βελτίωση ποιότητας οδοστρώματος	<input type="radio"/>				

Άλλο παρακαλώ αναφέρετε:

Η απάντησή σας

Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας ποδηλάτων στον Δήμο, θα αυξάνετε τη χρήση ποδηλάτου; Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιείτε καθόλου μετακινήσεις για κάποιον/ους από τους παρακάτω σκοπούς αφήνετε κενή την απάντηση.

	1. Σίγουρα ΝΑΙ	2. Μάλλον ΝΑΙ	3. ΙΣΩΣ	4. Μάλλον ΟΧΙ	5. Σίγουρα ΟΧΙ
Εργασία	<input type="radio"/>				
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>				
Ψώνια	<input type="radio"/>				
Ψυχαγωγία, άθληση	<input type="radio"/>				
Κοινωνικά	<input type="radio"/>				
Συνοδεία προσώπου	<input type="radio"/>				
Λοιπές ατομικές υποθέσεις	<input type="radio"/>				



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΧΡΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Χρησιμοποιείτε τη δημοτική συγκοινωνία (λεωφορείο) για τις μετακινήσεις σας;

Ναι

Όχι

Αν ναι αναφέρατε την γραμμή που χρησιμοποιείτε συχνότερα

Η απάντησή σας _____

Αν ΟΧΙ, εξηγήστε γιατί

Η απάντησή σας _____

Ανά σκοπό μετακίνησης, πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τη δημόσια συγκοινωνία (λεωφορεία);

Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιείτε καθόλου μετακινήσεις για κάποιον/ους από τους παρακάτω σκοπούς αφήνετε κενή την απάντηση.

	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ	ΣΥΧΝΑ (2-3 φορές την εβδομάδα)	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ (2-4 φορές το μήνα)	ΣΠΑΝΙΑ (1 φορά το μήνα το πολύ)	ΠΟΤΕ
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία, άθληση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κοινωνικά	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία προσώπου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Λοιπές ατομικές υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση της δημόσιας συγκοινωνίας (λεωφορεία) στο Δήμο Αλοννήσου;

	1 'Ασήμαντο'	2	3 'Σημαντικό'	4	5 'Εξαιρετικά Σημαντικό'
Μείωση χρόνου διαδρομής λεωφορείων	<input type="radio"/>				
Υψηλότερες συχνότητες διέλευσης λεωφορείων	<input type="radio"/>				
Μείωση χρόνου περπατήματος προς και από τις στάσεις	<input type="radio"/>				
Μείωση κομίστρου	<input type="radio"/>				
Εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ	<input type="radio"/>				
Νέες γραμμές	<input type="radio"/>				

Άλλο παρακαλώ αναφέρετε:

Η απάντησή σας _____

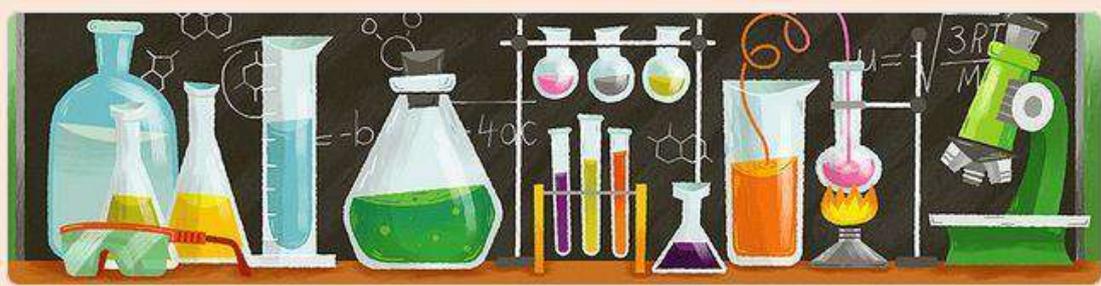
Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας στον Δήμο, θα αυξάνετε τη χρήση τους;

Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιείτε καθόλου μετακινήσεις για κάποιον/ους από τους παρακάτω σκοπούς αφήνετε κενή την απάντηση.

