

## 1 ΜΑΘΑΙΝΟΝΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ - ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

### 1.1 Γενικά

Σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες (ELTIS), η ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων αποτελεί τον πυρήνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας ενώ τα επιλεγμένα μέτρα αυτά καθεαυτά είναι ένα σημαντικό ορόσημο στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, η ανασκόπηση καλών/βέλτιστων πρακτικών στο πλαίσιο επίτευξης των στόχων του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλοννήσου, θα λειτουργήσει επικουρικά προκειμένου η εμπειρία από άλλες περιοχές με παρόμοιες πολιτικές να διασφαλίσει ότι τα προτεινόμενα μέτρα είναι ρεαλιστικά και ταιριάζουν με τους διαθέσιμους πόρους.

Ως εκ τούτου, έχοντας υπόψη και τα χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης, η έρευνα στηρίχτηκε τόσο σε σχετική βιβλιογραφία όσο και σε περιοχές έρευνας (case studies) του δικτύου ELTIS, για ευρωπαϊκές πόλεις που δύναται να θεωρηθούν "best practices" κατά την υλοποίηση/εφαρμογή συναφών μέτρων/δράσεων/παρεμβάσεων.

Επισημαίνεται στο σημείο αυτό, ότι για την διερεύνηση καλών πρακτικών που να είναι **δυναμικά εφαρμόσιμες στο Δήμο Αλοννήσου (ήτοι περιοχή μικρού μεγέθους)**, έγινε εκτεταμένη διερεύνηση σε διάφορες διαδικτυακές πλατφόρμες σχετικές με την αστική κινητικότητα, προκειμένου να εντοπιστούν τα σημεία εκείνα που είναι άξια αναφοράς για την προώθηση ορθών λύσεων/δράσεων καθώς και να υπάρχει η δυνατότητα αξιοποίησής τους (τουλάχιστον σε σημεία/μέρος των δράσεων αν όχι συνολικά) στην περιοχή παρέμβασης.

Επιτυχημένες εφαρμογές σχεδιασμών για τη συνδυασμένη **προώθηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας** συναντώνται σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις, ενώ σχετικό υλικό αναζητήθηκε από τις εξής πλατφόρμες:

- ✓ ELTIS, στη διεύθυνση: <http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>
- ✓ SUMP Registry, στη διεύθυνση: <http://sumps-up.eu/sump-registry/>
- ✓ CIVITAS, παρουσιάζοντας πόλεις που έχουν εμπλακεί σε ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες ή/και προγράμματα σχετικά με τα ΣΒΑΚ <http://civitas.eu/projects>

### 1.2 Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ

#### 1.2.1 Δήμος Λαρισαίων

Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στη Λάρισα. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα φιλόδοξο Σχέδιο που έχει αναλάβει ο Δήμος Λαρισαίων - ο πρώτος δήμος της Ελλάδας που ξεκίνησε την υλοποίηση ΣΒΑΚ - που προβλέπει εκτεταμένες παρεμβάσεις στο αστικό τοπίο, **με στόχο τη μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ, την καλύτερη προσβασιμότητα στο σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών, τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και την προαγωγή των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο).**

*Η μεγάλη πρόκληση για τους σχεδιασμούς για το αύριο της Λάρισας είναι να γίνει η πόλη ακόμη πιο ζωντανή, να γεμίσουν οι δρόμοι με περισσότερους πεζούς και πολλούς ποδηλάτες και να σταματήσουν να συμβαίνουν ατυχήματα.*

Με βάση τα παραπάνω, το ΣΒΑΚ του Δήμου:

- δίνει μεγάλη έμφαση στο περπάτημα, στο ποδήλατο και στη δημιουργία 'γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας' που να καλύπτουν το σύνολο της εντός του εσωτερικού δακτυλίου περιοχής,

- απελευθερώνει τον κεντρικό πυρήνα από το αυτοκίνητο, με παράλληλο κέρδος την ενοποίηση των πεζοδρομημένων ζωνών του,
- περιλαμβάνει ένα πλούσιο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, με προτεραιότητα στους ακτινικούς που συνδέουν το κέντρο του Δήμου και με τις περί το κέντρο και τις προαστιακές περιοχές,
- εγγυάται μετακινήσεις ασφαλείς, ευχάριστες και υγιείς,
- αυξάνει τις επιφάνειες πρασίνου και περιορίζει τη ρύπανση του αέρα,
- διαμορφώνει την μικροκλίμακα των δημόσιων χώρων κατά τρόπο που να συμβάλλει στην ανάπτυξη ενός πιο συνεκτικού κοινωνικού περιβάλλοντος,
- βελτιώνοντας το περιβάλλον του δρόμου επιδρά θετικά στην αξία των ακινήτων.

Το ΣΒΑΚ άρχισε να υλοποιείται από το 2014, με την κατάθεση των αρχικών μελετών, ενώ οι πρώτες παρεμβάσεις ξεκίνησαν το καλοκαίρι του 2018.

Τα πρώτα παραδείγματα του ΣΒΑΚ Λάρισας είναι εμφανή σε κεντρικές οδικές αρτηρίες του κέντρου της πόλης, όπως η Μεγάλου Αλεξάνδρου και η Βενιζέλου, που έχουν μετατραπεί σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, συνδυάζοντας πεζόδρομο, ποδηλατόδρομο και μονής κατεύθυνσης διάδρομο κυκλοφορίας στον οποίο μπορούν να κινούνται μόνο τα αστικά λεωφορεία και τα ταξί, καθώς και τα ΙΧ που ανήκουν σε κατοίκους που μένουν σε παρακείμενες κατοικίες. Παρεμβάσεις έχουν γίνει και στην οδό Μανδηλαρά, όπου έχουν διαπλατυνθεί τα πεζοδρόμια, έχουν αναδιαμορφωθεί οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις πεζών και έχουν δημιουργηθεί εσοχές στάθμευσης. Οι παραπάνω δράσεις, αλλά και όσες αναμένεται να υλοποιηθούν το επόμενο διάστημα έχουν 5 βασικές στοχεύσεις:

1. Τη δημιουργία ενός βασικού συλλεκτήριου οδικού δικτύου για την προσπέλαση στον κεντρικό πυρήνα.
2. Τη μετατροπή όλων των τοπικής σημασίας οδών (στις περιοχές αμιγούς κατοικίας) σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κίνησης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών.
3. Τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ροής πεζών (μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και διευρυμένων πεζοδρομίων)
4. Την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με τη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου κίνησης στο κέντρο της πόλης
5. Την προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς

Σύμφωνα το Σχέδιο, επιτυγχάνονται τα εξής:

- ✓ Σύνδεση των πυλών εισόδου – εξόδου στην πόλη με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής.
- ✓ Αποτροπή διαμπερών κινήσεων μέσα από τον αστικό ιστό.
- ✓ Καθορισμός του κύριου οδικού δικτύου, για την κίνηση των οχημάτων, χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια.
- ✓ Αύξηση πυκνότητας δικτύου πεζοδρόμων και οδών με ήπια κυκλοφορία
- ✓ Αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων στην κεντρική περιοχή & αύξηση της χρήσης ΜΜΜ, ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης.
- ✓ Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές και γύρω από σχολεία
- ✓ Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.
- ✓ Βελτίωση της εικόνας της πόλης και αναβάθμιση ιστορικών – ευαίσθητων περιοχών.

Σε ότι αφορά τη στάθμευση, μόλις ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ, θα μειωθούν κατά 10% οι περίπου 7.500 νόμιμες θέσεις στην οδό που υπάρχουν στο κέντρο της πόλης (ενώ υπάρχουν και 900 θέσεις εκτός οδού). Στόχος του νέου Σχεδίου Στάθμευσης για το κέντρο της πόλης είναι:

- ✓ Εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση, ιδιαίτερα στις προσβάσεις των κόμβων, τις στάσεις των λεωφορείων, στους πεζόδρομους και κοινόχρηστους χώρους.
- ✓ Η σταδιακή ανάπλαση των οδών με τη δημιουργία εσοχών στάθμευσης και διαμορφώσεων στις διασταυρώσεις θα δράσουν αποτρεπτικά προς τους οδηγούς, συμβάλλοντας σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση.
- ✓ Διασφάλιση της στάθμευσης των κατοίκων, με μετατροπή των θέσεων στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας σε θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων.
- ✓ Δημιουργία θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών, με πληρωμή τέλους στάθμευσης, και επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια έως τρεις ώρες.
- ✓ Δημιουργία θέσεων μακροχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών και εργαζομένων, έως 24 ώρες, με χαμηλή τιμολόγηση.
- ✓ Πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης χωρίς χρονικό περιορισμό και χωρίς τιμολόγηση.



Εικόνα 1: Οδός Μεγ.Αλεξάνδρου: Με την ανακατασκευή της οδού επιτεύχθηκε η ενοποίηση των δύο μεγάλων πεζοδρομημένων τμημάτων του εμπορικού κέντρου της πόλης, τα οποία μέχρι σήμερα είχαν ως όριο και φραγμό την οδό Μεγ.Αλεξάνδρου που είχε μεγάλο φόρτο κυκλοφορίας από διερχόμενα από το κέντρο οχήματα.

