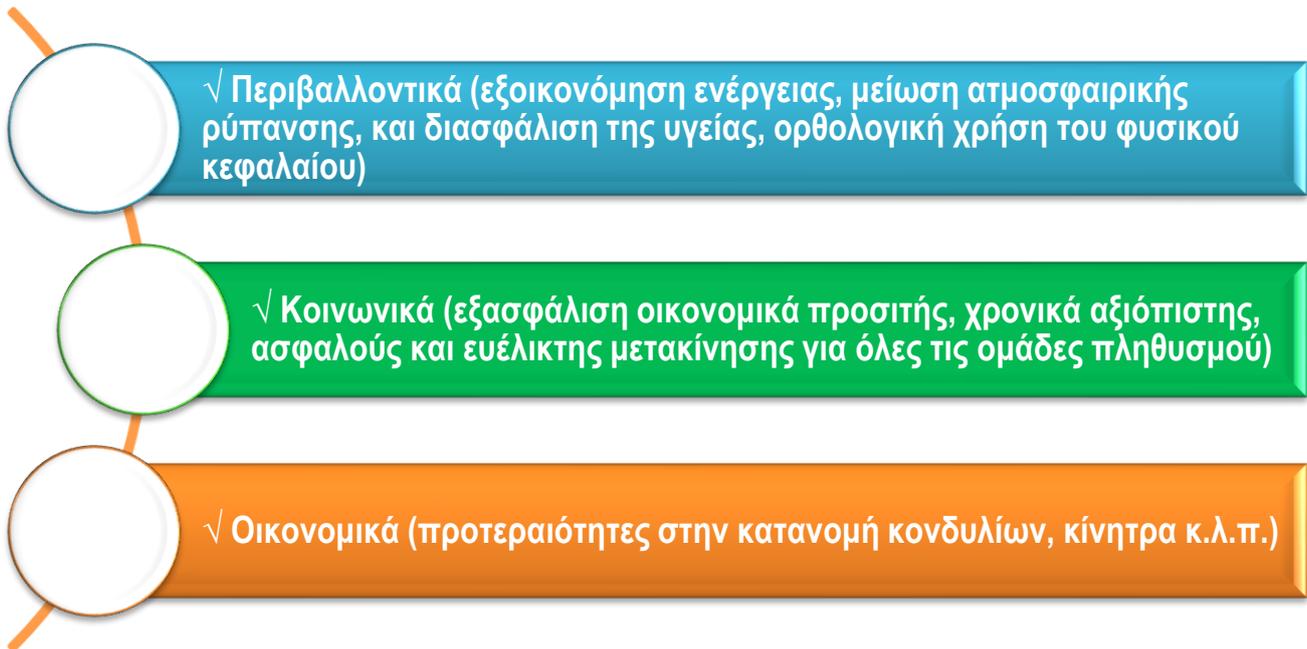


1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

1.1 Σκεπτικό - Αρχές σχεδιασμού/διαμόρφωσης Κοινού Οράματος

Η βιώσιμη ανάπτυξη μιας περιοχής εξαρτάται από ένα σύνολο δράσεων που συνδυαστικά θα πρέπει να αποσκοπούν συγχρόνως στην προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή και την συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους. Σε αυτό το πλαίσιο προκύπτει αναγκαία η προώθηση βιώσιμων συγκοινωνιακών συστημάτων και η διαμόρφωση νέας αντίληψης για την αστική κινητικότητα με κριτήρια:



Παρά τις διαφοροποιήσεις στα χαρακτηριστικά της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης σε κάθε νησιωτική ή/και ηπειρωτική περιοχή, τα προβλήματα που οι δημότες, εργαζόμενοι αλλά και οι επισκέπτες του Δήμου Αλοννήσου καλούνται να αντιμετωπίσουν είναι *κατά κανόνα κοινά*, με τα σημαντικότερα από αυτά να εντοπίζονται *στις σημειακές (έστω) κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες, την έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης της συγκοινωνίας*. **Το αποτέλεσμα σε κάθε περίπτωση είναι η παρεμπόδιση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας των πολιτών και η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος.**

Η σημερινή κατάσταση του συγκοινωνιακού (οδικού) συστήματος της περιοχής παρέμβασης συσχετίζεται άμεσα με τα χρόνια και πολύπλευρα συμπτώματα μιας πολεοδομικής κρίσης, η οποία εδραίωσε τον ρόλο του Ι.Χ. προκαλώντας μια στρεβλή ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών που με τη σειρά του, έως και σήμερα, ευνοεί συστηματικά τις οδικές μεταφορές και τη χρήση των επιβατικών Ι.Χ. αυτοκινήτων. Πολλά από τα προβλήματα που εμφανίζονται σήμερα θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν ως μη αναστρέψιμα, αν δεν ληφθούν δραστικά μέτρα με άμεσες αλλά και με μακροπρόθεσμες συνέπειες. Σημειώνεται ότι τόσο ο απολογισμός των επιδόσεων των συγκοινωνιακών συστημάτων, όσο και οι προσπάθειες αναστροφής της σημερινής κατάστασης είναι εξαιρετικά δυσχερείς, κυρίως λόγω της επικρατούσας πολυαρχίας, οργανωτικών προβλημάτων και των πεπερασμένων οικονομικών πόρων.



Απαιτείται λοιπόν μια ολοκληρωμένη στρατηγική αστικής κινητικότητας με ξεκάθαρους στόχους. Ο καθορισμός συγκεκριμένων στόχων αποτελεί απαραίτητο εργαλείο δράσης, διότι αφενός αποτελεί μία ορθολογική βάση για τον προσδιορισμό και την εφαρμογή των απαραίτητων πολιτικών και μέτρων και αφετέρου επιτρέπει την αξιολόγηση της επιτυχίας τόσο της συνολικής στρατηγικής όσο και των επιμέρους μέτρων.

Δεδομένων των προβλημάτων του Δήμου (βλ. και Παραδοτέο 3: *Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης & Κατάρτιση Σεναρίων*), η στρατηγική βιώσιμης αστικής κινητικότητας θέτει ως στόχο την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και γενικά του συστήματος μεταφορών, του περιβάλλοντος και γενικά του δημόσιου χώρου στο νησί.

Βάσει αυτών των στόχων, οι κύριες κατευθύνσεις πολιτικής που πρέπει να ακολουθηθούν - οι οποίες θα τεθούν ως **Άξονες Προτεραιότητας** με βάση τους οποίους θα προσδιορισθούν τα μέτρα - για να είναι αποτελεσματικές, πρέπει να βασίζονται σε μια όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση, η οποία να συνδυάζει τις καταλληλότερες απαντήσεις σε κάθε πρόβλημα:



Καταρχήν, είναι απαραίτητο, να προωθηθεί συνδυασμένα και βάσει ολοκληρωμένου προγράμματος ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός με τις πολιτικές και τον σχεδιασμό και σε άλλους τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής του νησιού. Μόνο εάν οι επιλογές για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών της περιοχής παρεμβάσης συνδυαστούν με την πολιτική χρήσεων γης, τη χρήση των νέων τεχνολογιών, τη διασφάλιση των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού και την ίση μεταχείριση όλων των πολιτών, θα μπορέσουν να οδηγήσουν σε ουσιαστικά αποτελέσματα.

Η **πρώτη κατεύθυνση πολιτικής αστικής κινητικότητας** που προκύπτει λοιπόν είναι ο ενιαίος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός, καθώς η πολιτική στις χρήσεις γης επηρεάζει τη μορφή και τις ανάγκες του νησιού, άρα πρέπει να συμβαδίζει με την ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών. Κατά συνέπεια ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη των έργων συγκοινωνιακής υποδομής πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή συμφωνία και αλληλεξάρτηση με τις αντίστοιχες χωροταξικές και πολεοδομικές προβλέψεις και αντιστρόφως οι προβλέψεις αυτές να συσχετίζονται κατάλληλα με την ήδη υφιστάμενη συγκοινωνιακή υποδομή.

Στη συνέχεια, πρέπει να αναγνωριστεί ως βασική αρχή για την ανάπτυξη κάθε σύγχρονου μεταφορικού συστήματος ότι η σωστή διαχείριση των μεταφορικών συστημάτων είναι εξίσου σημαντική με την ίδια την ανάπτυξή τους. Δηλαδή η κατάλληλη πρόβλεψη του τρόπου λειτουργίας ενός νέου έργου είναι εξίσου σημαντική με την κατασκευή του έργου καθώς και η ορθολογική ένταξη του στο συνολικό σύστημα μεταφορών αυτού καθεαυτού.

Κατά συνέπεια, η **δεύτερη κατεύθυνση πολιτικής αστικής κινητικότητας** που προκύπτει είναι η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας, που θα αξιοποιεί και θα βελτιώνει τη συγκοινωνιακή υποδομή του νησιού, όπως είναι: η **ουσιαστική προώθηση της χρήσης της συγκοινωνίας, η κατάλληλη διαχείριση της στάθμευσης, η βελτίωση της προσβασιμότητας αλλά και «έξυπνων» μηχανισμών ελέγχου της κυκλοφορίας, η πληροφόρηση των μετακινούμενων, η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, πληροφόρηση προσφοράς στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο κ.α.**

Η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων όμως δεν εξαντλείται στα παραπάνω, καθώς εκτός από την σωστή ανάπτυξη και την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών μεταφορών, θα πρέπει να αποσκοπεί συγχρόνως στην κοινωνική συνοχή, στην ανάδειξη της πολιτισμικής ταυτότητας και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Η **τρίτη κατεύθυνση πολιτικής αστικής κινητικότητας** που προκύπτει είναι η **ανάπλαση του αστικού χώρου** και η απόδοση περισσότερου χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης με τον ταυτόχρονο περιορισμό/αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου. Η προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης όπως είναι το **ποδήλατο και το βάδισμα**, τρόποι φιλικόι προς το περιβάλλον και υποστηρικτικοί της καλής υγείας, εξαρτώνται απόλυτα από τις δυνατότητες που προσφέρει η διαμόρφωση του δημόσιου χώρου.