	1. Σίγουρα ΝΑΙ	2. Μάλλον ΝΑΙ	3. ΙΣΩΣ	4. Μάλλον ΟΧΙ	5. Σίγουρα ΟΧΙ
Εργασία	<input type="radio"/>				
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>				
Ψώνια	<input type="radio"/>				
Ψυχαγωγία, άθληση	<input type="radio"/>				
Κοινωνικά	<input type="radio"/>				
Συνοδεία προσώπου	<input type="radio"/>				
Λοιπές ατομικές υποθέσεις	<input type="radio"/>				



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου- Σχολεία

Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρωθεί στα πλαίσια υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου για το Δήμο με σκοπό να καταγραφούν και να αποτυπωθούν πιθανά προβλήματα ή/και σκέψεις, απόψεις, προτάσεις σε σχέση με τη λειτουργία του συστήματος οδικών μεταφορών και της κινητικότητας στο Δήμο Αλοννήσου.

* Απαιτείται



Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται μόνο σε γονείς παιδιών που φοιτούν σε Σχολεία του Δήμου Αλοννήσου

Φύλο

- Άνδρας
- Γυναίκα

Ηλικία

- 18 - 29
- 30 - 44
- 45 - 64
- >64

Κύρια απασχόληση

- Εργαζόμενος(η) εκτός σπιτιού
- Εργαζόμενος(η) στο σπίτι
- Οικιακά
- Άνεργος - σε αναζήτηση εργασίας
- Συνταξιούχος
- Φοιτητής - Σπουδαστής
- Άλλο

Επίπεδο εκπαίδευσης (προαιρετικά)

- Δημοτικό
- Μέση
- Ανώτερη
- Ανώτατη



Το σπίτι σας βρίσκεται στην περιοχή
(παρακαλούμε αναφέρετε και λοιπά στοιχεία π.χ. κοντινότερη διασταύρωση ή
τοπόσημο ή θέση για τον καλύτερο εντοπισμό):

Η απάντησή σας _____

Ποιός είναι ο αριθμός των παιδιών σας κάτω των 18 που φοιτούν σε
σχολεία του Δήμου Αλοννήσου; *

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Απαντήστε για το πέμπτο σε σειρά παιδί σας.

Φύλο του παιδιού σας

- Αγόρι
- Κορίτσι

Ηλικία του παιδιού σας

Επιλογή ▼

Βαθμίδα εκπαίδευσης

Επιλογή ▼

Μέσο μετακίνησης προς και από το Σχολείο

- Πεζή μετακίνηση σε συνοδεία γονέα η ενήλικα
- Πεζή μετακίνηση μόνο του
- Πεζή μετακίνηση με άλλα παιδιά
- Ποδήλατο
- Μηχανή
- ΙΧ δικό σας η κάποιου τρίτου
- Λεωφορείο που εκτελεί τα μαθητικά δρομολόγια
- Ταξί

Για διαφορετικό μέσο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή

Χρόνος μετακίνησης προς και από το Σχολείο

- 0-5 λεπτά
- 5-10 λεπτά
- 10-15 λεπτά
- 15-25 λεπτά
- >25 λεπτά

Για διαφορετικό χρόνο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή

Για μετακινήσεις μαθητών με τα πόδια ή με ποδήλατο ποιά διαδρομή ακολουθείται συνήθως προς και από το σχολείο;

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα ασφαλείας αντιμετωπίζουν οι μαθητές κατά την μετακίνησή τους προς και από το σχολείο όταν μετακινούνται με τα πόδια ή με ποδήλατο;

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

Άλλο:

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα αντιμετωπίζετε για την αποβίβαση των/τους μαθητές στο σχολείο και για την επιβίβασή τους για επιστροφή στο σπίτι όταν τους μεταφέρετε εσείς ή κάποιος τρίτος με ιδιωτικό αυτοκίνητο/μηχανή;