Επιπλέον, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργείται επίσης δίκτυο ποδηλατοδρόμου μήκους 45χλμ., με στόχο να δώσει τη δυνατότητα ο ποδηλάτης να κινείται με ασφάλεια από τις συνοικίες τόσο προς το κέντρο της πόλης όσο και προς τις υπόλοιπες γειτονιές. Προσπάθεια καταβλήθηκε όλες οι σημαντικές χρήσεις και δραστηριότητες στην πόλη να είναι προσπελάσιμες με ποδήλατο, καθώς οι ποδηλατόδρομοι καλύπτουν όλο το φάσμα των καθημερινών αναγκών μετακίνησης (εργασία, σχολείο, αναψυχή, άθληση, προπόνηση). Στο κέντρο της πόλης οι ποδηλάτες θα έχουν επιπρόσθετα τη δυνατότητα να κινούνται στο εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας.

Τέλος, σύμφωνα με τον αντιδήμαρχο Πολεοδομίας και Αστικής Ανάπτυξης του δήμου Λαρισαίων, Δημήτρη Μαβίδη, ο προϋπολογισμός του ΣΒΑΚ Λάρισας εκτιμάται στα 70 εκατ.€, με ορίζοντα ολοκλήρωσης τα 10 έτη. Εάν, μάλιστα, προστεθούν στα παραπάνω και οι «έξυπνες» παρεμβάσεις για τη στάθμευση, την πρόσβαση στους πεζοδρόμους και την φορτοεκφόρτωση, που θα υλοποιηθούν παράλληλα με το βασικό σχέδιο, το συνολικό κόστος ενδέχεται να ξεπεράσει τα 100 εκατ.€, όπως ανέφερε ο αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Υποδομών και Πολιτικής Προστασίας, Γιώργος Σούλτης. Μάλιστα, η υλοποίηση του σχεδίου έχει τη σύμφωνη γνώμη και της αντιπολίτευσης στο δημοτικό συμβούλιο.

### 1.2.2 Λιουτομέρ, Σλοβενία

Το Λιουτομέρ στη Σλοβενία αποτελεί μία **χαρακτηριστική μικρού μεγέθους πόλη με 3.300 κάτοικους** στο κέντρο και 12.000 κάτοικους συνολικά στο Δήμο. Το πρώτο ΣΒΑΚ ολοκληρώθηκε το 2012 και επικαιροποιήθηκε το 2017. Σύμφωνα και με τη εφαρμοσμένη μεθοδολογία των Σχέδιων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υπήρχε ένα σαφές όραμα που δημιουργήθηκε από κοινού με τους κύριους ενδιαφερόμενους φορείς, όπου διαμορφώθηκαν στρατηγικοί στόχοι βασισμένοι σε 5 Στρατηγικούς άξονες: **(1) Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός Κινητικότητας, (2) Περπάτημα, (3) Ποδηλασία, (4) Δημόσιες συγκοινωνίες και (5) Μηχανοκίνητη κυκλοφορία.**

Παρατίθενται μερικά ενδεικτικά παραδείγματα εφαρμοσμένων μέτρων στην περιοχή εξέτασης:

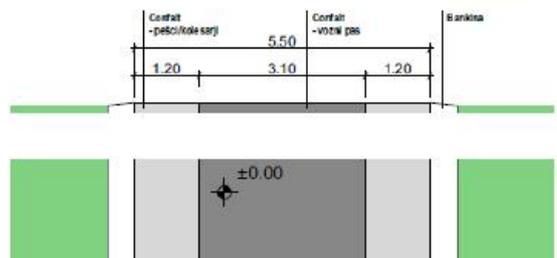
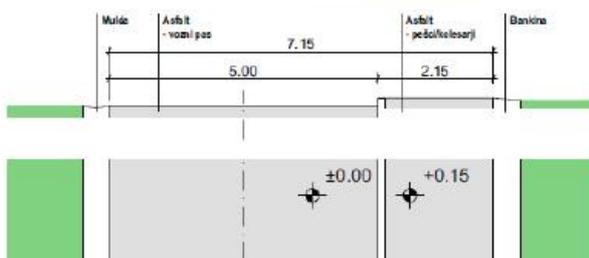
#### 1. Επανασχεδιασμός γειτονίας – δημόσιου χώρου (μέσω και της συμμετοχικής διαδικασίας)



2. Διαχωρισμένη λωρίδα ποδηλασίας σε κοντινή περιοχή του κέντρου



3. Σχεδιασμός τοποθεσιών τουριστικού ενδιαφέροντος (2017)



4. Γέφυρα που ενώνει το σιδηροδρομικό σταθμό και το γυμνάσιο



 **Συνάφεια με Αλόννησο:**

Το παράδειγμα του Λιούτομερ (αλλά ακόμα και της Λάρισας, τουλάχιστον ως προς τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ) αποτελούν σημεία αναφοράς καθώς τα εφαρμοσμένα μέτρα (πλέον) έχουν ως βασικό στόχο τόσο την ενίσχυση των ενεργών μετακινήσεων και της δημόσιας συγκοινωνίας όσο και την προώθηση προτύπων ανάπλασης αφενός αναβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής των δημοτών και επισκεπτών και αφετέρου την ελκυστικότητα της περιοχής εν συνόλω.

### 1.3 ΣΒΑΚ σε περιοχή με σημαντική ροή τουρισμού

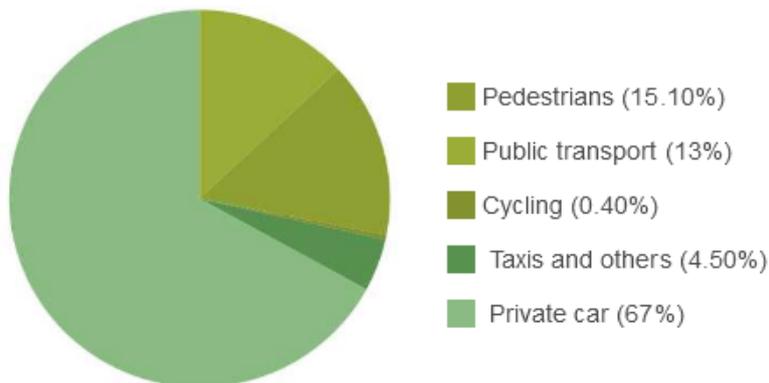
#### 1.3.1 Las Palmas – Gran Canaria, Ισπανία

Η περιοχή Las Palmas de Gran Canaria<sup>1</sup>, είναι η πρωτεύουσα του νησιού και έχει ήδη αναπτύξει ένα σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας. Στο πλαίσιο του προγράμματος DESTINATIONS, θα αναπτυχθούν και θα υλοποιηθούν οι στρατηγικές κινητικότητας καθώς και τα σχετικά τεχνικά μέτρα προκειμένου να ενθαρρυνθεί και να επιτραπεί η χρήση εναλλακτικών βιώσιμων τρόπων μεταφοράς **από τουρίστες και πολίτες**.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, η κατανομή των μετακινήσεων στην περιοχή είχε ως εξής:

#### Las Palmas de Gran Canaria Today

##### Modal Share



Εικόνα 2: Κατανομή μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς – Πεζοί 15,10%, Δημόσια συγκοινωνία (13%), Ποδήλατο (0,4%), ΤΑΞΙ και λοιπά μέσα μεταφοράς (4,5%) και Ι.Χ. (67%).

Έχοντας υπόψη τα παραπάνω, οι βασικοί στόχοι και συνάμα προκλήσεις που τέθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ ήταν:

- ✓ **Αύξηση της χρήσης βιώσιμων τρόπων αστικής κινητικότητας μεταξύ τουριστών και πολιτών, μέσω:**
  - Ανάπτυξης και βελτίωσης των βιώσιμων υπηρεσιών μεταφοράς για αύξηση της αποδοχής των συστημάτων από τους χρήστες.
- ✓ **Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών και βελτίωση της ποιότητας του αέρα, μέσω:**
  - Φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων.
  - Μετάβασης σε λιγότερο ρυπογόνα μέσα μεταφοράς (δημόσια συγκοινωνία και δημόσιες υπηρεσίες ποδηλάτων).
- ✓ **Βελτίωση της αποτελεσματικότητας κόστους και της ολοκλήρωσης των υπηρεσιών μεταφοράς και κινητικότητας, μέσω:**
  - Ανάπτυξης τοπικών επιχειρηματικών μοντέλων για την εγγύηση της οικονομικής βιωσιμότητας και των διαρκών επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων.
  - Ρύθμιση και μείωση του αριθμού των εμπορευματικών οχημάτων στο κέντρο της πόλης.