Τέλος, η **τέταρτη κατεύθυνση πολιτικής αστικής κινητικότητας** αφορά στην προώθηση τεχνολογιών και μέτρων για το περιβάλλον. Είναι πλέον ευρέως αποδεκτό ότι οι νέες τεχνολογίες αποτελούν σημαντικό μέρος της λύσης στο πρόβλημα της βελτίωσης των περιβαλλοντικών συνθηκών των αστικών κέντρων. Η αξιοποίησή τους πρέπει να κατευθυνθεί κυρίως προς την άμεση βελτίωση των παραγόντων που συνδέονται με τις περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις των αστικών μετακινήσεων (ρύποι οχημάτων, θόρυβος κ.λ.π.).

Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη του Κοινού Οράματος για την **αστική κινητικότητα, των δημόσιων χώρων και των ανθρώπινων συνηθειών** αποτελεί βασική παράμετρο στα πλαίσια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Αλοννήσου, καθώς θέτει την **αφετηρία** για τους στόχους και τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Το βασικό ερώτημα που τίθεται προς όλους τους εμπλεκόμενους (Δήμος - φορείς - κάτοικοι - λοιποί ενδιαφερόμενοι, κ.α.) είναι:

Σε τι είδους νησί οραματιζόμαστε ότι θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο διαφέρει το νησί μας από τα υπόλοιπα.

Το όραμα αποτελεί, κατά κανόνα, **ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος**, με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Καθορίζεται από συγκεκριμένες προσδοκίες, οι οποίες δείχνουν το είδος και το μέγεθος της επιθυμητής αλλαγής.
2. Οι αλλαγές αυτές πρέπει να είναι μετρήσιμες.
3. Το σύνολο των προσδοκιών θα πρέπει να εστιάζουν σε συγκεκριμένες επιλεγμένες περιοχές στα πλαίσια της περιοχής παρέμβασης.

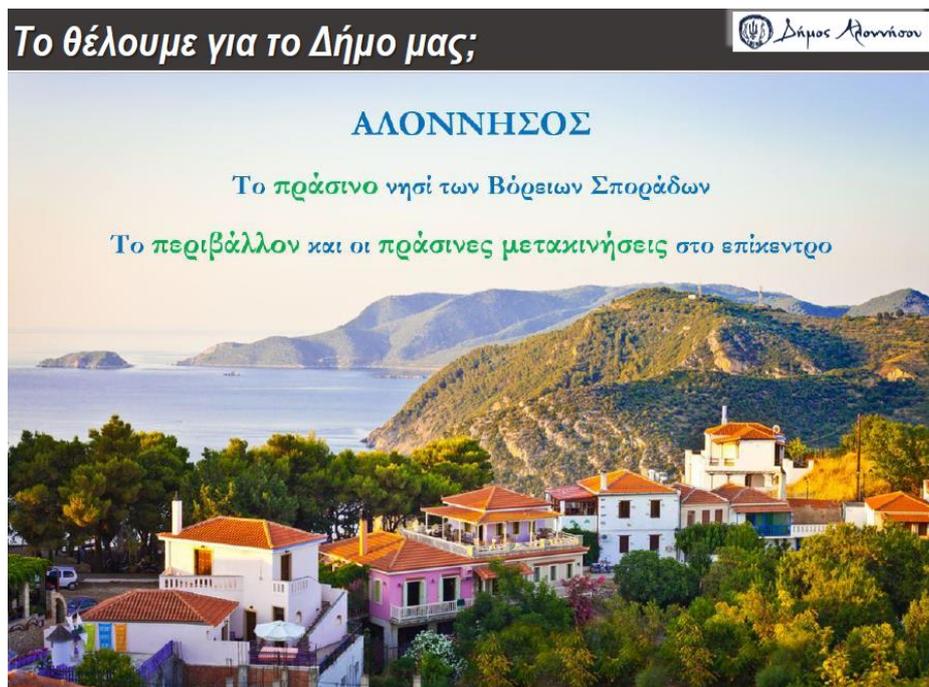
4. Για την επίτευξη των παραπάνω, απαιτείται ο καθορισμός κοινωνικών, περιβαλλοντικών ή/και οικονομικών βελτιώσεων.
5. Για την παρακολούθηση των αλλαγών απαιτείται ο καθορισμός στοιχείων/Δεικτών που θα πρέπει να μειωθούν, αυξηθούν ή διατηρηθούν.

Πρακτικά, το Κοινό όραμα αφορά σε μια φράση - κλειδί (*key word/phrase*) που αποτυπώνει και προκύπτει από το σύνολο των συζητήσεων, ανταλλαγής απόψεων και αλληλεπίδρασης, ζυμώσεων και ωρίμανσης προτεινόμενων δράσεων και μέτρων (που αντικατοπτρίζουν και την στρατηγική ανάπτυξης του Δήμου) μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων.

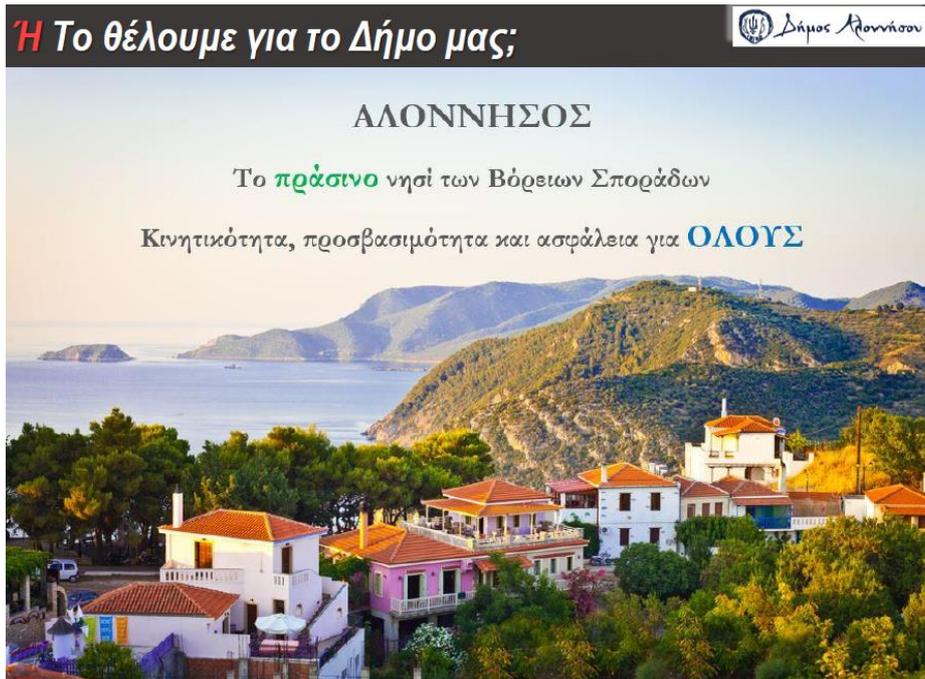
1.2 Μεθοδολογία ανάπτυξης Κοινού οράματος

1.2.1 Αρχικό Κοινό Όραμα

Τα πρώτα βήματα για την ανάπτυξη του κοινού οράματος πραγματοποιήθηκαν στην 1η Δημόσια Διαβούλευση, στις 15 Ιουλίου 2022, όπου παρουσιάστηκαν οι εξής προκαταρκτικές επιλογές:



Εικόνα 1: Εναλλακτική (1) προτεινόμενου Οράματος για το Δήμο Αλοννήσου



Εικόνα 2: Εναλλακτική (2) προτεινόμενου Οράματος για το Δήμο Αλοννήσου

Οι παραπάνω ενδεικτικές εναλλακτικές εστίαζαν στην καταρχήν δέσμευση του Δήμου σε **βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας** όπως είναι:

- ☞ **Μεταστροφή της συμπεριφοράς των μετακινούμενων σε εναλλακτικά μέσα μετακίνησης μεταξύ των οικισμών του.**
- ☞ **Εφαρμογή νέων (ευφυών) τεχνολογιών με σκοπό την βελτίωση του συστήματος κινητικότητας αλλά και στάθμευσης στο νησί ειδικά σε σχέση με τους βασικούς τουριστικούς πόλους του όπως είναι η Χώρα Αλοννήσου, το Πατητήρι, η Βότση και δευτερευόντως η Στενή Βάλα και οι λοιποί οικισμοί.**
- ☞ **Ανάδειξη και προβολή της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς του νησιού προβάλλοντας παράλληλα ένα υγιές και λειτουργικό ημι-αστικό περιβάλλον σε κάτοικους αλλά και επισκέπτες.**
- ☞ **Οργάνωση και Αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας προσαρμοσμένη στις πραγματικές ανάγκες των δημοτών.**

Παράλληλα κατά την σύνταξη του Παραδοτέου (3) που περιελάμβανε την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο και την διαμόρφωση βασικών συμπερασμάτων για το σύστημα μεταφορών, οι παραπάνω δεσμεύσεις σφυρηλατήθηκαν, οδηγώντας κατ' ουσίαν στην ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων Διαχείρισης Κινητικότητας για το νησί.

1.2.2 Ενεργός συμμετοχή πολιτών και φορέων στη διαμόρφωση του Κοινού Οράματος

Σε μια περαιτέρω προσπάθεια διεύρυνσης της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών (δημότες, φορείς και συλλογικά όργανα του νησιού, επισκέπτες, κ.α.), οι **εναλλακτικές του Κοινού Οράματος** αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του



Δήμου¹ (<https://alonissos.gov.gr/sbak/index.html#Svak>), όπου συνδυαστικά με τα **εναλλακτικά σενάρια του ΣΒΑΚ**, που προτάθηκαν, αποτέλεσαν ουσιαστική βάση για την οριστική επιλογή του οράματος.

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση από την σχετική ιστοσελίδα:

¹ Σύμφωνα και με τη κείμενη νομοθεσία (Ν.4784/2021).



ΑΡΧΙΚΗ
ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΒΑΚ
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΠΟΛΙΤΩΝ
ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ
ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ

ΕΝΗΜΕΡΩΝΟΜΑΙ

πως θα βοηθήσει τον Δήμο μας, θα διατεθεί περαιτέρω ενημερωτικό υλικό από την παρούσα ιστοσελίδα. Η συμμετοχή και η ενημέρωσή σας είναι απαραίτητες για την επιτυχημένη πορεία του σχεδίου.