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα σας έχουν αναφέρει οι μαθητές που μετακινούνται προς/από το σχολείο με το λεωφορείο που εκτελεί τα μαθητικά δρομολόγια;

Η απάντησή σας

Υπήρξε κάποιο ατύχημα με το παιδί σας κατά τη μετάβαση ή επιστροφή από το σχολείο ενώ κινούνταν;

- Ναι
 Όχι

Αν ναι με τι μέσο;

Επιλογή

Αν υπήρξε που έγινε το ατύχημα ; (Οδός / Ώρα)

Περιγράψτε σύντομα (με τι όχημα, αν τραυματίστηκε ο μαθητής ελαφρά ή σοβαρά, αν ήταν ποδηλάτης και υπήρξαν ζημιές στο ποδήλατό του αν επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες κλπ. και ποιός κατά την άποψή σας ήταν ο κύριος υπαίτιος)

Η απάντησή σας

Έχετε ακούσει από τρίτους για κάποιο ατύχημα που έγινε με μαθητή κατά τα τελευταία τρία χρόνια; Αν έχετε ακούσει σημειώστε ό,τι σας διηγήθηκαν

Η απάντησή σας

Προτάσεις σας για την βελτίωση της ασφάλειας των μαθητών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης προς και από το σχολείο

	1 'Ασήμαντο'	2	3 'Σημαντικό'	4	5 'Εξαιρετικά Σημαντικό'
Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	<input type="radio"/>				
Μειώσεις του πλάτους του οδοστρώματος	<input type="radio"/>				
Μονοδρομήσεις/αμφιδρομήσεις	<input type="radio"/>				
Μέτρα για τη μείωση των ταχυτήτων στην περιοχή του σχολείου	<input type="radio"/>				
Απαγορεύσεις στάθμευσης ή εσοχές στάσης για επιβίβαση/αποβίβαση	<input type="radio"/>				
Δημιουργία διαβάσεων πεζών	<input type="radio"/>				
Δημιουργία Ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>				

Άλλο παρακαλώ αναφέρετε:

Η απάντησή σας



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

Απαντήστε για το τέταρτο σε σας τα παιδιά σας.

Φύλο του παιδιού σας

Αγόρι

Κορίτσι

Ηλικία του παιδιού σας

Επιλογή *

Βαθμίδα εκπαίδευσης

Επιλογή *

Μέσο μετακίνησης προς και από το Σχολείο

Πεζή μετακίνηση σε συνοδεία γονέα ή ενήλικα

Πεζή μετακίνηση μόνο του

Πεζή μετακίνηση με άλλα παιδιά

Ποδήλατο

Μηχανή

ΙΧ δικό σας ή κάποιου τρίτου

Λεωφορείο που εκτελεί το μαθητικό δρομολόγιο

Ταξί

Για διαφορετικό μέσο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή *

Χρόνος μετακίνησης προς και από το Σχολείο

0-5 λεπτά

5-10 λεπτά

10-15 λεπτά

15-25 λεπτά

>25 λεπτά

Για διαφορετικό χρόνο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή *

Για μετακίνησης μαθητών με τα πόδια ή με ποδήλατο ποιά διαδρομή ακολουθείται συνήθως προς και από το σχολείο;

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα ασφαλείας αντιμετωπίζουν οι μαθητές κατά την μετακίνησή τους προς και από το σχολείο όταν μετακινούνται με τα πόδια ή με ποδήλατο;

Υπάρχει σημαντικός κυκλοφορικός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο

Υπάρχει σημαντικός κυκλοφορικός φόρτος γύρω από το σχολείο

Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι υψηλή

Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείες

Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα

Με έχουν ανησυχήσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί

Άλλο:

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα αντιμετωπίζετε για την αποβίβαση των/τους μαθητές στο σχολείο και για την επιβίωσή τους για επιστροφή στο σπίτι όταν τους μεταφέρετε εσείς ή κάποιος τρίτος με ιδιωτικό αυτοκίνητο/μηχανή;