<sup>1</sup> <https://civitas.eu/destinations/gran-canaria>

- Προσθήκη ενός προγράμματος βιώσιμης εφοδιαστικής (SULP) στο τρέχον SUMP και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διανομής.
- ✓ **Αναβάθμιση υποδομών μεταφορών, μέσω:**
  - Δημιουργίας δικτύου ποδηλασίας.
  - Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων: 150 ποδήλατα και 13 σταθμοί ποδηλάτων
  - Αναβάθμιση δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας: 242 λεωφορεία, 40 δρομολόγια λεωφορείων (3 από αυτές νυχτερινές διαδρομές), δίκτυο λεωφορείων 715 χλμ και 784 στάσεις λεωφορείων.

### 1.3.2 Λεμεσός, Κύπρος

Στόχος της δράσης είναι: η προώθηση και ενίσχυση ήπιων μορφών μετακίνησης όπως είναι η **ποδηλασία και το περπάτημα σε συνδυασμό με τουριστικές δραστηριότητες ως ολοκληρωμένο προϊόν** για την περαιτέρω ενίσχυση της τουριστικής ταυτότητας<sup>2</sup> της πόλης.

Βασική επιδίωξη είναι οι τουρίστες αλλά και οι κάτοικοι να ενθαρρύνονται να κάνουν ποδηλασία και πεζοπορία για να εξερευνήσουν την περιοχή σύμφωνα με τα ιδιαίτερα ενδιαφέροντά τους. Η δράση περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:

- Δημιουργία νέων και επέκταση υφιστάμενων δικτύων ποδηλασίας και πεζοπορίας,
- Αύξηση των εγκαταστάσεων στάθμευσης ποδηλάτων,
- Δημιουργία ή/και προσαρμογή διαδρομών θρησκευτικής / πολιτιστικής / φυσιολατρικής / και λοιπών συναφών μέσω των παραπάνω ήπιων μορφών μετακίνησης,
- Εγκατάσταση πινάκων χαρτών, σήμανσης και διαφημιστικού υλικού (έντυπο και ηλεκτρονικό) για ποδηλατικές λωρίδες, μονοπάτια και διαδρομές καθώς και για μονοπάτια και διαδρομές πεζοπορίας.

Επιπλέον, έχουν καταβληθεί προσπάθειες, σε συνεργασία με την Κυπριακή Ομοσπονδία Ποδηλασίας, τη Λέσχη Ποδηλασίας Λεμεσού και τα μέλη του Κοινοβουλίου της Λεμεσού για τη θέσπιση για πρώτη φορά νόμου σχετικά με την ποδηλασία, τις ποδηλατικές λωρίδες, τις ποδηλατικές διαδρομές και τις ευθύνες και τα δικαιώματα των ποδηλατών για τη διασφάλιση της ασφάλειας τον αυξημένο αριθμό ποδηλατών.

#### **Συνάφεια με Αλόννησο:**

Ως αντίστοιχη περιοχή τουριστικού ενδιαφέροντος/προορισμού, τα μέτρα αποσκοπούν στον περιορισμό αρνητικών χαρακτηριστικών που συνδέονται με τον τουρισμό μέσω σχεδιασμού ολοκληρωμένων προτάσεων περί: ενίσχυσης των ήπιων μετακινήσεων και της δημόσιας συγκοινωνίας επιτυγχάνοντας ανακατανομή στο μερίδιο του *modal share* αυτών των μέσων μετακίνησης και με τα αποτελέσματα να είναι ορατά όχι μόνο για τις μετακινήσεις αλλά και για την τοπική οικονομία/επιχειρηματικότητα.

<sup>2</sup> <https://civitas.eu/measure/increase-cycling-and-walking-combination-special-interest-tourist-activities-integrated>

## 1.4 Παρεμβάσεις γύρω από σχολικά συγκροτήματα

### 1.4.1 Alcludia, Ισπανία

Ο Δήμος Alcludia<sup>3</sup> (Ισπανία) πεζοδρόμησε (το 2007) τους δρόμους γύρω από τις κύριες εισόδους 4 σχολικών μονάδων, με πραγματικά οφέλη τόσο για τους γονείς όσο και τα παιδιά που περπατούν από/προς τα σχολεία αυτά.



Με δεδομένο ότι όλοι οι μαθητές είχαν το ίδιο πρόγραμμα κατά την ώρα άφιξης και αναχώρησης, πολλά αυτοκίνητα έφθαναν ταυτόχρονα στην είσοδο του σχολείου, προκαλώντας κυκλοφοριακή συμφόρηση, θόρυβο και ρύπανση ενώ σημαντικά ήταν τα προβλήματα οδικής ασφάλειας που ανέκυπταν για τα παιδιά, λόγω της απρόβλεπτης (κατά κανόνα) συμπεριφοράς και της μειωμένης ορατότητας. Έχοντας

υπόψη αυτό, πολλοί γονείς επέλεξαν να συνοδεύουν τα παιδιά τους με το αυτοκίνητο για περισσότερη ασφάλεια, παρά να περπατούν ασυνόδευτα από/προς τα σχολεία, δημιουργώντας έτσι πρόσθετη κυκλοφοριακή συμφόρηση στη περιβάλλουσα περιοχή. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αυτά, η μελέτη κινητικότητας πρότεινε την αύξηση των πεζοδρομημένων ζωνών γύρω από τις εισόδους των σχολείων. Το μέτρο αυτό αποσκοπούσε στη μείωση τόσο της κυκλοφορίας όσο και του κινδύνου ατυχήματος, ενθαρρύνοντας (επιπλέον) τους γονείς να δώσουν μεγαλύτερη αυτονομία στα παιδιά τους. Για την υλοποίηση των πεζοδρομών γύρω από τις σχολικές μονάδες, το Δημοτικό Συμβούλιο κλήθηκε να επανασχεδιάσει τη ροή της κίνησης στην περιοχή, μειώνοντας την κυκλοφορία στο άμεσο σχολικό περιβάλλον καθώς και των συνεπαγόμενων επιπέδων θορύβου. Ως αποτέλεσμα του επανασχεδιασμού αυτού, ήταν και η μείωση του αριθμού των χώρων στάθμευσης κοντά στα σχολεία. Κατά μέσο όρο, οι πεζοδρομημένες ζώνες εκτείνονται στην περιβάλλουσα περιοχή κάθε σχολείου και σε απόσταση ~45μ. εκατέρωθεν της σχολικής πύλης (εισόδου/εξόδου). Οι ζώνες αυτές παρέχουν χώρο για τη φύτευση δέντρων και συναφή αστικού εξοπλισμού, βελτιώνοντας αισθητικά και λειτουργικά την είσοδο των σχολείων.

**Μετά την κατασκευή των πεζοδρόμων, το ποσοστό των παιδιών που έφθαναν στο σχολείο με αυτοκίνητο ήταν μόλις το ~30%, ενώ το εναπομένον 65% έφθαναν πεζή.**

Το παραπάνω μέτρο ενίσχυσε την δυνατότητα των παιδιών να μετακινούνται με ασφάλεια προς/από το σχολείο ενώ επίσης μειώθηκε σημαντικά η χρήση του αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις αυτές με αποτέλεσμα την ομαλότερη κυκλοφορία και την βελτιστοποίηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην περιοχή.

<sup>3</sup> Reducing traffic congestion around schools in L'Alcludia (Spain) - <https://www.eltis.org/discover/case-studies/reducing-traffic-congestion-around-schools-lalcludia-spain>.

### 1.4.2 Grantham, Lincolnshire (Αγγλία)

Το έργο *Sustrans - Links to Schools*<sup>4</sup> ξεκίνησε το 2002, σε μια ολοκληρωμένη προσπάθεια ανάπτυξης βιώσιμων λύσεων, περιλαμβάνοντας μέτρα/παρεμβάσεις από ποδηλατικές διαδρομές έως και διαβάσεις πεζών για τον σχεδιασμό ασφαλών διαδρομών για πεζή μετακίνηση και ποδήλατο από/προς τα σχολεία.



Μεταξύ των βασικών στόχων του έργου εκτός από την ασφάλεια, είναι και η μείωση του αριθμού των Ι.Χ. που μεταφέρουν τα παιδιά από/προς το σχολείο, η λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση, η περιβαλλοντική ρύπανση καθώς και η μικρότερη πιθανότητα πρόκλησης ατυχημάτων έξω από τις πύλες των σχολικών μονάδων/συγκροτημάτων.

Επιπλέον σε ένα ευρύτερο πλαίσιο

σχεδιασμού, αποδεικνύεται ότι όλη η περιοχή/δήμος/κοινότητα ωφελείται, καθώς οι παραπάνω αναπλασμένες/αναβαθμισμένες διαδρομές συνδέουν κατά κανόνα και λοιπές χρήσεις γης, όπως είναι εμπορικά ή/και διοικητικά κέντρα, χώρους εργασίας, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρους πρασίνου.

Σύμφωνα με το Σχέδιο, διαμορφώθηκε μια σημαντική ακτινική διαδρομή από το κέντρο του Grantham, που περιελάμβανε επίσης ένα δημοτικό και ένα δευτεροβάθμιο σχολείο καθώς και 3 άλλα σχολεία και ένα κολέγιο. Ο σχεδιασμός αφορούσε την μετατροπή των υπό εξέταση οδών σε **οδούς μικτής χρήσης** προσφέροντας μια ασφαλή και ελκυστική διαδρομή για ποδηλασία και πεζή μετακίνηση μεταξύ των παραπάνω χρήσεων.