Βοηθήστε και εσείς να δημιουργήσουμε τον δήμο, στον οποίο θα θέλαμε όλοι να ζούμε.

ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ

Αλοννήσου, να συμπληρώσουν τα αντίστοιχα **ερωτηματολόγια**.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΣΒΑΚ

Μετά την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο Αλοννήσου και σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της συμμετοχικής διαδικασίας πολιτών και φορέων (1η δημόσια διαβούλευση, ερωτηματολόγια) διαμορφώθηκαν σε προκαταρκτικό επίπεδο εναλλακτικά σενάρια (Μηδενικό, Ήπιο και Ριζοσπαστικό) για την εξέλιξη της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο. Τα σενάρια δομούνται με βάση τις παρακάτω πέντε (5) θεματικές ενότητες που συνθέτουν το ΣΒΑΚ:

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

Ακολούθως παρατίθενται οι χάρτες που συνοψίζουν την κατεύθυνση και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις σε κάθε εναλλακτικό σενάριο και με πρόβλεψη για τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης για κάθε παρέμβαση.

ΔΕΙΤΕ ΤΟ ΜΗΔΕΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

ΔΕΙΤΕ ΤΟ ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

ΔΕΙΤΕ ΤΟ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

Ποιο σενάριο αντικατοπτρίζει το όραμά σας για τον Δήμο Αλοννήσου; Παρακαλούμε για τη συμμετοχή σας με την επιλογή του επικρατέστερου κατά την κρίση σας σεναρίου και την καταγραφή των απόψεων και σχολίων σας στην παρακάτω φόρμα, με σκοπό την συνδιαμόρφωση του Οριστικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

ΦΟΡΜΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

ΚΕΡΔΙΖΩ

Β) Βελτίωση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας (μέσω πολυτροπικών λύσεων μεταφορών)

Γ) Βελτίωση της εικόνας της πόλης - περιοχής παρέμβασης

Δ) Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων

Ε) Ορθή χρήση περιορισμένων πόρων (ισορροπημένο μίγμα μέτρων διαχείρισης κινητικότητας με χαμηλό κόστος).

ΣΤ) Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών, προκειμένου το Σχέδιο να αποκτήσει υψηλό επίπεδο "δημόσια αποδοχή και νομιμοποίηση".

Ζ) Ποιοτικότερες και πληρέστερες μελέτες - Αποτελεσματική εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων - που πηγάζουν από το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο

Η) Αυξημένη συνέργεια και συμπληρωματικότητα

Θ) Στροφή προς μια νέα πολιτική αστικής κινητικότητας

Ι) Δημιουργία Κοινού Οράματος πλήρως
 Ι) Δημιουργία Κοινού Οράματος πλήρως συμφωνημένο από όλους (θεσμικά όργανα, πολίτες, εμπλεκόμενους φορείς) για την απρόσκοπτη υλοποίησή του.

Εικόνα 3: Πρόσβαση στη διαδικτυακή διαβούλευση των εναλλακτικών σεναρίων και της επιλογής Κοινού Οράματος για το Δήμο Αλοννήσου (<https://alonissos.gov.gr/sbak/index.html#Sinisfpol>)

1.2.3 Τελικό Κοινό Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου

Το Κοινό Όραμα όπως **τελικώς προσδιορίστηκε** από την συμμετοχική διαδικασία (Δημοτική αρχή/ Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, φορείς και δημότες) συνοψίζεται στην εξής φράση:



Αλοννήσος
Το πράσινο νησί των Βόρειων
Σποράδων
Το περιβάλλον και οι πράσινες
μετακινήσεις στο επίκεντρο



2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ - ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΒΑΚ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

2.1 Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται

Επισημαίνεται ότι κατά την υφιστάμενη κατάσταση, η Αλόνησος είναι ένα νησί με μικρό πληθυσμό, όπου το οδικό δίκτυο προσομοιάζει σε δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας. Τους θερινούς μήνες και ειδικότερα τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, η εικόνα του νησιού μεταβάλλεται, καθώς αποτελεί έναν σταθερό τουριστικό προορισμό, ήπιο και εναλλακτικό.

Παραταύτα, μεταξύ των βασικών προβλημάτων που εντοπίστηκαν κατά την προηγηθείσα αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης² και που το ΣΒΑΚ της Αλοννήσου θα επιχειρήσει να μεταβάλλει, είναι:

- ✘ Απουσία διαμόρφωσης δικτύου πράσινων διαδρομών με σύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος όπως Κ.Χ. και κοινοφελείς χρήσεις ή λοιπούς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων (κέντρα οικισμών, παράκτιο μέτωπο) και χώρους φυσικού περιβάλλοντος, που κατ'ουσίαν κατακλύζουν το νησί.
- ✘ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους.
- ✘ Ανεπαρκής διαμόρφωση του δημόσιου χώρου του οδικού δικτύου (κύριου ή/και δευτερεύοντος) και μειωμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων ΑμεΑ/ΑΜΚ.
- ✘ Προβλήματα οδικής ασφάλειας σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου.
- ✘ Προβλήματα διαμπερούς κυκλοφορίας λόγω έλλειψης εναλλακτικού δικτύου – τεμαχισμός δομημένου ιστού.
- ✘ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού (σχετίζονται άμεσα με την γεωμετρία (στενές διατομές) καθώς και με την γεωμορφολογία της περιοχής παρέμβασης (έντονες κλίσεις).
- ✘ Έντονα προβλήματα παράνομης και οχλούσας στάθμευσης.
- ✘ Έλλειψη χώρων στάθμευσης (επαρκούς χωρητικότητας), γενικά στο Δήμο.
- ✘ Περιορισμένη λειτουργία δημόσιας συγκοινωνίας.
- ✘ Ελλιπής προσβασιμότητα σε υποδομές της δημόσιας συγκοινωνίας (εξοπλισμός στάσεων, πληροφόρηση, κ.α.).
- ✘ Περιορισμένη διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών.
- ✘ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).

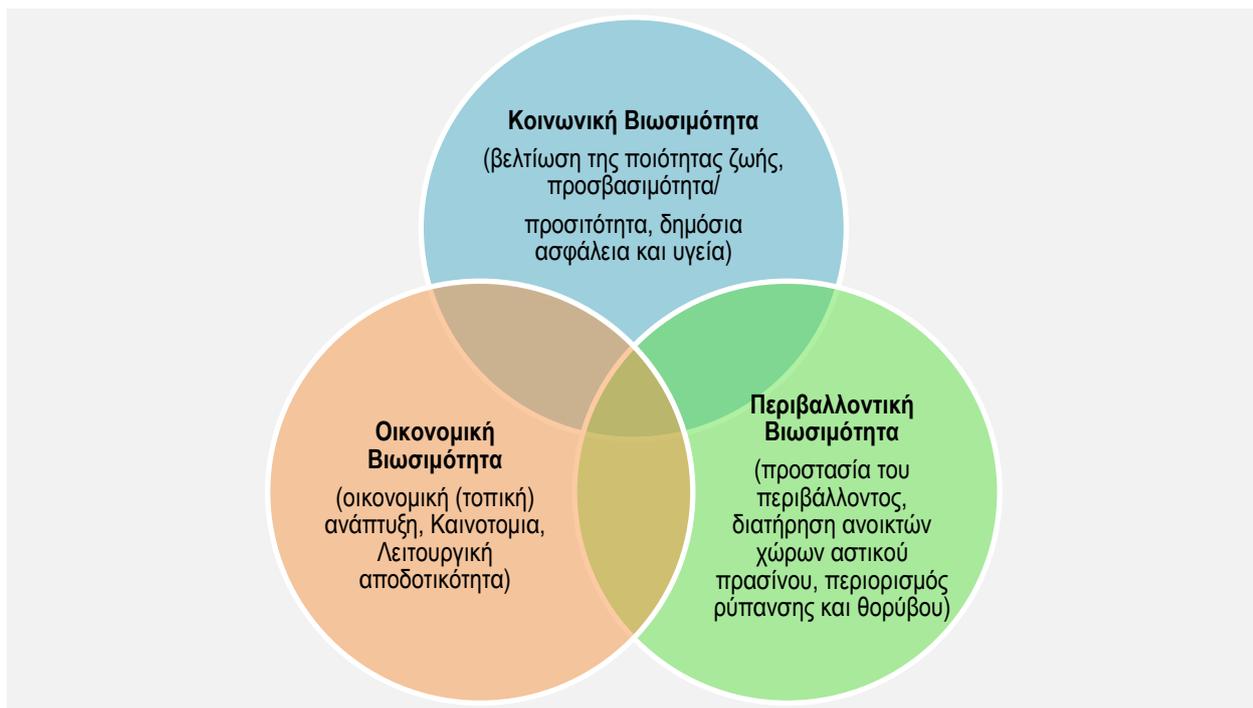
² Βλ. και 1^η Δημόσια Διαβούλευση – διαφάνεια: Αρχική αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης – SWOT analysis καθώς και Παραδοτέο 3.

2.2 Προτεραιότητες για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Ο ορισμός των στόχων εξυπηρετεί το Κοινό Όραμα, όπως αυτό διαμορφώθηκε για το Δήμο Αλοννήσου. Σύμφωνα και με τις ευρωπαϊκές οδηγίες για τα ΣΒΑΚ, ο προσδιορισμός των προτεραιοτήτων επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων που απαιτούνται, εστιάζοντας στο τι χρειάζεται να **"μειωθεί", να "αυξηθεί" ή/και να "διατηρηθεί"** στο πλαίσιο των εξής τριών (3) πυλώνων (περιβάλλον, οικονομία, κοινωνία) της βιώσιμης ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, διαμορφώνονται οι κάτωθι **άξονες προτεραιότητας**, ανά θεματική ενότητα:

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

Και συνδέονται άμεσα τόσο με το Κοινό όραμα όσο και με τους Στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ.