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα σας έχουν αναφέρει οι μαθητές που μετακινούνται προς/από το σχολείο με το λεωφορείο που εκτελεί το μαθητικό δρομολόγιο;

Η απάντησή σας

Υπήρξε κάποιο ατύχημα με το παιδί σας κατά τη μετάβαση ή επιστροφή από το σχολείο ενώ κινούνταν;

Ναι

Όχι

Αν ναι με τι μέσο;

Επιλογή *

Αν υπήρξε που έγινε το ατύχημα ; (Οδός / Ώρα)

Περιγράψτε σύντομα (με τι όχημα, αν τραυματίστηκε ο μαθητής ελαφρά ή σοβαρά, αν ήταν ποδηλάτης και υπήρξαν ζημιές στα ποδήλατά του αν επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες κλπ. και ποιός κατά την άποψή σας ήταν ο κύριος υπαίτιος).

Η απάντησή σας

Έχετε ακούσει από τρίτους για κάποιο ατύχημα που έγινε με μαθητή κατά τα τελευταία τρία χρόνια; Αν έχετε ακούσει σημειώστε ότι σας διηγήθηκαν

Η απάντησή σας

Προτάσεις σας για την βελτίωση της ασφάλειας των μαθητών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης προς και από το σχολείο

	1 'Ασήμαντο'	2	3 'Σημαντικό'	4	5 'Έξαρ- σημαν'
Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	<input type="radio"/>				
Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος	<input type="radio"/>				
Μονοδρομίες/αμφιδρομίες	<input type="radio"/>				
Μέτρα για τη μείωση των ταχυτήτων στην περιοχή του σχολείου	<input type="radio"/>				
Απαγορεύσεις στάθμευσης ή εσοχές στάσης για επιβίβαση/αποβίβαση	<input type="radio"/>				
Δημιουργία διαβάσεων πεζών	<input type="radio"/>				
Δημιουργία Ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>				

Άλλο παρακαλώ αναφέρετε:

Η απάντησή σας _____



Απαντήστε για το τρίτο σε σειρά παιδί σας.

Φύλο του παιδιού σας

Αγόρι
 Κορίτσι

Ηλικία του παιδιού σας

Επιλογή *

Βαθμίδα εκπαίδευσης

Επιλογή *

Μέσο μετακίνησης προς και από το Σχολείο

Πεζή μετακίνηση σε συνοδεία γονέα ή ενήλικα
 Πεζή μετακίνηση μόνο του
 Πεζή μετακίνηση με άλλα παιδιά
 Ποδήλατο
 Μηχανή
 ΙΧ δικό σας ή κάποιου τρίτου
 Λεωφορείο που εκτελεί μαθητικά δρομολόγια
 Ταξί

Για διαφορετικό μέσο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή *

Χρόνος μετακίνησης προς και από το Σχολείο

0-5 λεπτά
 5-10 λεπτά
 10-15 λεπτά
 15-25 λεπτά
 >25 λεπτά

Για διαφορετικό χρόνο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή *

Για μετακίνησης μαθητών με τα πόδια ή με ποδήλατο ποιά διαδρομή ακολουθείται συνήθως προς και από το σχολείο;

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα ασφαλείας αντιμετωπίζουν οι μαθητές κατά την μετακίνησή τους προς και από το σχολείο όταν μετακινούνται με τα πόδια ή με ποδήλατο;

Υπάρχει σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο
 Υπάρχει σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο
 Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι υψηλή
 Οι διαστρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς
 Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα
 Με έχουν ανησυχίσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί

Άλλο:

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα αντιμετωπίζετε για την αποβίβαση των/τους μαθητές στο σχολείο και για την επιβίβασή τους για επιστροφή στο σπίτι όταν τους μεταφέρετε εσείς ή κάποιος τρίτος με ιδιωτικό αυτοκίνητο/μηχανή;

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα σας έχουν αναφέρει οι μαθητές που μετακινούνται προς/από το σχολείο με το λεωφορείο που εκτελεί το μαθητικά δρομολόγια;