Ποσοτικά αποτελέσματα της παρέμβασης συνοψίζονται σε:

- ✓ Τα παιδιά που περπατούν προς/από το σχολείο αυξήθηκαν κατά 115% ήτοι 205.500 μετακινήσεις (ταξίδια-trips) ετησίως.
- ✓ Το ποσοστό της πεζής μετακίνησης στο σύνολο του πληθυσμού αυξήθηκε κατά 20% το χρόνο (ήτοι από 315.000 σε 394.500 μετακινήσεις, (ταξίδια-trips)).
- ✓ Αυξήθηκε το ποσοστό γυναικών που χρησιμοποίησαν ποδήλατο κατά τις μετακινήσεις τους.
- ✓ Ο αριθμός των χρηστών που λένε ότι χρησιμοποιούν τη διαδρομή επειδή είναι ασφαλής, τριπλασιάστηκε.
- ✓ Το 11% των ποδηλατών είναι νέοι στο ποδήλατο (ήτοι πρώτη φορά) ή ξεκινούν ξανά να ποδηλατούν.

Συνολικά, στην πόλη του Grantham, πάνω από το 50% που μπορούσε να χρησιμοποιήσει αυτοκίνητο επέλεξε να μην το κάνει ενώ το 48% πιστεύει ότι η αναπλασμένη διαδρομή τους επέτρεψε να αυξήσουν το επίπεδο φυσικής τους δραστηριότητας.

#### **Συνάφεια με Αλόννησο:**

- ✓ Εναλλακτικές παρεμβάσεις μέτρων οδικής ασφάλειας μέσω προώθησης εναλλακτικών, ήπιων μετακινήσεων

<sup>4</sup> Walking & cycling to schools: "Links to Schools" (UK)- <https://www.eltis.org/discover/case-studies/walking-cycling-schools-links-schools-uk>.

(περπάτημα και ποδήλατο) – Βελτίωση συναφών υποδομών.

- ✓ Ολοκληρωμένος σχεδιασμός προσβασιμότητας (για όλους και ειδικότερα τους ευάλωτους χρήστες) – Πράσινες διαδρομές.
- ✓ Ελεγχόμενες ζώνες πρόσβασης σε επιλεγμένα τμήματα του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής – Περιοχές μειωμένης ταχύτητας > ασφαλείς διαδρομές προς τα σχολεία του Δήμου.

### 1.5 Πεζή μετακίνηση - Δίκτυο ποδηλάτου<sup>5</sup>



Η δημιουργία δρόμων φιλικών προς τους πεζούς και τους ποδηλάτες οδηγεί σε απτά οικονομικά οφέλη για την τοπική αγορά και επιχειρηματικότητα. Πολλά παραδείγματα αποδεικνύουν ότι όπου λαμβάνονται μέτρα ήπιας κυκλοφορίας ωφελούνται οι τοπικές επιχειρήσεις. Για παράδειγμα, μετά την εφαρμογή του νέου Σχεδίου Κινητικότητας της Μαδρίτης και του κανονισμού για την πρόσβαση σε αστικά οχήματα (UVAR) στο κέντρο, οι αγορές το Δεκέμβριο του 2018 αυξήθηκαν κατά 9,5% στη Gran Via (περιοχή χωρίς αυτοκίνητα), κατά 8,6% στον κέντρο της Μαδρίτης και κατά 3,3% στη συνολική αστική περιοχή<sup>6</sup>. Επιπλέον, μελέτη<sup>7</sup> που πραγματοποιήθηκε με επικεφαλής τη Γαλλική Ομοσπονδία Ποδηλατιστών (Fubicy) και το CNRS (με την υποστήριξη της γαλλικής κυβέρνησης) διαπίστωσε ότι οι οδηγοί αυτοκινήτων ξοδεύουν κατά μέσο όρο μόνο 53,7% του χρόνου που περνούν οι πεζοί στα τοπικά καταστήματα. Αντίστοιχα, οι ποδηλάτες περνούν περισσότερο χρόνο σε τοπικά καταστήματα από τους οδηγούς αυτοκινήτων: κατά μέσο όρο το 60,4% του χρόνου που περνούν οι πεζοί στα τοπικά καταστήματα. Εκτός από το οικονομικό όφελος για την τοπική αγορά, η ενεργητική κινητικότητα έχει επίσης ως αποτέλεσμα στην σημαντική εξοικονόμηση πόρων για τα ίδια τα άτομα. Βελγική μελέτη<sup>8</sup> διαπίστωσε ότι ο μέσος κάτοικος των Βρυξελλών που αντικαθιστά το αυτοκίνητο με το ποδήλατο εξοικονομεί 2.853€ κάθε χρόνο. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται δαπάνες όπως η συντήρηση του οχήματος, φόροι και καύσιμα, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται επιπλέον και το κόστος πιθανής αγοράς οχήματος.

<sup>5</sup> Πηγές θεμάτων από το Εγχειρίδιο Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας 2019.

<sup>6</sup> <https://bit.ly/2Hr8r6n>, <https://bit.ly/2EZVYU8>.

<sup>7</sup> Fubicy and ADEME, 2003, 'Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité', μελέτη με επικεφαλής τη Fubicy, με τη συνεργασία του ADEME. Dossier du vélo urbain n°6, Αύγουστος 2003 - έκδοση Ademe αρ. °4841.

<sup>8</sup> Transport & Mobility Leuven. (2012). Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles- Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020, pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

### 1.5.1 Κρακοβία, Πολωνία

Η Κρακοβία ήταν η πρώτη πόλη που υιοθέτησε βιώσιμη πολιτική μεταφορών το 1993 με στόχο την καλύτερη χρήση του χώρου και τη δίκαιη αντιμετώπιση όλων των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η πόλη χωρίστηκε σε τρεις ζώνες (Α, Β και Γ). Όλες οι ζώνες Α σχεδιάστηκαν μόνο για πεζούς και ποδηλάτες, οι ζώνες Β επέτρεπαν περιορισμένη πρόσβαση στα μηχανοκίνητα οχήματα και οι ζώνες Γ ήταν κυρίως για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Σε όλες τις ζώνες, σημαντικός στόχος ήταν να καταστεί η πόλη πιο προσβάσιμη σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



Ως εκ τούτου, στην περιοχή τοποθετήθηκαν συστήματα φωνητικών πληροφοριών στα φανάρια, αρκετά κράσπεδα χαμήλωσαν στις διασταυρώσεις και εγκαταστάθηκαν ανελκυστήρες σε μεγάλες πολυεπίπεδες διασταυρώσεις. Σε ορισμένα πεζοδρόμια προστέθηκαν απτικές γραμμές (ανάγλυφοι οδηγοί) που υποδεικνύουν την πλησιέστερη διασταύρωση στους τυφλούς. Αυτή η βελτιωμένη υποδομή ωφέλησε όλους τους χρήστες και όχι μόνο τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα<sup>9</sup>.

### 1.5.2 Αγκουέντα, Πορτογαλία

Η Αγκουέντα είναι μια μικρή πόλη της Πορτογαλίας, με πληθυσμό που δεν ξεπερνάει τους 11.357 κάτοικους. Η πόλη είναι σχετικά λοφώδης, συνδέοντας δρόμους μεταξύ της παραποτάμιας περιοχής και της άνω πόλης, φτάνοντας σε υψόμετρο 70 μέτρων. Αρχικά, το ποσοστό χρήσης ποδηλάτου ανερχόταν στο 2%, το πρόγραμμα συνέβαλε στην αντιμετώπιση θεμάτων που σχετίζονται με λοφώδες έδαφος στην πόλη. Παραταύτα, σε μια προσπάθεια της πόλης και της δημοτικής αρχής για εφαρμογή πρακτικών που προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, εκτός από την ενθάρρυνση των συλλογικών μεταφορών, το Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης αποφάσισε να εισάγει μέτρα για την ενίσχυση των υποδομών και των μετακινήσεων με ποδήλατο.



Το μέτρο του κοινόχρηστου ηλεκτρικού ποδήλατου (*bike electric sharing*) του Σχεδίου υλοποιήθηκε το 2011 και ήταν από τις πρώτες δράσεις αναφορικά με την υιοθέτηση 'κοινόχρηστων ποδηλάτων' στην Πορτογαλία. Στην πρώτη φάση, μόνο 10 ηλεκτρικά ποδήλατα σταθμεύθηκαν δίπλα στο Δημαρχείο, Ωστόσο, μέσα σε 4 χρόνια, η χρήση του ποδήλατου ως βασικό μέσο μετακίνησης αυξήθηκε σημαντικά. Η ιδέα των ηλεκτρικών ποδηλάτων δημιουργήθηκε από την ανάγκη ως απάντηση στο λοφώδες έδαφος, το οποίο μπορεί να είχε (έως και τότε) αποτρέψει πολλούς κατοίκους από το ποδήλατο. Η δεύτερη

<sup>9</sup> European Commission, 2017, Health Equity Pilot Project, Walkability in Kraków, <http://bit.ly/2L2NDCr>.