Εικόνα 4: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Ειδικότερα:

**ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ,
σύμφωνα και με τις τοπικές ανάγκες του Δήμου**

Κατηγορία ανά θεματική ενότητα	Προτεραιότητες		Συνοπτική περιγραφή
Κοινωνική βιωσιμότητα - Ποιότητα ζωής	Αξονας Προτεραιότητας 1:	Προσβασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών	<p>Η προσβασιμότητα σε βασικές λειτουργίες του νησιού (υπηρεσίες, σχολεία, ζώνες πρασίνου και αναψυχής) είναι αναγκαία για την ποιότητα της ζωής των πολιτών.</p> <p>Η μεγαλύτερη εγγύτητα σε υπηρεσίες ουσιαστικά αποτυπώνει την κάλυψη των αποστάσεων μέσω της πεζής μετακίνησης και καθιστά το νησί προσβάσιμο σε όλους έχοντας σημαντική θετική επίδραση και στο περιβάλλον (μέσω της εξοικονόμησης ενέργειας, καυσίμων, ρύπανσης, κ.α.).</p> <p>Έμφαση δίνεται στην προσβασιμότητα των ΑμεΑ/ΑΜΚ.</p>
	Αξονας Προτεραιότητας 2:	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	<p>Η μείωση της χρήσης του Ι.Χ., της διερχόμενης κυκλοφορίας από οικισμούς καθώς και οι υψηλές ταχύτητες κατά μήκος του Κύριου Δημοτικού ή/και Κοινοτικού δικτύου της Αλοννήσου θα συντελέσει στη μείωση των ατυχημάτων και στη αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο νησί.</p>
	Αξονας Προτεραιότητας 3:	Προσπελασιμότητα & Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου – Κυκλοφοριακή οργάνωση	<p>Η (ανα)κατανομή του μοντέλου μεταφορών και των μετακινήσεων γενικά στη περιοχή παρέμβασης ανά μέσο μεταφοράς αποτελεί βασικό στόχο στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.</p> <p>Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών <u>ειδικά των τουριστικών</u> προκειμένου να αποφευχθούν σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης ειδικά κατά την θερινή περίοδο, όπου αλλάζει δραστικά η κυκλοφοριακή εικόνα του νησιού, λόγω της υψηλής επισκεψιμότητας.</p>
	Αξονας Προτεραιότητας 4:	Διαχείριση στάθμευσης	<p>Νέες καινοτόμες έξυπνες (smart) τεχνολογίες προώθησης για την βέλτιστη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης παρά την οδό, της στάθμευσης σε δημόσιους χώρους εκτός οδού καθώς και της προσωρινής στάθμευσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων/τροφοδοσίας.</p> <p>Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στις τουριστικές περιοχές του Δήμου, όπου παρουσιάζεται έντονη ζήτηση.</p>
	Αξονας Προτεραιότητας 5:	Δημόσια συγκοινωνία	<p>Ένα καλής ποιότητας σύστημα δημόσιων μεταφορών με υψηλές συχνότητες δρομολογίων, ικανοποιητικής (γεωγραφικής) κάλυψης περιοχών και πλησίον άλλων συναφών δικτύων (π.χ. δίκτυο ποδηλατοδρόμων (bike on bus service) ή/και μονοπατιών) δύναται να αποτελέσει βασικό αντικίνητρο για τη χρήση των Ι.Χ.</p>

	Άξονας Προτεραιότητας 6:	Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον	Εγκατάσταση και χρήση νέων τεχνολογιών για την βελτίωση των μετακινήσεων σε όλα τα μέσα μεταφοράς αλλά και για τη διαχείριση της στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης. Εισαγωγή καινοτόμων μορφών μετακίνησης όπως είναι τα ηλεκτρικά οχήματα ή/και ποδήλατα .
Περιβαλλοντική βιωσιμότητα	Άξονας Προτεραιότητας 7:	Εναλλακτική μετακίνηση: πεζή μετακίνηση – ποδήλατο - ΕΠΗΟ	Η ένταξη επαρκούς δικτύου ποδηλατοδρόμων ή/και δικτύου μονοπατιών και πράσινων διαδρομών (όπου θα μπορούσαν να ενταχθούν και τα ΕΠΗΟ) θα προωθήσουν το ποδήλατο και τη πεζή μετακίνηση αντίστοιχα, ως εναλλακτικά μέσα μεταφοράς με βιώσιμα χαρακτηριστικά . Ουσιαστική πρόκληση για την περιοχή θα αποτελέσει η ένταξη και προσαρμογή του δικτύου ποδηλάτου στα υφιστάμενα γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της, <u>με δεδομένο ότι δεν έχει υλοποιηθεί έως και σήμερα</u> . Ειδικότερα η παρουσία και η διασύνδεσή τους στο υφιστάμενο οικιστικό περιβάλλον θα οδηγήσει σε καλύτερη κατανομή του οδικού χώρου βελτιώνοντας σημαντικά και την ποιότητα ζωής των κατοίκων και του περιβάλλοντος.
	Άξονας Προτεραιότητας 8:	Δημόσιος χώρος: αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος – ενίσχυση υποδομών ΑμεΑ/ΑΜΚ και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	Οι πράσινες ζώνες και δημόσιοι ανοικτοί χωροί ή/και χώροι αναψυχής διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αστική αναβάθμιση του περιβάλλοντος και αποτελούν βασική παράμετρο στην καλύτερη διαχείριση των φυσικών πόρων. Οι υφιστάμενοι και προτεινόμενοι διάδρομοι αστικού πρασίνου ή/και πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας (ζώνες 30χλμ/ώρα) θα βελτιώσουν την κινητικότητα των πεζών ενώ πλέον η ανακατανομή του δημόσιου χώρου θα λειτουργήσει ως προτεραιότητα για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες ειδικά στις γειτονιές, καθώς και στο συνεπαγόμενο περιορισμό της πρόσβασης των μηχανοκίνητων μέσων σε οικιστικούς θύλακες και της περαιτέρω αναβάθμισης της τοπικής ταυτότητας του Δήμου.
	Άξονας Προτεραιότητας 9:	Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας (σε σχέση με τις μετακινήσεις - Μείωση ατμοσφαιρικής	Η αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, ΕΠΗΟ, ηλεκτροκίνηση, κ.α.) θα περιορίσει σημαντικά τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την συμβατική κυκλοφορία (μείωση επιπέδων θορύβου και εκπομπών ρύπων).

		ρύπανσης και ηχορύπανσης	
Οικονομία - Καινοτομία	Άξονας Προτεραιότητας 10:	Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις	Το ΣΒΑΚ θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις σε μια προσπάθεια μείωσης / ελαχιστοποίησης των επιπτώσεων της κυκλοφορίας, της στάθμευσης από την παραθεριστική δραστηριότητα που συναντάται κυρίως κατά την θερινή περίοδο. Έμφαση θα δοθεί και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός ή περιπατητικός τουρισμός.
	Άξονας Προτεραιότητας 11:	Τοπική επιχειρηματικότητα – ενίσχυση των παρόδων δραστηριοτήτων	Η ενίσχυση των παρόδων δραστηριοτήτων και του αστικού περιβάλλοντος (αδόμητο και δομημένο) θα αποτελέσει βασικό παράγοντα ενθάρρυνσης της τοπικής επιχειρηματικότητας και ως εκ τούτου ανάπτυξης των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή δημιουργώντας αίσθημα ασφάλειας και προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες. Ενίσχυση της επισκεψιμότητας του νησιού μέσω της βελτίωσης των υπάρχουσων υποδομών (οδικό δίκτυο, αστικός εξοπλισμός, φωτισμός, στάθμευση, κλπ.) και της ανάπτυξης νέων (αστικές αναπλάσεις, ανάδειξη αξιόλογου φυσικού περιβάλλοντος, αξιοποίηση πολιτιστικής κληρονομιάς).

Τα παραπάνω συνοψίζουν τις βασικές βελτιώσεις (κοινωνικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές) που απαιτούνται και που το ΣΒΑΚ του Δήμου Αλοννήσου **καλείται κατ'ελάχιστον να καλύψει.**

Αφορούν σε **11 βασικές κατευθύνσεις**, οι οποίες κατηγοριοποιήθηκαν σύμφωνα με τις διαστάσεις που χαρακτηρίζουν. Διαπιστώνεται πως η υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, θα μπορέσει να μετατρέψει το Δήμο σε μία περιοχή, η οποία:

- ☞ θα αναβαθμίσει το οικιστικό περιβάλλον και κυρίως το οδικό περιβάλλον της περιοχής
- ☞ θα στοχεύει στο καλύτερο επίπεδο αντιληπτής οδικής ασφάλειας
- ☞ θα βελτιώσει τη δημόσια υγεία, γεννώντας πολλαπλά κοινωνικά οφέλη για τους κατοίκους
- ☞ θα εξασφαλίσει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους και ιδιαίτερα τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, χωρίς αποκλεισμούς και διακρίσεις
- ☞ θα καλλιεργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για εντονότερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις
- ☞ θα παρέχει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο αισθητά την κατανάλωση ενέργειας αλλά και τη ρύπανση (ηχορύπανση, ρύπανση ατμόσφαιρας)
- ☞ θα συμβάλλει στην περαιτέρω ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς και του τουρισμού
- ☞ θα οργανώνει με ορθολογικό και αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές

- ☞ θα ενθαρρύνει και θα στηρίζει τις συμμετοχικές διαδικασίες και πρακτικές
- ☞ θα ενσωματώνει νέες τεχνολογίες στο μεταφορικό της σύστημα για την αντιμετώπιση της νησιωτικότητας

Ως εκ τούτου, οι **Στρατηγικοί Στόχοι** που απορρέουν από τις προτεραιότητες καταγράφονται σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ και ιεραρχούνται ως εξής:

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ ΑΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

> ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ | Προτεραιότητες 3,7,8,9,10 |
| 2. Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας στο νησί | Προτεραιότητες 3,5,9,10 |

> ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

- | | |
|---|---------------------|
| 3. Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών - Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας | Προτεραιότητα 1,2,3 |
|---|---------------------|

> ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ – ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- | | |
|---|-----------------------|
| 4. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης στους οικισμούς | Προτεραιότητες 4,9,10 |
|---|-----------------------|

> ΕΞΥΠΝΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

- | | |
|--|-----------------------|
| 5. Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον | Προτεραιότητες 6,9,11 |
|--|-----------------------|

Ομοίως, οι προτεραιότητες ιεραρχούνται ως εξής:

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

(όπως αυτές προέκυψαν από τη συμμετοχική διαδικασία)

1	Πρώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
2	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση
3	Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος (Οι πράσινες διαδρομές και οι δημόσιοι ανοικτοί χωροί ή/και χώροι αναψυχής διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αστική αναβάθμιση του περιβάλλοντος και αποτελούν βασική παράμετρο στην καλύτερη διαχείριση των φυσικών πόρων).
4	Βελτίωση – αναβάθμιση λειτουργικότητας δημόσιας συγκοινωνίας
5	Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις
6	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
7	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης
8	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα



10	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος
11	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας



3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ «ΕΞΥΠΝΩΝ» (SMART) ΣΤΟΧΩΝ

Με βάση τις προαναφερθείσες προτεραιότητες, διαμορφώνονται και οι ειδικοί (μετρήσιμοι / έξυπνοι - SMART) στόχοι του ΣΒΑΚ ως το βασικό πλαίσιο αποτίμησης των αποτελεσμάτων της στρατηγικής (μέτρων, δράσεων, πολιτικές) που θα υιοθετηθεί στο Δήμο.