Η απάντησή σας

Υπήρξε κάποιο ατύχημα με το παιδί σας κατά τη μετάβαση ή επιστροφή από το σχολείο ενώ κινούνται;

Ναι
 Όχι

Αν ναι με τι μέσο;

Επιλογή *

Αν υπήρξε που έγινε το ατύχημα ; (Οδός / Στρα)

Πεγραφήτε σύντομα (με π όχημα, αν προωπίσθηκε ο μαθητής ελαφρά ή σοβαρά, αν ήταν ποδηλάτης και υπήρξαν ζημιές στο ποδήλατό του αν επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες κλπ, και ποιός κατά την άποψή σας ήταν ο κύριος υπαίτιος)

Η απάντησή σας

Έχετε ακούσει από τρίτους για κάποιο ατύχημα που έγινε με μαθητή κατά τα τελευταία τρία χρόνια; Αν έχετε ακούσει σημειώστε ότι σας διηγήθηκαν.

Η απάντησή σας

Προτάσεις σας για την βελτίωση της ασφαλείας των μαθητών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης προς και από το σχολείο

	1	2	3	4	5
	Άσπμαντο		Σημαντικό		Έξαρση
Διαπλετώνσεις πεζοδρομίων	<input type="radio"/>				
Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος	<input type="radio"/>				
Μονοδρομίες/αμφιδρομίες	<input type="radio"/>				
Μέτρα για τη μείωση των ταχυτήτων στην περιοχή του σχολείου	<input type="radio"/>				
Απαγορεύσεις στάθμευσης ή εσοχές, στόσες για επιβίβαση/αποβίβαση	<input type="radio"/>				
Δημιουργία διαβάσεων πεζών	<input type="radio"/>				
Δημιουργία Ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>				

Άλλο παρακαλώ αναφέρετε:

Η απάντησή σας _____





Απαντήστε για το δεύτερο σε σας παιδιά σας.

Φύλο του παιδιού σας

Αγόρι

Κορίτσι

Ηλικία του παιδιού σας

Επιλογή _____

Βαθμίδα εκπαίδευσης

Επιλογή _____

Μέσο μετακίνησης προς και από το Σχολείο

Πεζή μετακίνηση σε συνοδεία γονέα ή ενήλικα

Πεζή μετακίνηση μόνο του

Πεζή μετακίνηση με άλλα παιδιά

Ποδήλατο

Μηχανή

Ιχ δρόσος ή κάποιο τρίτου

Λεωφορείο που εκτελεί τα μαθητικά δρομολόγια

Ταξί

Για διαφορετικό μέσο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή _____

Χρόνος μετακίνησης προς και από το Σχολείο

0-5 λεπτά

5-10 λεπτά

10-15 λεπτά

15-25 λεπτά

>25 λεπτά

Για διαφορετικό χρόνο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή _____

Για μετακίνησης μαθητών με τα πόδια ή με ποδήλατο παιά διαδρομή ακολουθείται συνήθως προς και από το σχολείο;

Η απάντησή σας _____

Τι προβλήματα ασφαλείας αντιμετωπίζουν οι μαθητές κατά την μετακίνησή τους προς και από το σχολείο όταν μετακινούνται με τα πόδια ή με ποδήλατο;

Υπάρχει σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο

Υπάρχει σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο

Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι υψηλή

Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς

Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα

Με έχουν ανησυχία κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί

Άλλο:

Η απάντησή σας _____

Τι προβλήματα αντιμετωπίζετε για την αποβίβαση των/τους μαθητές στο σχολείο και για την επιβίωσή τους για επιστροφή στο σπίτι όταν τους μεταφέρτε εσείς ή κάποιος τρίτος με ιδιωτικό αυτοκίνητο/μηχανή;

Η απάντησή σας _____

Τι προβλήματα σας έχουν αναφέρει οι μαθητές που μετακινούνται προς/από το σχολείο με το λεωφορείο που εκτελεί τα μαθητικά δρομολόγια;