φάση του προγράμματος ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2018. Υπήρξε επίσης σημαντική επέκταση του δικτύου ποδηλασίας στον αστικό πυρήνα, καθώς και διαδρομές που συνδέουν το κέντρο με επιχειρηματικά πάρκα στα περίχωρα της πόλης. Συγκεκριμένα, έχουν ήδη εγκατασταθεί ~30χλμ δικτύου ποδηλάτου με επέκταση για επιπλέον ~20χλμ.

Σήμερα, η πόλη είναι όλο και πιο γνωστή για την προώθηση της χρήσης ποδηλάτων, προσελκύνοντας επίσης επισκέπτες μέσω της προώθησης εκδηλώσεων «τουρισμού ποδηλάτων». Με τον τρόπο αυτό, η Αγκουέντα αυξάνει επίσης τη συμμετοχή της σε ευρωπαϊκά έργα που προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα ενώ το Σχέδιο ξεκίνησε να υλοποιείται και στα σχολεία, προσπαθώντας να καλύψει και αυτή την δημογραφική ομάδα.

#### **Συνάφεια με Αλόννησο:**

- ✓ Αύξηση του διαθέσιμου χώρου που διατίθεται για πεζούς και ποδηλάτες μέσω κατάλληλου σχεδιασμού (ή/και ηπιοποίησης οδών – οδών μικτής χρήσης).
- ✓ Εξέταση χαρακτηριστικών όπως: α) μέγεθος του οικιστικού πυρήνα αναφοράς (Χώρα Αλοννήσου, Πατητήρι, Βότση, κ.α.) (β) σχέση και συσχέτιση με το διατιθέμενο κύριο ή μη οδικό δίκτυο και (γ) γεωμορφολογία περιοχών υπό ανάπτυξη ή/και ανάπλαση. Το σύνολο των παραπάνω αποσκοπούν στην ορθή προώθηση μέτρων ΣΒΑΚ με την προσβασιμότητα και συνεκτικότητα του δημοσίου χώρου να αποτελεί κεντρικό θέμα της ανάπτυξης της περιοχής παρέμβασης, ήτοι της Αλοννήσου εν συνόλω.
- ✓ Βελτιστοποίηση της χρήσης της υπάρχουσας και κατά κανόνα περιορισμένης υπάρχουσας υποδομής μέσω της προώθησης των ενεργών μετακινήσεων (περπάτημα και ποδηλασία). *Επισημαίνεται ότι όπως και στην περίπτωση της Αγκουέντα (Πορτογαλία), η επένδυση της πόλης στη βελτίωση της ποδηλατικής υποδομής και στο ενδιαφέρον των πολιτών για ποδηλασία αυξήθηκε σημαντικά παρά το λοφώδες έδαφος.*

## 1.6 Δημόσια συγκοινωνία

### 1.6.1 Δήμος Ρεθύμνου

Το Ρέθυμνο<sup>10</sup> αποτέλεσε πρωτοπόρο στην εισαγωγή και λειτουργία ηλεκτρικών οχημάτων για την παροχή της δημόσιας συγκοινωνίας<sup>11</sup> περιλαμβάνοντας ένα ηλεκτρικό μίνι λεωφορείο και ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο, στο πλαίσιο προώθησης και ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας μεταξύ των πολιτών της αλλά και των επισκεπτών της πόλης. Το ηλεκτρικό λεωφορείο, προσβάσιμο σε άτομα με ειδικές ανάγκες, λειτούργησε αρχικά σε μια (νέα) πιλοτική κυκλική διαδρομή για τη σύνδεση του κέντρου της πόλης με την παραλία και το σταθμό των δημόσιων συγκοινωνιών, εξυπηρετώντας τόσο πολίτες όσο και τουρίστες. Το δημοτικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, λειτουργώντας επίσης και ως κινητή διαφημιστική μονάδα, προωθώντας λύσεις με βάση την πράσινη τεχνολογία οχημάτων και την ηλεκτροκίνηση.

Βασικοί στόχοι του έργου είναι:

- αύξηση της ευαισθητοποίησης για την ηλεκτροκίνηση και γενικά της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων.

<sup>10</sup> <https://civitas.eu/measure/introducing-electric-vehicles-public-transport>

<sup>11</sup> Λειτουργία e-bus τον Ιούλιο του 2019.

- αύξηση της χρήσης καθαρών καυσίμων οχημάτων στους στόλους της δημόσιας συγκοινωνίας.
- μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> στο κέντρο της πόλης.
- μείωση της κυκλοφορίας των ιδιωτικών αυτοκινήτων ή/και των ταξί, ξεκινώντας αυτή τη διαδρομή στο κέντρο της πόλης.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του έργου είναι:

- Εισαγωγή καθαρών οχημάτων στους δημοτικούς κατ'αρχήν και στη συνέχεια ιδιωτικούς στόλους δημόσιας μεταφοράς.
- Σήμανση και ενημερωτικό υλικό για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και της λειτουργίας του ηλεκτρικού λεωφορείου.
- Νέες εποχιακές διαδρομές που να εξυπηρετούν την παραλία της πόλης και το κέντρο της πόλης, συμβάλλοντας στη μείωση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των εκπομπών CO<sub>2</sub>.
- Αξιολόγηση του δυναμικού του και αναπαραγωγή σε περισσότερες διαδρομές / υπηρεσίες / περιοχές.

### 1.6.2 Mljet<sup>12</sup>, Croatia

Το Mljet είναι νησί της Κροατίας στην Αδριατική Θάλασσα. Έχει έκταση 98 τ.χλμ. και 1.111 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Πρωτεύουσα του νησιού είναι η πόλη Μπάμπινο Πόλιε με 336 κατοίκους. Είναι το όγδοο μεγαλύτερο κροατικό νησί και ένα μεγάλο μέρος του νησιού, περίπου 54 τ.χλμ., είναι προστατευόμενο εθνικό πάρκο της Κροατίας. Ως τουριστικός προορισμός, οι βιώσιμες θαλάσσιες μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση της φυσικής ομορφιάς του νησιού και των γύρω νερών του. Ακολουθούν ορισμένες από τις επιλογές **βιώσιμης θαλάσσιας μεταφοράς** που είναι διαθέσιμες στο Mljet:

**Public ferry:** Υπάρχουν τακτικά δημόσια δρομολόγια φέρι που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Mljet και Ντουμπρόβνικ, Korcula και άλλων κοντινών νησιών. Αυτά είναι γενικά μεγαλύτερα και πιο αποτελεσματικά από τα ιδιωτικά σκάφη και χρησιμοποιούν λιγότερα καύσιμα ανά επιβάτη, γεγονός που τα καθιστά μια πιο βιώσιμη επιλογή.

**Καταμαράν:** Εκτός από τα παραδοσιακά πλοία, υπάρχουν επίσης διαθέσιμες υπηρεσίες καταμαράν που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Mljet και Ντουμπρόβνικ. Αυτά τα καταμαράν είναι πιο γρήγορα και πιο αποτελεσματικά από τα παραδοσιακά οχηματαγωγά και εκπέμπουν λιγότερες εκπομπές, καθιστώντας τα μια πιο βιώσιμη επιλογή. Επίσης, υπάρχουν τα babyCat (ηλιακά καταμαράν που σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν από τη γαλλική εταιρεία Chantiers Allais. Τα σκάφη τροφοδοτούνται εξ ολοκλήρου από ηλιακή ενέργεια, με ηλιακά πάνελ τοποθετημένα στην κορυφή της δομής του σκάφους. Είναι φιλικά προς το περιβάλλον και έχουν μηδενικές εκπομπές ρύπων, καθιστώντας τα ιδανική επιλογή για οικολογικό τουρισμό ή κρουαζιέρες αναψυχής.

---

<sup>12</sup> <https://www.croatiaweek.com/mljet-island-using-solar-catamarans-as-eco-friendly-means-of-transport/> & <https://www.mljettravel.com/arrival/>



**Ηλεκτρικά σκάφη:** Αρκετές ιδιωτικές εταιρείες στο νησί προσφέρουν ενοικιάσεις ηλεκτρικών σκαφών για τουρίστες. Αυτά τα σκάφη τροφοδοτούνται από ηλεκτρικούς κινητήρες, οι οποίοι παράγουν μηδενικές εκπομπές ρύπων και είναι πολύ πιο αθόρυβοι από τα παραδοσιακά σκάφη, μειώνοντας την ηχορύπανση.

Συνολικά, υπάρχουν αρκετές επιλογές βιώσιμης θαλάσσιας μεταφοράς που είναι διαθέσιμες στο Mljet. Επιλέγοντας αυτές τις βιώσιμες επιλογές, οι τουρίστες μπορούν να συμβάλουν στη διατήρηση της φυσικής ομορφιάς του νησιού και να μειώσουν το αποτύπωμά τους άνθρακα, ενώ απολαμβάνουν όλα όσα έχει να προσφέρει το Mljet.