Είναι σαφές ότι σύμφωνα και με τις ευρωπαϊκές οδηγίες (του ELTIS), *η παρακολούθηση της προόδου σε ένα σύστημα τόσο μεταβαλλόμενο και δυναμικό, όπως αυτό του συστήματος οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητη για τον επαναπροσδιορισμό του στόχου και την αναπροσαρμογή των μέτρων και δράσεων. Για την σωστή παρακολούθηση είναι απαραίτητη η χρήση δεικτών.*

Σημειώνεται ότι ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» αποτελεί μετάφραση από το αγγλικό ακρωνύμιο «SMART» το οποίο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων: *Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound*. Δηλαδή ένας στόχος που θέτει το ΣΒΑΚ θεωρείται «έξυπνος» όταν:

- **Είναι συγκεκριμένος** (specific). Ο στόχος πρέπει να είναι με ακρίβεια προσδιορισμένος και εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες που συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- **Είναι μετρήσιμος** (measurable). Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι.
- **Είναι εφικτός** (achievable). Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς και καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
- **Είναι σχετικός** (relevant). Ο στόχος πρέπει ξεκάθαρα να υλοποιεί τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί και διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το δήμο.
- **Χαρακτηρίζεται από χρονικά όρια** (time-bound). Δεν μπορεί να επιδιώκεται η επίτευξη του στόχου σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι τότε χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Ακολουθούν οι «έξυπνοι στόχοι» ανά **θεματική προτεραιότητα** που σε επόμενο στάδιο της υπηρεσίας θα αποτελέσουν τους δείκτες αξιολόγησης³ του ΣΒΑΚ:

³ Στην διαμόρφωση των παραπάνω στόχων/δεικτών λαμβάνονται υπόψη και οι τεχνικές δυνατότητες του Δήμου για παρακολούθηση.

ΣΤΟΧΟΙ – (ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΙ) ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ για την περιοχή παρέμβασης

Περιγραφή στόχου ανά προτεραιότητα	Ποσοτικοποίηση στόχου	Ενδεικτικό Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης ⁴
Βελτίωση της προσβασιμότητας & προσπελασιμότητας - Κυκλοφοριακή οργάνωση οικισμών -		
Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου		
1. Μείωση ημερήσιων μετακινήσεων με Ι.Χ., δίκυκλης μηχανής, ημιφορτηγού	%	10% μείωση συνολικά στη 10ετία
2. Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία	%	5% αύξηση συνολικά στη 10ετία
3. Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία από ευάλωτες κοινωνικές ομάδες (Πολύτεκνων/Τρίτεκνων/Ανέργων και ΑμΕΑ, σε ηλικιωμένους και φοιτητές).	%	5% αύξηση συνολικά στη 10ετία
4. Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με χρήση ποδηλάτου και ΕΠΗΟ	%	6% αύξηση συνολικά στη 10ετία
5. Αύξηση της πεζής μετακίνησης (στο σύνολο του Δήμου)	%	5% αύξηση συνολικά στη 10ετία
6. Αύξηση της πεζής μετακίνησης (σε ευάλωτους χρήστες του δικτύου – ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ/ΑΜΚ, κ.α.)	%	5% αύξηση συνολικά στη 10ετία
7. Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημοτικού στόλου και στην ιδιωτική μετακίνηση	Αρ.οχημάτων	Χ
8. Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς	Χλμ. οδικού δικτύου	Ποσοστό $\geq 50\%$ του υπό εξέταση δικτύου να έχει υλοποιηθεί στην 10ετία

Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

9. Μήκος δικτύου που εντάσσεται σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών, που να αφορά την ρυθμιστική σήμανση	Χλμ.	100% του υπό εξέταση δικτύου να έχει ενταχθεί στην 5ετία
10. Μείωση αριθμού τροχαίων ατυχημάτων	Συνολικός Αρ.Ατυχημάτων/έτος	20% μείωση συνολικά στη 10ετία
11. Μείωση αριθμού ατυχημάτων με παράσυρση πεζού ή/και ποδηλάτη		Χ
12. Μείωση αριθμού ατυχημάτων με σοβαρό τραυματισμό ή/και θανατηφόρο		50% μείωση συνολικά στη 10ετία
13. Μείωση των ταχυτήτων στο κύριο οδικό δίκτυο αλλά και στο εσωτερικό των οικισμών	Χλμ.	Ποσοστό $\geq 50\%$ του υπό εξέταση δικτύου να έχει ενταχθεί στην 10ετία

⁴ Η ποσοτικοποίηση των παραπάνω στόχων ως προς την επιθυμητή μεταβολή και ως προς το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους (ήτοι τιμή στόχος ανά 5ετία και ανά 10ετία), θα γίνει σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ, όταν οριστικοποιηθούν οι παράμετροι και οι δράσεις, κατά το τελικό στάδιο εκπόνησης του Σχεδίου.

14. Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων	Αρ.ολοκληρωμένων παρεμβάσεων/έτος	100% υλοποίηση στη 10ετία
15. Βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας κατά τις εγκάρσιες διασχίσεις του κύριου οδικού δικτύου (διαβάσεις πεζών)	Αρ.διαβάσεων πεζών	100% υλοποίηση στη 10ετία

Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑμεΑ – Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση των κοινωνικών αποκλεισμών

16. Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία διαπλατύνσεων στα πεζοδρόμια)	Μέτρα	Ποσοστό $\geq 70\%$ του συνολικού προτεινόμενου στη 10ετία
17. Βελτίωση των υποδομών των πεζοδρομίων (ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων, εξασφάλιση επαρκούς πλάτους για ελεύθερη όδευση, τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, ράμπες ΑμεΑ κ.α.), προκειμένου να επιτυγχάνεται η ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών	Μέτρα	Ποσοστό $\geq 70\%$ του συνολικού προτεινόμενου στη 10ετία
18. Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης	Χλμ.	Ποσοστό $\geq 50\%$ του συνολικού προτεινόμενου στη 10ετία

Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης

19. Αύξηση θέσεων στάθμευσης ⁵ εκτός οδού (σε κομβικά σημεία των οικισμών)	Αρ.Θέσεων	~5-10% από την τιμή βάσης, συνολικά στη 10ετία
20. Δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων		5% από την τιμή βάσης, συνολικά στη 10ετία
21. Δημιουργία χώρων στάθμευσης ΑμεΑ		10% από την τιμή βάσης, συνολικά στη 10ετία
22. Δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης και θεσμοθέτηση ειδικού ωραρίου για την εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας των καταστημάτων		X

Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας

23. Αύξηση της περιοχής κάλυψης από το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας	Χλμ.	X
24. Βελτίωση του βαθμού εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, με πύκνωση των δρομολογίων	Λεπτά	X
25. Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (με οχήματα πράσινης τεχνολογίας π.χ. ηλεκτρικά) καθώς και πρόσβαση στα οχήματα από άτομα με κινητικές δυσκολίες	Αρ.οχημάτων «πράσινης τεχνολογίας»	X
26. Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας: Στάσεις, στέγαστρα, καθιστικός εξοπλισμός, φωτισμός, πληροφόρηση	Υποδομές	Τουλάχιστον το 50% από την τιμή βάσης να έχει υλοποιηθεί, συνολικά στη 10ετία
27. Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων	Αρ.Λεωφορείων	X

⁵ Αφορά σε υφιστάμενους (αναδιαμόρφωση) και νέους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.

Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις

28. Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης ανά οικισμό με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας μέσω της δημόσιας συγκοινωνίας (π.χ. βελτίωση αξιοπιστίας και επέκταση ωραρίου - εποχιακός σχεδιασμός)	Αρ.δρομολογίων/ περίοδο	X
29. Ανάπτυξη περιπατητικού/ποδηλατικού/θαλάσσιου τουρισμού με συνδυασμένες μετακινήσεις μέσω και της δημόσιας συγκοινωνίας	Αρ.δρομολογίων/ περίοδο	X

Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών για την διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης

30. Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σε συγκεκριμένα σημεία των οικισμών (βλ. και ΣΦΗΟ Δήμου)	Σταθμοί	100% υλοποίηση στη 10ετία
31. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) στη δημοσία συγκοινωνία με στάσεις τηλεματικής	Υποδομές	Ποσοστό $\geq 50\%$ των στάσεων να ενταχθούν στο σύστημα
32. Ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης θέσεων στάθμευσης και εγκατάσταση δικτύου θέσεων έξυπνης στάθμευσης σε επιλεγμένα σημεία	Υποδομές	Ποσοστό $\geq 20\%$ των χώρων / θέσεων να ενταχθούν στο σύστημα

Οι στόχοι που παρουσιάστηκαν παραπάνω αποτελούν ιδιαίτερα κρίσιμα στοιχεία για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Αλοννήσου, ενώ θα μετατραπούν σε μετρήσιμες οντότητες, προκειμένου να διαμορφώσουν το θεμέλιο για την επιλογή των μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ, καθώς και των **δεικτών παρακολούθησης και εφαρμογής** του.