Η απάντησή σας _____

Υπήρξε κάποιο ατύχημα με το παιδί σας κατά τη μετάβαση ή επιστροφή από το σχολείο ενώ κινούνταν;

Ναι

Όχι

Αν ναι με τι μέσο;

Επιλογή _____

Αν υπήρξε που έγινε το ατύχημα : (Οδός / Στρα)

Περιγράψτε σύντομα (με τι όχημα, αν τραυματίστηκε ο μαθητής ελαφρά ή σοβαρά, αν ήταν ποδηλάτης και υπήρξαν ζημιές στο ποδήλατό του αν επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες κλπ. και ποιός κατά την άποψή σας ήταν ο κύριος υπαίτιος)

Η απάντησή σας _____

Έχετε ακούσει από τρίτους για κάποιο ατύχημα που έγινε με μαθητή κατά τα τελευταία τρία χρόνια; Αν έχετε ακούσει σημειώστε ότι σας διηγήθηκαν

Η απάντησή σας _____

Προτάσεις σας για την βελτίωση της ασφάλειας των μαθητών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης προς και από το σχολείο.

	1 'Ασήμαντο'	2	3 'Σημαντικό'	4	5 'Εξαιρετικό Σημείο'
Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	<input type="radio"/>				
Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος	<input type="radio"/>				
Μονοδρομήσεις/αμφιδρομήσεις	<input type="radio"/>				
Μέτρα για τη μείωση των ταχυτήτων στην περιοχή του σχολείου	<input type="radio"/>				
Απαγορεύσεις στάθμευσης ή εσοχές στάσης για επιβίβαση/αποβίβαση	<input type="radio"/>				
Δημιουργία διαβάσεων πεζών	<input type="radio"/>				
Δημιουργία Ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>				

< >

Άλλα παρακαλώ αναφέρετε: _____

Η απάντησή σας _____





Απαντήστε για το πρώτο σε σειρά παιδί σας.

Φύλο του παιδιού σας

- Αγόρι
 Κορίτσι

Ηλικία του παιδιού σας

Επιλογή

Βαθμίδα εκπαίδευσης

Επιλογή

Μέσο μετακίνησης προς και από το Σχολείο

- Πεζή μετακίνηση σε συνοδεία γονέα ή ενήλικα
 Πεζή μετακίνηση μόνο του
 Πεζή μετακίνηση με άλλα παιδιά
 Ποδήλατο
 Μηχανή
 ΙΧ δικό σας ή κάποιου τρίτου
 Λεωφορείο που εκτελεί τα μαθητικά δρομολόγια
 Ταξί

Για διαφορετικά μέσα επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε τα εδώ :

Επιλογή

Χρόνος μετακίνησης προς και από το Σχολείο

- 0-5 λεπτά
 5-10 λεπτά
 10-15 λεπτά
 15-25 λεπτά
 >25 λεπτά

Για διαφορετικό χρόνο επιστροφής από το σχολείο αναφέρετε το εδώ :

Επιλογή

Για μετακινήσεις μαθητών με τα πόδια ή με ποδήλατο ποιά διαδρομή ακολουθείται συνήθως προς και από το σχολείο;

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα ασφαλείας αντιμετωπίζουν οι μαθητές κατά την μετακίνησή τους προς και από το σχολείο όταν μετακινούνται με τα πόδια ή με ποδήλατο;

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

Άλλα:

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα αντιμετωπίζετε για την αποβίβαση των/τους μαθητές στο σχολείο και για την επιβίβασή τους για επιστροφή στο σπίτι όταν τους μεταφέρετε εσείς ή κάποιος τρίτος με ιδιωτικό αυτοκίνητο/μηχανή;

Η απάντησή σας

Τι προβλήματα σας έχουν αναφέρει οι μαθητές που μετακινούνται προς/από το σχολείο με το λεωφορείο που εκτελεί τα μαθητικά δρομολόγια;