#### **Συνάφεια με Αλόννησο:**

- ✓ Σχεδιασμός προτεραιότητας για τις δημόσιες μεταφορές εν συνόλω & Διαχείριση της κινητικότητας: δίκτυο λεωφορείων προσαρμοσμένο στις ανάγκες των δημοτών και επισκεπτών.
- ✓ Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των βιώσιμων μέσων συλλογικής μεταφοράς – Υπηρεσίες που θα πρέπει να ανταποκρίνονται τόσο στη ζήτηση όσο και στην εποχικότητα των μετακινήσεων στο νησί.
- ✓ Μέτρα ενίσχυσης της χρηματοδότησης του συστήματος μεταφορών με πρόσημο τις πράσινες μετακινήσεις.
- ✓ Τόνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

## 1.7 Έξυπνες (smart) εφαρμογές διαχείρισης κινητικότητας και στάθμευσης

### 1.7.1 Δήμος Ρεθύμνου

Το Ρέθυμνο<sup>13</sup>, στο πλαίσιο εφαρμογής των δράσεων βιώσιμης κινητικότητας θα λειτουργήσει επίσης ένα νέο σύστημα διαχείρισης στάθμευσης αυτοκινήτων SMART, που ενσωματώνει μια πλατφόρμα πληροφορικής καθώς και άλλα εργαλεία παρακολούθησης και διαχείρισης κινητικότητας. Βασικές επιδιώξεις/στόχοι της υποδομής αυτής είναι:

- η απόκτηση αξιόπιστων πληροφοριών τόσο για την παρακολούθηση του ΣΒΑΚ (του) όσο και για την παροχή αποτελεσματικότερων υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας και κινητικότητας.
- η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και του θορύβου και η βελτιωμένη ποιότητα αέρα μέσω της ανάπτυξης ενός κεντρικού συστήματος παρακολούθησης για αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης.

Το προτεινόμενο μέτρο περιλαμβάνει επίσης:

- Εγκατάσταση έξυπνων αισθητήρων και θερμικών καμερών για κινητικότητα και συλλογή περιβαλλοντικών δεδομένων σε επιλεγμένες τοποθεσίες.

<sup>13</sup> <https://civitas.eu/measure/smart-systems-urban-planners-pt-operators-and-users>

- Παρακολούθηση εξοπλισμού και έξυπνη σήμανση για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας σε τρία σημεία ατυχημάτων στην πόλη.
- Μελέτη σχετικά με ένα νέο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για συνδυασμένη κινητικότητα προσφέροντας ένα ελκυστικό πακέτο σε τουρίστες και πολίτες να χρησιμοποιούν δημόσια συγκοινωνία και ποδήλατα.
- Εγκατάσταση και λειτουργία ενός συστήματος διαχείρισης χώρων στάθμευσης SMART για τη συμβολή στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης της πόλης και τη βελτίωση της γενικής εικόνας του Ρεθύμνου όσον αφορά τις μεταφορές και τις συνθήκες διαβίωσης για τους πολίτες και τους τουρίστες.

Οι κύριες δραστηριότητες που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα είναι:

- Προμήθεια και εγκατάσταση θερμικών καμερών για παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο και συλλογή δεδομένων κίνησης σε 11 κρίσιμες τοποθεσίες της πόλης.
- Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού για περιβαλλοντικά δεδομένα σε πραγματικό χρόνο και παρακολούθηση στάθμης θορύβου.
- 5 νέοι μετεωρολογικοί σταθμοί με ενσωματωμένους περιβαλλοντικούς αισθητήρες, συσχέτιση με δεδομένα φορτίου κυκλοφορίας (περίοδος αιχμής, εκτός αιχμής).
- Ανάπτυξη διαδικτυακής πλατφόρμας για τη συλλογή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και ανάλυση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας / φόρτου κυκλοφορίας, σχεδιασμού μεταφορών.
- Δημιουργία νέου συστήματος διαχείρισης χώρων στάθμευσης SMART (*-ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες προμηθειών*).

### 1.7.2 Λεμεσός, Κύπρος

Η Λεμεσός<sup>14</sup>, στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος DESTINATIONS, δημιούργησε ένα σύστημα έξυπνης στάθμευσης μέσω της εγκατάστασης αισθητήρων σε 7 δημόσιους χώρους στάθμευσης στο κέντρο της Λεμεσού προκειμένου να ενημερώνονται οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες (σε πραγματικό χρόνο) για τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης μέσω του κινητού τους ή/και πινακίδων σε διάφορα κομβικά σημεία της περιοχής. Αυτοί οι αισθητήρες παρέχουν τη διαθεσιμότητα σε πραγματικό χρόνο στην είσοδο του χώρου στάθμευσης, έτσι ώστε οι άνθρωποι να γνωρίζουν εάν θα πρέπει να εισέλθουν στον συγκεκριμένο χώρο στάθμευσης ή να οδηγήσουν στον επόμενο. Επίσης, έχουν εγκατασταθεί πινακίδες καθοδήγησης σε κλειστές λεωφόρους στη Λεμεσό που υποδεικνύουν τη διαθεσιμότητα στάθμευσης, προκειμένου να βοηθήσουν τους οδηγούς να αποφασίσουν σε ποιον χώρο στάθμευσης πρέπει να κατευθυνθούν κατά την είσοδό τους στο κέντρο της πόλης και επιπλέον να τους καθοδηγήσουν για την εύρεση του πιο εύκολα προσβάσιμου αλλά και διαθέσιμου χώρου στάθμευσης.

Με τον τρόπο αυτό, ο δήμος στόχευε στην μείωση εκπομπών αερίων και θορύβου και στη βελτίωση του συστήματος και της διαχείρισης της κινητικότητας.

Ύστερα από την εφαρμογή του μέτρου αλλά και γενικότερα των μέτρων του προγράμματος στο οποίο συμμετείχε η πόλη, ο θόρυβος μειώθηκε κατά 335 DB, ενώ η μείωση των εκπομπών διοξειδίου μειώθηκαν κατά 320383 tn περίπου. Σήμερα, το

---

<sup>14</sup> <https://civitas.eu/measure/mobility-application-travel-planner-smart-phones-provide-real-time-information>  
και <https://civitas.eu/measure/smart-parking-guidance-system-jan-2021>

μέτρο ενημέρωσης περί "έξυπνης" στάθμευσης (*Smart Parking Guidance System (Jan 2021)*) έχει προωθηθεί στα λεωφορεία, στους σταθμούς κοινής χρήσης ποδηλάτων, σε ξενοδοχεία και σε άλλα μέρη.

 **Συνάφεια με Αλόννησο:**

Οι προαναφερόμενες καλές πρακτικές είναι ενδεικτικές ως προς τις εφαρμοσμένες δράσεις μέτρων «έξυπνης» κινητικότητας και **στάθμευσης** – καταγράφεται ως μείζον πρόβλημα στην περιοχή παρέμβασης:

- ✓ Αντιμετώπιση προβλημάτων ζήτησης στάθμευσης λόγω έλλειψης χώρων εκτός οδού και παρά την οδό ή/και ακόμα ανεπαρκούς ποιότητας υφιστάμενης οδικής υποδομής είτε αφορά στο κέντρο των οικισμών, σε τουριστικές ζώνες (βλ. και Χώρα Αλοννήσου) είτε στο Λιμένα του νησιού (Πατητήρι).
- ✓ Άμβλυση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κυκλοφοριακή συμφόρηση που δημιουργείται με σκοπό την εύρεση θέσης στάθμευσης.
- ✓ Εισαγωγή καινοτόμων εφαρμογών στο τομέα της κινητικότητας.
- ✓ Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας.

## 1.8 Ηλεκτροκίνηση - Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

### 1.8.1 Κορβίνινα, Κροατία

Τον Δεκέμβριο του 2014, η Κορβίνινα<sup>15</sup> ξεκίνησε το πρώτο δημόσιο δίκτυο φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων της Κροατίας σε συνδυασμό με δημοτικό σύστημα κοινής χρήσης ηλεκτρονικών οχημάτων. Στόχος του έργου είναι το νέο δίκτυο ηλεκτροκινητικότητας να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου του στόλου οχημάτων της καθώς και το κόστος λειτουργίας της. Το έργο πραγματοποιήθηκε χάρη στη συνδυασμένη υποστήριξη ενός έργου αστικής κινητικότητας που χρηματοδοτείται από την ΕΕ καθώς και εθνικούς πόρους, αναδεικνύοντας την Κορβίνινα ως πρωτοπόρα περιοχή στην Κροατία, στην ανάπτυξη υποδομών για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα.

Η περιοχή έχει πληθυσμό ~31.000 κάτοικους και είναι γνωστή ως πόλη ποδηλασίας της χώρας, ενώ το κέντρο της είναι επίσης σημαντικό εκπαιδευτικό, πολιτιστικό και βιομηχανικό κέντρο περιφερειακής σημασίας.