4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ–ΟΡΙΣΤΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ

4.1 Επιλογή επικρατέστερου – Οριστικού σεναρίου Διαχείρισης κινητικότητας

Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται τα προτεινόμενα μέτρα/δράσεις που πλαισιώνουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αλοννήσου όπως αυτά διαμορφώθηκαν και επελέγησαν μέσω της **συμμετοχικής διαδικασίας/Διαδικτυακής Διαβούλευσης** (Δημοτική Αρχή, Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, απόψεις εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών) και λαμβάνοντας υπόψη τα εξής:

- ☞ Ανάπτυξη & προσδιορισμός Κοινού Οράματος ΣΒΑΚ
- ☞ Στρατηγικοί Στόχοι & Προτεραιότητες ΣΒΑΚ
- ☞ Αποτελέσματα – Συμπεράσματα - Αξιολόγηση της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης
- ☞ Εναλλακτικά σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας εστιάζοντας σε συγκεκριμένα προβλήματα που το Σχέδιο επιδιώκει να επιλύσει (σε διάστημα τουλάχιστον 10ετίας ή/και >10ετίας) και με έμφαση:
 - ✓ Στο σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί, ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ, ποδήλατο, Ε.Π.Η.Ο),
 - ✓ Στο προσδιορισμό και προώθηση μέτρων και ρυθμίσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας,
 - ✓ Στην βελτιστοποίηση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τη δημόσια συγκοινωνία καθώς και των συναφών υποδομών,
 - ✓ Στο προσδιορισμό και ανάπτυξη μέτρων για την πολιτική στάθμευσης στη περιοχή παρέμβασης και την διαχείριση αυτής,
 - ✓ Στην αισθητική αναβάθμιση του νησιού μέσω ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπτυξης και αστικής αναζωογόνησης,
 - ✓ Στη προώθηση μέτρων βελτίωσης της συνεκτικότητας των οικισμών μέσω του κύριου οδικού δικτύου.
- ☞ Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων με βάση τη συμμετοχική διαδικασία
- ☞ **Επικρατέστερο Σενάριο Κινητικότητας**

Έχοντας υπόψη το σύνολο των παραπάνω διαδικασιών και με στόχο την διασφάλιση και την προώθηση βιώσιμων και ασφαλών μετακινήσεων εντός του νησιού, επελέγη το «**Ηπιο**» σενάριο ως **επικρατέστερο και «εφικτότερο» στις δεδομένες υφιστάμενες συνθήκες, το οποίο και αναλυτικά περιγράφεται στην επόμενη ενότητα.**

Σημειώνεται ότι το Οριστικό Σενάριο, σε επόμενο στάδιο του ΣΒΑΚ, θα περιλαμβάνει επαρκή παρουσίαση και τεκμηρίωση όλων των προτεινόμενων παρεμβάσεων **ανά πακέτα μέτρων (ΠΜ) σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού.**



4.1.1 Βασικές παραδοχές, τάσεις εξέλιξης, Προγραμματιζόμενες υποδομές/έργα στην περιοχή παρέμβασης και Υπερκείμενος σχεδιασμός

Για τον προσδιορισμό του Οριστικού Σχεδίου Διαχείρισης Κινητικότητας στο Δήμο, λαμβάνονται υπόψη ως **δεδομένες** οι κάτωθι παραδοχές, τάσεις εξέλιξης και προγραμματιζόμενες υποδομές⁶:

- ☞ **Έργα Υπερκείμενου σχεδιασμού:** Εφαρμογή του συνόλου των προτεινόμενων συγκοινωνιακών και άλλων έργων του εγκεκριμένου **Masterplan του λιμένα του Πατητηρίου**.
- ☞ 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)»**.
- ☞ Εφαρμογή της μελέτης με τίτλο **«Μελέτη Διαμόρφωσης κόμβου σχολικού συγκροτήματος – Δημαρχείου και ανάπλαση»**.
- ☞ Εφαρμογή της μελέτης με τίτλο **«Ειδική μελέτη συντήρησης και αποκατάστασης παραδοσιακού καλντεριμιού στον οικισμό Βότση του Δήμου Αλοννήσου»**.
- ☞ Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης **των περιηγητικών διαδρομών** στη Ν. Αλόννησο.
- ☞ Προμήθεια **ηλεκτροκίνητων οχημάτων και σταθμών φόρτισης** από το Δήμο Αλοννήσου (Πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης»).
- ☞ Προμήθεια και εγκατάσταση **στάσεων για κοινόχρηστους χώρους** (Πρόγραμμα «Φιλόδημος II»).
- ☞ Προμήθεια και εγκατάσταση **συστήματος ενημέρωσης επιβατών της δημοτικής συγκοινωνίας του Δήμου Αλοννήσου** (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.
- ☞ Άμεση υλοποίηση του εγκεκριμένου **Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)**.

⁶ Όπως αντίστοιχα είχαν συμπεριληφθεί και στο σχεδιασμό των εναλλακτικών σεναρίων.

4.2 Οριζόντας 5ετίας

4.2.1 Βιώσιμες Μετακινήσεις

4.2.1.1 Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - Προσβασιμότητα

1. Διερεύνηση της δυνατότητας κατασκευής πεζοδρομίου στη βόρεια παρειά⁷ της κύριας οδού προς Γέρακα, μεταξύ του Πατητηρίου και της Βότσης.
2. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, όπου είναι απαραίτητο, στο τμήμα μεταξύ του χώρου στάθμευσης του Πατητηρίου και του κόμβου Δημαρχείου. Προτείνεται η οδός να έχει ενιαίο πλάτος 7μ. κατόπιν της διαμόρφωσης των πεζοδρομίων.
3. Ανα-διαμόρφωση υφιστάμενων πεζοδρομίων (οδηγοί όδευσης τυφλών, ράμπες ΑμεΑ, ύψος αστικού εξοπλισμού) όπου το πλάτος τους το επιτρέπει και υπάρχει δυνατότητα ανεμπόδιστης προσπέλασης. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να ληφθεί στις εισόδους/ εξόδους των χώρων στάθμευσης και στις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας. Συγκεκριμένα, η πρόταση αφορά τις περιοχές: περίξ 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.
4. Απομάκρυνση εμποδίων, όπου είναι δυνατόν και ειδικότερα σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους (<1,5μ.) (βλ. και βασικούς άξονες του Πατητηρίου από τον λιμένα). Σε κάθε περίπτωση (λόγω των υφιστάμενων αδυναμιών του δημόσιου χώρου (στενότητα)), προτείνεται η τοποθέτηση των πινακίδων υπεράνω των πεζοδρομίων, επί της εξωτερικής πλευράς των κτιρίων. Μέριμνα για το ύψος του αστικού εξοπλισμού, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία.



Εικόνα 5: Τοποθέτηση κυκλοφοριακών πινακίδων υπεράνω πεζοδρομίων σε κατοικημένη περιοχή (Πηγή: Εγκύκλιος 1/92) & Ενδεικτική σχετική φωτογραφική απεικόνιση στο Δήμο Ναυπακτίας (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

5. Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών, συνοδευόμενες από ράμπες ΑμεΑ. Οι περιοχές που προτείνονται είναι οι:
 - ο Α) 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). Δεδομένης της

⁷ Βάσει του υφιστάμενου πλάτους οδοστρώματος στο υπό εξέταση τμήμα της οδού μεταξύ των 2 οικισμών, το οποίο κυμαίνεται μεταξύ περίπου ~6-8μ., κρίνεται ότι δεν είναι δυνατή η κατασκευή πεζοδρομίων σε αμφότερες τις πλευρές της οδού, με ελάχιστο πλάτος 1,5μ. (ΦΕΚ Β6213/2022).

προτεινόμενης προαναφερόμενης διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων, κρίνεται σκόπιμη η διαμόρφωση διάβασης για την ασφαλή διάσχιση της οδού από τους πεζούς και τα ΑμΕΑ.

- Β) 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.
- Γ) 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.
- Δ) Σε αντιπροσωπευτικά σημεία του δικτύου που εφάπτεται ή βρίσκεται περίξ των σχολικών μονάδων του Δήμου, μέσω προτεινόμενων παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας, κατ'εφαρμογή του ΦΕΚ Β2302/2013 (βλ. και επόμενη θεματική ενότητα Μέτρων/Παρεμβάσεων).



Εικόνα 6: Ενδεικτικά παραδείγματα υποδομών για πεζούς (Πηγή: αρχείο Αναδόχου)

6. Με δεδομένη την *Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλοννήσο*, προτείνεται (κατά τον εξεταζόμενο χρονικό ορίζοντα της δετίας)⁸ η ανάδειξη διαδρομών⁸ που βρίσκονται πλησίον των οικισμών του Πατητηρίου και της Χώρας Αλοννήσου. Συγκεκριμένα οι διαδρομές αυτές είναι:

- α) Διαδρομή 2: Αρχιτεκτονική διαδρομή Χώρας Αλοννήσου,
- β) Διαδρομή 3: Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου και,
- γ) Διαδρομή 6: Πατητήρι – Σπαρτίνες – Μεγάλο Χωράφι. Επισημαίνεται ότι κατά τον αναφερόμενο χρονικό ορίζοντα εξέτασης, προτείνεται να αναδειχθεί μόνο το τμήμα της διαδρομής από την έναρξή της έως ~250μ. πριν την συμβολή της με την κεντρική οδό του οικισμού Βότση και η συνέχισή της έως το αλιευτικό καταφύγιο, μέσω οδού ήπιας κλίσης και σκαλοπατιών.
- Δ) Διαδρομή από τη Χώρα δυτικά προς το σημείο θέασης του ηλιοβασιλέματος (πρόταση ΣΒΑΚ).

⁸ Ορίζονται ως εν δυνάμει πράσινες διαδρομές – βλ. και ανάλυση/περιγραφή στο Παραδοτέο 3.