Η απάντησή σας

Υπήρξε κάποιο ατύχημα με το παιδί σας κατά τη μετάβαση ή επιστροφή από το σχολείο ενώ κινούνταν;

- Ναι
 Όχι

Αν ναι με τι μέσο;

Επιλογή

Αν υπήρξε που έγινε το ατύχημα : (Οδός / Ώρα)

Περιγράψτε σύντομα (με τι όχημα, αν τραυματίστηκε ο μαθητής ελαφρά ή σοβαρά, αν ήταν ποδηλάτης και υπήρξαν ζημιές στο ποδήλατό του αν επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες κ.λπ. και ποιός κατά την άποψή σας ήταν ο κύριος υπαίτιος)

Η απάντησή σας

Έχετε ακούσει από τρίτους για κάποιο ατύχημα που έγινε με μαθητή κατά τα τελευταία τρία χρόνια; Αν έχετε ακούσει σημειώστε ότι σας διηγήθηκαν

Η απάντησή σας

Προτάσεις σας για την βελτίωση της ασφάλειας των μαθητών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης προς και από το σχολείο

	1 'Ασήμαντο'	2	3 'Σημαντικό'	4	5 'Εξαιρετικά Σημαντικό'
Διαπλατήσεις πεζοδρομίων	<input type="radio"/>				
Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος	<input type="radio"/>				
Μονοδρομίες/αμφιδρομίες	<input type="radio"/>				
Μέτρα για τη μείωση των ταχυτήτων στην περιοχή του σχολείου	<input type="radio"/>				
Απαγορεύσεις στάθμευσης ή ελαφής στάσης για επιβίβαση/αποβίβαση	<input type="radio"/>				
Δημιουργία διαβάσεων πεζών	<input type="radio"/>				
Δημιουργία Ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>				

Άλλο παρακαλώ αναφέρετε:

Η απάντησή σας





ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου- Φορείς

Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρωθεί στα πλαίσια υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου για το Δήμο με σκοπό να καταγραφούν και να αποτυπωθούν πιθανά προβλήματα ή/και σκέψεις, απόψεις, προτάσεις σε σχέση με τη λειτουργία του συστήματος οδικών μεταφορών και της κινητικότητας στο Δήμο Αλοννήσου.

* Απαιτείται



Δήμος Αλοννήσου

Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται μόνο σε εκπροσώπους των φορέων του Δήμου *

Παρακαλώ συμπληρώστε τον τίτλο του φορέα που εκπροσωπείτε:

Η απάντησή σας

Σε κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει λιγότερο σημαντικό και 5 πολύ σημαντικό, παρακαλείσθε να ιεραρχήσετε το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις παρακάτω θεματικές ενότητες.

	1	2	3	4	5
Θέματα που σχετίζονται με την κυκλοφορία	<input type="radio"/>				
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπάτημα, Ποδήλατο)	<input type="radio"/>				
Δημόσια συγκοινωνία	<input type="radio"/>				
Οδικές Υποδομές (κατάσταση, ποιότητα οδοστρώματος κλπ)	<input type="radio"/>				
Διαχείριση Στάθμευσης	<input type="radio"/>				
Περιβάλλον και Ενέργεια (προστατευόμενες περιοχές, ανακύκλωση κλπ)	<input type="radio"/>				
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	<input type="radio"/>				
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών (έξυπνες (smart) εφαρμογές διαχείρισης στάθμευσης, κυκλοφορίας κλπ)	<input type="radio"/>				

Θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης των παραπάνω προβλημάτων (που επηρεάζουν τον φορέα σας) στο άμεσο μέλλον και με ποιον τρόπο ;

Η απάντησή σας _____

Παρακαλείσθε να αναφέρετε αν πιστεύετε ότι ο φορέας σας θα μπορούσε να συνδράμει στην περιοχή προκειμένου να βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας και την ποιότητα ζωής και αν ναι, με ποιον τρόπο;

Η απάντησή σας _____