Η Κορβίνινα αναπτύσσει επί του παρόντος ΣΒΑΚ (το πρώτο της Κροατίας) καθώς και το **πρώτο σύστημα δημόσιων μεταφορών βασισμένο σε μεγάλο βαθμό σε ηλεκτρικά λεωφορεία**. Παραταύτα, το έργο για τη δημιουργία του νέου δικτύου ηλεκτροκίνησης ξεκίνησε το 2013 όπου 5 σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (EV) εγκαταστάθηκαν από την ELEN σε τοποθεσίες σε όλη την πόλη, προκειμένου να καταστεί η φόρτιση όσο το δυνατόν πιο βολική, με κόστος 200.000€. Οι τοποθεσίες περιλαμβάνουν σημεία της δημοτικής αρχής, δημοτικών εταιρειών, καθώς και άλλους σημαντικούς τοπικούς πόλους έλξης. Για να **βοηθήσει το «πράσινο» δημοτικό στόλο** της, η



Κορβίνινα αγόρασε ένα υβριδικό plug-in και πέντε πλήρη EV με κόστος 186.000€. Το νέο σύστημα κοινής χρήσης οχημάτων, κοστίζει 14.000€ - αποτελεί συνδυασμό κεφαλαίων από την CIVITAS DYN@MO, το EPFEEF και τον Δήμο - θα χρησιμοποιηθεί από 200 υπαλλήλους από τη διοίκηση, τις δημοτικές επιχειρήσεις και τα ιδρύματα. Στόχος του έργου είναι η συνολική χρήση των οχημάτων να γίνει πιο αποδοτική από πλευράς κόστους. Επιπλέον, με την εφαρμογή του συστήματος κατανομής οχημάτων αναμένεται να μειωθεί και ο συνολικός αριθμός οχημάτων που ανήκουν στη δημόσια αρχή και τις δημοτικές εταιρείες. Τα παλαιότερα αυτοκίνητα του δημοτικού στόλου θα αντικατασταθούν σταδιακά από καθαρότερα και αποδοτικότερα οχήματα. Ο βραχυπρόθεσμος στόχος της Κορβίνινα είναι να μειώσει το λειτουργικό κόστος του αστικού στόλου κατά 24% και στη συνέχεια να μειώσει τις εκπομπές που προκύπτουν από τον στόλο της πόλης κατά 27% έως τα τέλη του 2016.

Το σύστημα κοινής χρήσης αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένων όλων των αυτοκινήτων του δημοτικού στόλου, δοκιμάζεται από τον Ιούλιο/Αύγουστο του 2015. Ο αριθμός των ηλεκτρικών αυτοκινήτων αναμένεται να διπλασιαστεί μετά την περίοδο δοκιμής διαφόρων ηλεκτρονικών αυτοκινήτων. Το σύστημα ανταλλαγής αυτοκινήτων θα είναι πλήρως λειτουργικό από τον Σεπτέμβριο του 2015.

Τα σημαντικότερα επιτεύγματα του έργου έως και σήμερα είναι:

<sup>15</sup> Koprivnica's innovative electromobility network (Croatia) - <https://www.eltis.org/discover/case-studies/koprivnicas-innovative-electromobility-network-croatia>.

- ✓ Μια σημαντική εξοικονόμηση **στα έξοδα καυσίμων**. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν οδηγήσει πάνω από 6.000χλμ το καθένα και έχουν *σώσει* ~3200€.
- ✓ Μείωση του CO<sub>2</sub>. Τα δύο υβριδικά οχήματα οδήγησαν πάνω από 40000χλμ. Σύμφωνα με τις διαθέσιμες στατιστικές, τα συμβατικά αυτοκίνητα του ίδιου μεγέθους παράγουν 7000 kg CO<sub>2</sub>. Ένα υβριδικό όχημα παράγει 15-35% λιγότερο CO<sub>2</sub> στην πόλη και 25-55% έξω από την πόλη.
- ✓ Δημιουργήθηκε το πρώτο σύστημα ηλεκτρονικών φορτιστών στην Κροατία, το οποίο περιλαμβάνει 5 δημόσιους ηλεκτρονικούς φορτιστές.
- ✓ Καθιερώθηκε ένα σύστημα κοινής χρήσης ηλεκτρονικών αυτοκινήτων, το οποίο περιλαμβάνει 5 ηλεκτρικά και 2 υβριδικά οχήματα.
- ✓ 200 εργαζόμενοι εκπαιδεύτηκαν να χρησιμοποιούν τα νέα οχήματα και το πρόγραμμα ανταλλαγής αυτοκινήτων.
- ✓ Επιπλέον, το κόστος συντήρησης των δημοτικών οχημάτων μειώνεται. Αυτό συμβαίνει επειδή οι κινητήρες και τα ανταλλακτικά δεν διαβρώνουν, καθώς δεν χρησιμοποιούν βενζίνη ή λάδι.

### 1.8.2 Σαμοθράκη<sup>16</sup>, Ελλάδα

Η Σαμοθράκη είναι νησί του Θρακικού πελάγους και βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα του Αιγαίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2021, είχε 2596 μόνιμους κατοίκους. Συμμετέχει στο project CIVITAS DESTINATIONS με σκοπό την προώθηση της βιωσιμότητας.

Συγκεκριμένα, στις μετακινήσεις στη Σαμοθράκη για την τροφοδοσία του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών του νησιού (το οποίο περιλαμβάνει ένα δίκτυο λεωφορείων) χρησιμοποιείται **βιοντίζελ** το οποίο είναι ένα καθαρότερο καύσιμο που παράγει λιγότερες επιβλαβείς εκπομπές, όπως σωματίδια και αέρια θερμοκηπίου, τα οποία μπορούν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις τόσο στην ανθρώπινη υγεία όσο και στο περιβάλλον.



Επιπλέον, στα πλαίσια του έργου «Green Urban Territories – Better Place to Live» υπάρχει η δυνατότητα κοινής χρήσης ποδηλάτων, που επίσης αποτελούν μία φιλική προς το περιβάλλον επιλογή μετακίνησης. Το νησί διαθέτει από το 2021 5 συμβατικά και 5 ηλεκτρικά ποδήλατα. Στα πλαίσια του ίδιου προγράμματος το νησί απέκτησε και έναν ηλεκτρικό φορτιστή αυτοκινήτων.

<sup>16</sup> <https://www.evros24.gr/koinochrista-podilata-kai-sti-samothra/>, <https://www.evros24.gr/stathmo-fortisis-ilektrikon-aytokini/>, <https://gut-bpl.eu/>

### 1.8.3 Αστυπάλαια<sup>17</sup>, Ελλάδα

Η Αστυπάλαια είναι νησί του Αιγαίου με 1.334 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Η Αστυπάλαια ανήκει στον Νομό Δωδεκανήσου, αλλά γεωγραφικά και πολιτισμικά βρίσκεται στο μεταίχιμο ανάμεσα στα Δωδεκάνησα και στις Κυκλάδες. Στην Αστυπάλαια υλοποιείται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που περιλαμβάνει μετακινήσεις με **ηλεκτρικά οχήματα**, υποδομές δικτύου φόρτισης, εισαγωγή καινοτόμων υπηρεσιών διαμοιρασμού οχημάτων και τη χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, για την φόρτιση όλων των ηλεκτρικών οχημάτων του νησιού. Συγκεκριμένα, έχει επιλεγεί από την ελληνική κυβέρνηση και τον Όμιλο Volkswagen για να γίνει πρότυπο βιώσιμης μετακίνησης μέσω της εισαγωγής ηλεκτρικών οχημάτων (EVs).

Στόχοι της πρωτοβουλίας αυτής είναι η μείωση των εκπομπών άνθρακα (το έργο στοχεύει στην αντικατάσταση 1.500 συμβατικών οχημάτων με 1.000 ηλεκτρικά οχήματα, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε εκτιμώμενη μείωση κατά 3.000 τόνους εκπομπών CO<sub>2</sub> ετησίως), η βελτίωση της ποιότητας του αέρα και η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας μέσω της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (στόχος είναι η εγκατάσταση συστημάτων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων 7 MW ηλιακής ενέργειας και



3 MW αιολικής ενέργειας, τα οποία θα μπορούσαν ενδεχομένως να καλύψουν το 80% των ενεργειακών αναγκών του νησιού) και της εφαρμογής ενός έξυπνου συστήματος μεταφορών (μείωση έως και 50% της κυκλοφοριακής συμφόρησης).

#### **Συνάφεια με Αλόνησο:**

- ✓ Πρακτικές σε ελληνικά νησιά με παρόμοια χαρακτηριστικά από άποψη υποδομών, υφιστάμενης τοπογραφίας και γεωμορφολογίας (κλίσεις).
- ✓ Ανάπτυξη δικτύου σταθμών φόρτισης στο νησί.
- ✓ Εισαγωγή καινοτόμων εφαρμογών και μέτρων στο τομέα της κινητικότητας, στο νησί (παροχή ειδικού σκάφους shuttle boat).