7. Βελτίωση της βαδισιμότητας στα σοκάκια της Χώρας Αλοννήσου (ιδιαίτερα στα σκαλοπάτια στο εσωτερικό του οικισμού που παρουσιάζουν πολλές φθορές και ασυνέχειες).
8. Μετατροπή της οδού μπροστά στον οικισμό της Χώρας Αλοννήσου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας. Η περιοχή ήπιας κυκλοφορίας προτείνεται στο τμήμα της εισόδου του οικισμού έως τη διασταύρωση προς Καλόβουλο. 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. 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.
9. Πρόταση για 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.



Εικόνα 7: Φορητό ηλεκτρικό αναβατόριο στο Δήμο Σύρου – Ερμούπολης.

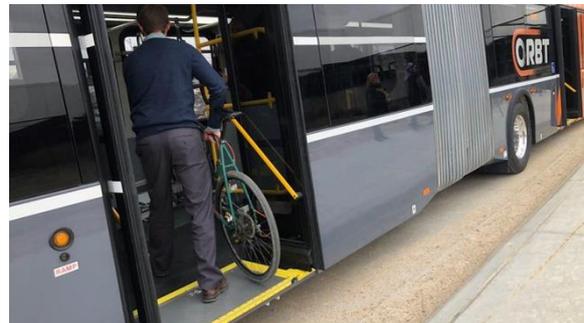
10. Πρόταση για προμήθεια κοινόχρηστου ηλεκτρικού αναπηρικού scooter. Η θέση στάθμευσης και φόρτισης του οχήματος προτείνεται να είναι στον χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου, πλησίον των υποδομών για κοινόχρηστα ποδήλατα και πατίνια.
11. Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) με σκοπό τον προσδιορισμό των σημείων όπου απαιτείται να γίνουν διαμορφώσεις και κατασκευές, ώστε να καταστεί δυνατή η πρόσβαση όλων προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

4.2.1.2 Υποστηρικτικά μέτρα

- ✓ 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.).
- ✓ Οργάνωση περιηγητικών διαδρομών για κατοίκους και επισκέπτες.

4.2.1.3 Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας

1. Αναδιαμόρφωση των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας, ώστε να εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών. Η συγκοινωνία της Αλοννήσου λειτουργεί μόνο τους θερινούς μήνες και μόνο για τις διαδρομές Πατηήρι-Χώρα και Πατηήρι-Στενή Βάλα. Ενδεικτικές παρεμβάσεις περιλαμβάνουν:
 - 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 την ζήτηση.
 - Την προσθήκη πρωινού δρομολογίου από/προς τη Στενή Βάλα για να μπορούν να εξυπηρετηθούν και οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής.
 - 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.
2. Επέκταση (γεωγραφικής) κάλυψης της δημόσιας συγκοινωνίας μέσω της σύνδεσης 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. Σημειώνεται ότι 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 και να διαθέτει ράμπα για την είσοδο ατόμων με αναπηρία.
3. 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.
4. 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.



Εικόνα 8: Όχημα δημοτικής συγκοινωνίας Δήμου Αχαρνών με ράμπα για την πρόσβαση των ΑμεΑ. (Πηγή: <https://www.athenstransport.com/2022/05/dimotiki-syggkoinonia-axarnon-3/> και [διαδίκτυο, αντίστοιχα](#))



4.2.1.4 Υποστηρικτικά μέτρα

- ✓ Για την αύξηση της ελκυστικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας στο νησί, προτείνεται η επέκταση της δυνατότητας αγοράς μειωμένου εισιτηρίου, πέρα από τις ομάδες Πολύτεκνων/Τρίτεκνων/Ανέργων και ΑμΕΑ⁹, σε ηλικιωμένους και φοιτητές.
- ✓ 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. 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.
- ✓ Εξέταση (από τους εργαζόμενους) λύσεων car pooling για τη μείωση των οχημάτων που αναζητούν χώρο στάθμευσης στη Χώρα.

⁹ https://bus.alonissos.gov.gr/current-bus-timetable_gr/

4.2.2 Ασφαλείς Μετακινήσεις

4.2.2.1 Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών - Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

1. Παρεμβάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολικών συγκροτημάτων και σε ζώνη ακτίνας ~100-150μ., μέσω ειδικής μελέτης/υπηρεσίας του Δήμου. Τα μέτρα¹⁰ που προτείνονται θα πρέπει να 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.
2. Διατήρηση του υφιστάμενου χαρακτήρα του οικισμού της Χώρας με την απαγόρευση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό του.
3. Περιοδική πεζοδρόμηση - 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 έμπροσθεν 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 εκπόνηση μελέτης/υπηρεσίας σύμφωνα με το αρ.πρωτ.: ΔΟΥ/οικ/3715/Φ253 16-7-2018 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

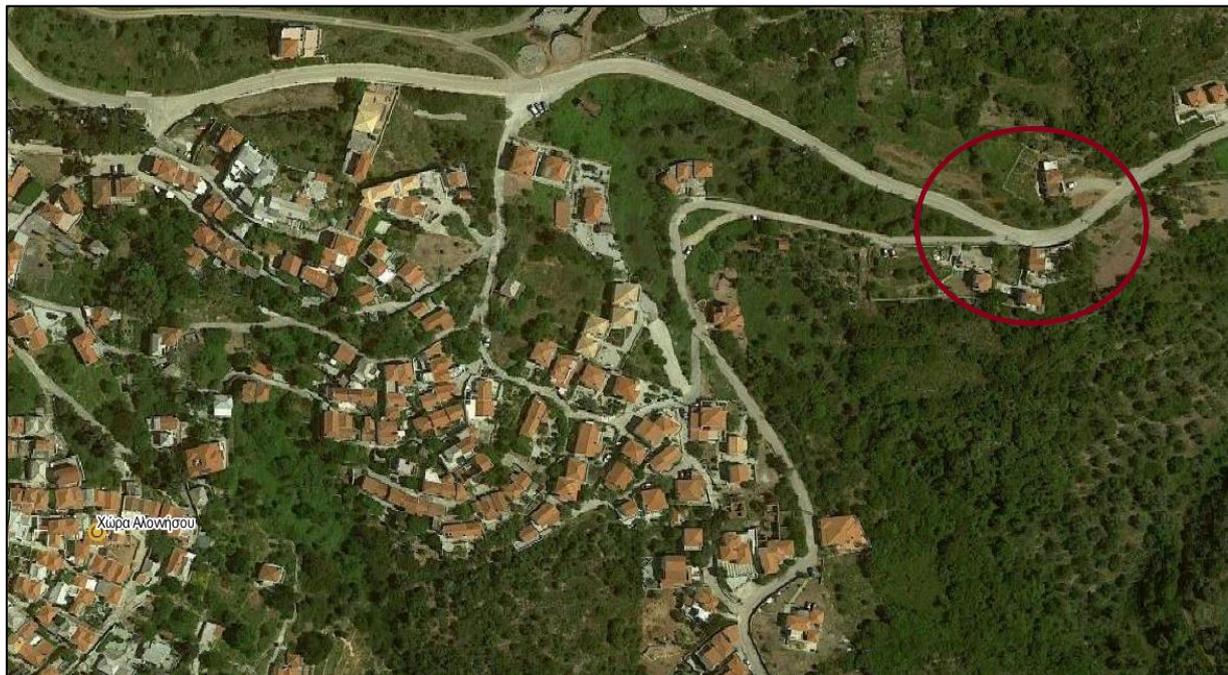
¹⁰ Τα προτύπα και οι προδιαγραφές των παρεμβάσεων που εξειδικεύουν τα μέτρα που προτείνονται για την οδική ασφάλεια, αναλύονται στην κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013): *Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.*



Εικόνα 9: Περιοδικό κλείσιμο της οδού του λιμένα (οδός Δολόπων), κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, μετά τις 20:00.

1. Διερεύνηση των δυνατοτήτων βελτίωσης της σήμανσης και της γεωμετρίας των: α)κόμβος προς Χώρα/Γέρακα¹¹ στο Πατητήρι και β)κόμβος προς Βότση, στους οποίους έχουν καταγραφεί ατυχήματα κατά την τελευταία 4ετία. Ενδεικτικές παρεμβάσεις είναι: η τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος εγκάρσια προς την κυκλοφορία των οχημάτων για μείωση της ταχύτητας, η ένταση της κατακόρυφης σήμανσης και η τοποθέτηση οριζόντιας σήμανσης.
2. 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.
3. Βελτίωση της σήμανσης προς αδιαμόρφωτο χώρο στάθμευσης βόρεια του κοιμητηρίου της Χώρας Αλοννήσου.
4. 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.

¹¹ Σύμφωνα με τα συλλεγμένα στοιχεία των ατυχημάτων, στον συγκεκριμένο κόμβο καταγράφονται τα περισσότερα ατυχήματα στο νησί, κάποια από τα οποία εμπριέχουν τραυματισμό.



Εικόνα 10: Επισήμανση του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά, για τον οποίο απαιτείται η αλλαγή στη χάραξη.

5. 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).

4.2.2.2 Υποστηρικτικά μέτρα

- ✓ Εκπαίδευση μαθητών και παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης και οδικής ασφάλειας.
- ✓ Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας.



4.2.3 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης στους οικισμούς

1. Αναδιαμόρφωση (μέσω οριζόντιας σήμανσης, σύμφωνα και με την ισχύουσα νομοθεσία¹²) των θέσεων στάθμευσης στον υφιστάμενο δημοτικό χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου, πλησίον της Πυροσβεστικής. Επιπλέον, προτείνεται η χωροθέτηση των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία¹³. Κρίνεται σκόπιμη η απομάκρυνση των κάδων απορριμμάτων που καταλαμβάνουν σημαντική έκταση εντός του χώρου στάθμευσης, με σκοπό την εκμετάλλευση του συνόλου της χωρητικότητάς του.
2. Στο πλαίσιο της ανέγερσης του ΚΕΕΚ Αλοννήσου, προτείνεται να υπάρξει μέριμνα για τη χωροθέτηση επιπλέον θέσεων στάθμευσης για την κάλυψη των αναγκών τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών του οικισμού της Στενής Βάλας (δεδομένου ότι δεν υφίσταται δημοτικός χώρος στάθμευσης στην περιοχή). *Εναλλακτικά, σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, προτείνεται η ανεύρεση χώρου για την δημιουργία δημοτικού χώρου στάθμευσης, στον οικισμό (βλ. και (3), που ακολουθεί).*
3. Εξεύρεση έκτασης για την χωροθέτηση χώρου στάθμευσης στην περιοχή του Πατητηρίου, της Χώρας Αλοννήσου και της Στενής Βάλας. *Η αναζήτηση για κατάλληλο χώρο δύναται να περιλαμβάνει τόσο τις δημοτικές εκτάσεις, όσο και την πιθανότητα ενοικίασης ιδιωτικής έκτασης.*
4. 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.
5. Συντήρηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης αναφορικά με τις ρυθμίσεις στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης.
6. Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού, όπως:
 - ο α) Στον λιμένα στην περιοχή της παιδικής χαράς,
 - ο β) Στο πεζοδρόμιο πλησίον του ανοιχτού γηπέδου καλαθοσφαίρισης και του μνημείου πεσόντων στο Πατητήρι,
 - ο γ) Στον Ρουσούμ Γυαλό πλησίον της εισόδου της παράκτιας οδού,
 - ο δ) Εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης και,
 - ο ε) Στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου εντός κοινόχρηστου χώρου.
7. Πρόταση για την διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης στο κύριο οδικό δίκτυο των οικισμών με δεδομένη την ασφαλή κινητικότητα των λοιπών μέσων μεταφοράς και στόχο την αποφυγή διπλοπαρκαρίσματος, κυκλοφοριακής συμφόρησης ή/και ακόμα την πραγματοποίηση των εργασιών τροφοδοσίας τόσο στις λωρίδες κυκλοφορίας όσο και στα πεζοδρόμια. Η **παροχή χώρων φορτοεκφόρτωσης** σε επιλεγμένες θέσεις του οδικού δικτύου θα πρέπει να γίνει κατόπιν ειδικής μελέτης/υπηρεσίας, προκειμένου να αποτυπωθούν οι ανάγκες στάθμευσης των εμπορευματικών μεταφορών.

¹² Π.Δ.455/76, όπως αυτό τροποποιήθηκε με τα Π.Δ.379/80 και 326/90 και ισχύει σήμερα.

¹³ ΦΕΚ Β6213/2022.

4.2.3.1 Υποστηρικτικά μέτρα

- ✓ Ένταση της αστυνόμευσης για παραβιάσεις των ρυθμίσεων στάθμευσης και του Κ.Ο.Κ.

4.2.4 Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον

1. Εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου έξυπνου συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού και στις θέσεις στάθμευσης του λιμένα, προκειμένου όλοι οι κάτοικοι και επισκέπτες του νησιού να μπορούν να ενημερωθούν ανά πάσα στιγμή και σε πραγματικό χρόνο για τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Η πρόταση περιλαμβάνει την τοποθέτηση ειδικών πινακίδων εφαρμογών Έξυπνης στάθμευσης (συστήματα καθοδήγησης και πληροφοριών στάθμευσης (ΚΠΣ) που χρησιμοποιούν ενδείξεις μεταβλητών μηνυμάτων (VMS)) με στόχο την αποτύπωση και μετάδοση πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο αναφορικά με τη θέση και τη διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης σε αυτούς. Δύναται η ενημέρωση να γίνει μέσω εφαρμογής που θα εγκαθιστούν οι ενδιαφερόμενοι στο κινητό τους τηλέφωνο. Ενδεικτικά σημεία τοποθέτησης των πινακίδων αυτών είναι: α) Η είσοδος 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 και β) Στη Χώρα πριν την είσοδο του οικισμού.



Εικόνα 11: Έξυπνα συστήματα διαχείρισης στάθμευσης εκτός οδού και παρά την οδό (Πηγή: Διαδίκτυο)

2. Πρόταση για ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών με υποδομές **αρχικά**: α) Στο χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου και β) 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.



Εικόνα 12: Σταθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων Λήμνος & Πόρος (Πηγή: διαδίκτυο)



3. Τοποθέτηση ηλεκτρονικής πινακίδας ενημέρωσης των επιβατών για την ώρα άφιξης του λεωφορείου στις αφετηρίες της δημοτικής συγκοινωνίας, ήτοι: Λιμάνι, Χώρα και Στενή Βάλα.
4. 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. Επιπλέον υπάρχει η δυνατότητα να 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.
5. Προτεραιοποίηση της ανάπτυξης των υποδομών για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών ποδηλάτων, σύμφωνα και με το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.
6. Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου: Σκόπιμη είναι η εξέταση της ανάγκης για εγκατάσταση πρόσθετων σταθμών φόρτισης, σε σημεία ή/και περιοχές, όπως: νέοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού, η Στενή Βάλα και το νέο μουσείο Αρχαιοτήτων καθώς και η χωροθέτηση θέσης φόρτισης Η/Ο για τον στόλο των Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ¹⁴.

¹⁴ Υπενθυμίζεται ότι κατά την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. Αλοννήσου δεν είχε χωροθετηθεί θέση φόρτισης Η/Ο ΕΔΧ-ΤΑΞΙ (βλ. και σχετικό έργο).



4.3 Οριζόντια 10ετία

Σημειώνεται ότι 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».

4.3.1 Βιώσιμες Μετακινήσεις

4.3.1.1 Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - Προσβασιμότητα

1. Ανάδειξη, και βελτίωση περισσότερων περιηγητικών διαδρομών με έμφαση σε αυτές που βρίσκονται πλησίον των κεντρικών οικισμών του νησιού. Προτείνεται η ανάδειξη των περιηγητικών διαδρομών που ξεκινούν από τη Χώρα Αλοννήσου προς Καλόβουλο, Μικρό Μουρτιά (κυκλική) και Μεγάλο Μουρτιά – Πατητήρι.
2. Στο πλαίσιο της αστικής αναζωογόνησης της περιοχής παρέμβασης, προτείνεται η εξεύρεση χώρων για την κατασκευή πλατείας και παιδικής χαράς σε κάθε οικισμό, με έμφαση στη Στενή Βάλα και τα Καλαμάκια, *σύμφωνα και με σχετική πρόταση του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Αλοννήσου.*

4.3.1.2 Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας

1. Πρόταση για εκπόνηση μελέτης/υπηρεσίας για τον προσδιορισμό όλων των πιθανών στάσεων¹⁵ που μπορεί να τοποθετηθεί στέγαστρο και καθιστικό σώμα καθώς και την εγκατάστασή τους.
2. Εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικών πληρωμών για την αγορά εισιτηρίου της δημοτικής συγκοινωνίας.

4.3.2 Ασφαλείς Μετακινήσεις

4.3.2.1 Προσπελασιμότητα - Μειώση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών - Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

1. Εφαρμογή μελέτης για την γεωμετρική βελτίωση του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά, την όσο το δυνατόν ταχύτερη κατασκευή του κόμβου που χρησιμοποιείται τακτικά από κατοίκους και επισκέπτες, για την πρόσβαση στην παραλία του Μεγάλου Μουρτιά.

4.3.3 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης στους οικισμούς

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

¹⁵ Επανακαθορισμός αφετηριών, τερμάτων, στάσεων και χώρων στάθμευσης για τα λεωφορεία της Δημοτικής συγκοινωνίας των αγόνων λεωφορειακών γραμμών της νήσου Αλοννήσου (ΑΔΑ: ΨΘΚΥ7ΛΡ-ΧΤΣ).

Υπενθυμίζεται ότι ο Δήμος έχει καταθέσει πρόταση χρηματοδότησης στο πρόγραμμα Φιλόδημος II για την προμήθεια τεσσάρων (4) στεγάστρων τύπου Β για 4 από τις υφιστάμενες στάσεις που δεν διαθέτουν στέγαστρο (βλ. και Παραδοτέο 3).



Εικόνα 13: Τοποθέτηση αισθητήρων μπροστά από ράμπες για ΑμεΑ, στο Δήμο Αθηναίων. (Πηγή: Διαδίκτυο)

4.3.4 Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον

1. Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου και εκ νέου επισκόπηση των αναγκών ηλεκτροκίνησης που έχουν διαμορφωθεί.
2. Πρόταση για τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων της συγκοινωνίας του Δήμου.
3. Δημιουργία πλατφόρμας, αντίστοιχης με το infokiosk, για την προώθηση των σημείων ενδιαφέροντος του Δήμου και των εναλλακτικών τρόπων επίσκεψης αυτών (Μ.Μ.Μ, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση και πράσινες διαδρομές).
4. Επέκταση των υποδομών κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών, στις εξής περιοχές: α) Στην περιοχή του λιμένα Πατητηρίου, πλησίον της παιδικής χαράς, β) Σε χώρο βόρεια του δημοτικού σχολείου, γ) Εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης, δ) Στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου εντός κοινόχρηστου χώρου.



4.4 Οριζόντας >10ετίας

4.4.1 Βιώσιμες Μετακινήσεις

4.4.1.1 Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - Προσβασιμότητα

1. Ανάδειξη, και βελτίωση περισσότερων περιηγητικών διαδρομών, από τη σχετική μελέτη του Δήμου. Στο στάδιο αυτό προτείνεται η ανάδειξη των περιηγητικών διαδρομών που ξεκινούν από: α) Πατητήρι προς Σπαρτίνες – Μεγάλο χωράφι (από το σημείο που έχει ήδη αναδειχθεί στον ορίζοντα της 10ετίας), β) Μεγάλη Άμμο – Μεγάλο χωράφι, καθώς και γ) Τη συνδετήρια διαδρομή μεταξύ των 2.

4.4.2 Ασφαλείς Μετακινήσεις

4.4.2.1 Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών - Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

1. Ολοκλήρωση του συνόλου των παρεμβάσεων που έχουν εγκριθεί για τον ορίζοντα των 5 και 10 ετών από την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

4.4.3 Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον

1. Συντήρηση και ενημέρωση των ηλεκτρονικών εφαρμογών που έχουν αναπτυχθεί (π.χ. έξυπνο σύστημα στάθμευσης, τηλεματική για τη δημοτική συγκοινωνία κ.λπ.).