<sup>17</sup> <https://e-astypalea.gov.gr/>

## 2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΔΥΝΑΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

### 2.1 Πακέτα μέτρων ανά θεματική κατηγορία και επισκόπηση επιμέρους (επιλεγμένων) μέτρων, σύνδεση με όραμα, προτεραιότητες και στόχους

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία αλλά και τις βέλτιστες πρακτικές που προηγήθηκαν, είναι κατανοητό ότι τα προτεινόμενα μέτρα ή δράσεις περιγράφουν ενέργειες που συμβάλλουν σε έναν ή περισσότερους στόχους πολιτικής σε ένα ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, δύναται να είναι μεμονωμένα ή μέρος μίας δέσμης ή προγράμματος μέτρων. Μολονότι τα μεμονωμένα μέτρα έχουν κάποιο αντίκτυπο, μια **δέσμη (πακέτο) μέτρων** μπορεί να αυξήσει αυτόν τον αντίκτυπο και να δημιουργήσει μεγαλύτερη αξία σε άλλα πεδία πολιτικής ή ακόμη και σε τομείς πολιτικής.

Ο προσδιορισμός των κατάλληλων μέτρων για την επίτευξη του Κοινού οράματος, των προτεραιοτήτων αλλά και των Στρατηγικών στόχων που καθορίστηκαν σε προηγούμενο παραδοτέο του ΣΒΑΚ, παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί:

Στρατηγικός Στόχος	Βασικά έργα/υποδομές για την υλοποίηση κάθε στόχου
<b>Βιώσιμες Μετακινήσεις:</b> Μέτρα προώθησης / εξασφάλισης της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ <i>(Προτεραιότητες 3,7,8,9,10)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Πρόταση για την μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας/οδοί μικτής χρήσης - Δημιουργία ζωνών 20-30χλμ./ώρα - Βιοκλιματικός σχεδιασμός οδών ήπιας κυκλοφορίας.</li> <li>▪ Ανακατασκευή ή/και διαπλάτυνση πεζοδρομίων, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022) καθώς και τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και βιοκλιματικών υλικών.</li> <li>▪ Δημιουργία υποδομών ΑμεΑ και ασφαλών διαβάσεων πεζών.</li> <li>▪ Προώθηση της πεζή μετακίνησης και των λοιπών ήπιων μέσων, μέσω έργων ανάπλασης/αστικής αναζωογόνησης &amp; δημιουργίας πράσινων διαδρομών στο νησί (δίκτυο πεζοπορικών διαδρομών).</li> </ul>
<b>Βιώσιμες Μετακινήσεις:</b> Μέτρα βελτίωσης της εξυπηρέτησης & της λειτουργικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας <i>(Προτεραιότητες 3,5,9,10)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αναδιοργάνωση ή/και επέκταση διαδρομών της συγκοινωνίας με στόχο την συγκοινωνιακή κάλυψη λοιπών τουριστικών περιοχών (πόλων) του νησιού (π.χ. δημοφιλείς παραλίες).</li> <li>▪ Βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας.</li> <li>▪ Τοποθέτηση/συμπλήρωση και αναβάθμιση λοιπών υποδομών (στέγαστρο, ή καθιστικός εξοπλισμός) στο σύνολο των στάσεων (όπου αυτό είναι εφικτό σύμφωνα με την υφιστάμενη ή/και προτεινόμενη υποδομή του δομημένου χώρου (π.χ. πεζοδρόμια).</li> <li>▪ Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων καθώς και πρόσβασης των οχημάτων από άτομα με κινητικές δυσκολίες.</li> <li>▪ Εξοπλισμός υφιστάμενου στόλου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.</li> </ul>
<b>Ασφαλείς Μετακινήσεις:</b> Μέτρα ενίσχυσης της προσπελασιμότητας –	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Γεωμετρικές παρεμβάσεις σε βασικές διασταυρώσεις του οδικού δικτύου - Ανασχεδιασμός κόμβων και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.</li> </ul>

<p>μείωσης της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών - βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Προτεραιότητες 1,2,3)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων, με στόχο την βελτιστοποίηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της μετακίνησης των μαθητών από/προς το σχολείο. Περιλαμβάνει μέτρα σήμανσης, διαβάσεων πεζών, αστικού εξοπλισμού, παρεμβάσεων στο πεζοδρόμιο και στο οδόστρωμα.</li><li>▪ Υιοθέτηση μέτρων περιοδικής πεζοδρόμησης ή/και καθολικού περιορισμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (Car free zone).</li><li>▪ Βελτίωση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης σε κύριο ή λοιπό δίκτυο του νησιού.</li></ul>
<p><b>Διαχείριση -Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης:</b> Μέτρα για την αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης στους οικισμούς (Προτεραιότητες 4,9,10)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, ειδικά στους οικισμούς όπου υπάρχει έντονη ζήτηση λόγω της υψηλής επισκεψιμότητας κατά την θερινή περίοδο.</li><li>▪ Εύρεση και δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού.</li><li>▪ Χωροθέτηση χώρων/θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων σε αντιπροσωπευτικά σημεία στο νησί.</li><li>▪ Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ σε ενδεικτικά σημεία και περιοχές των οικισμών.</li><li>▪ Διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης στο κύριο οδικό δίκτυο.</li></ul>
<p><b>Έξυπνες Μετακινήσεις:</b> Μέτρα υιοθέτησης και ενσωμάτωσης νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον (Προτεραιότητες 6,9,11)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.</li><li>▪ Ανάπτυξη/εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρικών ποδηλάτων και ΕΠΗΟ.</li><li>▪ Τοποθέτηση ειδικού έξυπνου (smart) εξοπλισμού στις διαβάσεις πεζών και σε ράμπες ΑμεΑ για την αποτροπή της παράνομης και οχλούσας στάθμευσης.</li><li>▪ Εφαρμογή έξυπνου συστήματος διαχείρισης στάθμευσης σε υφιστάμενους χώρους εκτός οδού ή/και παρά την οδό (προκειμένου οι οδηγοί σε πραγματικό χρόνο να πληροφορούνται σχετικά με τον ακριβή αριθμό των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης και να αποφεύγονται τόσο φαινόμενα οχλούσας παράνομης στάθμευσης όσο και περιβαλλοντικής υποβάθμισης).</li><li>▪ Χωροθέτηση INFOKIOSKS, όπου ο επιβάτης παίρνει πληροφορίες σχετικά με τη δημόσια συγκοινωνία (μεταξύ άλλων), στο πλαίσιο ενίσχυσης της τουριστικής βιωσιμότητας.</li><li>▪ Τοποθέτηση/συμπλήρωση υποδομών τηλεματικής (ITS) σε στάσεις της συγκοινωνίας.</li></ul>

☞ Στις παραπάνω υποδομές δύναται να επιλεγούν και υποστηρικτικά μέτρα και πολιτικές (όπως ενδεικτικά παρουσιάστηκαν σε προηγούμενο παραδοτέο), τα οποία θα οριστικοποιηθούν από τον Δήμο Αλοννήσου σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων.

Το σύνολο των επιλεγέντων μέτρων, όπως αυτά ανταποκρίνονται στις προτεραιότητες και τις στρατηγικές σχεδιασμού του Δήμου, συνοψίζονται στα αντίστοιχα πακέτα μέτρων (ΠΜ):

Στρατηγικές σχεδιασμού	Άξονες Προτεραιότητας	Πακέτα μέτρων
Βιώσιμες μετακινήσεις – 1 (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)	3,7,8,9,10	ΠΜ1
Βιώσιμες μετακινήσεις – 2 (δημόσια συγκοινωνία)	3,5,9,10	ΠΜ2
Ασφαλείς μετακινήσεις	1,2,3	ΠΜ3
Διαχείριση – Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης	4,9,10	ΠΜ4
Έξυπνες μετακινήσεις	6,9,11	ΠΜ5

### 3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

#### 3.1 Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής - απόδοσης, χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Όπως προαναφέρθηκε η επιλογή των μέτρων εξαρτάται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα αυτών αλλά και από το πόσο αποτελεσματικά είναι βάση της αξίας των χρημάτων που δαπανώνται. Ειδικά σε εποχές περιορισμένων δημοσίων πόρων, όχι μόνο για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι σημαντικό να υπάρχει η μεγαλύτερη δυνατή ωφέλεια από την εφαρμογή των μέτρων για το σύνολο των πόρων που δαπανώνται. Αυτό προαπαιτεί μια βασική εκτίμηση των επιλογών με αξιολόγηση κόστους - οφέλους. Το γεγονός αυτό θα συμβάλει στην επιλογή ρεαλιστικών μέτρων που προωθούνται προς εφαρμογή, με σκοπό την επιλογή μέτρων που είναι οικονομικά εφικτά. **Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν μόνο περιορισμένο αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται μεταξύ τους καθώς και να αξιοποιήσουν τις συνέργειες.**

Για μια πρώτη αξιολόγηση των μέτρων που ταιριάζουν στα προβλήματα και τους στόχους του Δήμου Αλοννήσου χρησιμοποιήθηκε, σύμφωνα και με τις οδηγίες του ELTIS, η πλατφόρμα επιλογής και αξιολόγησης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας KonSult.

#### 3.2 Βάση πληροφοριών KonSult

Η KonSult<sup>18</sup> είναι μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής 40 εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης προσδιορίζοντας τα καταλληλότερα πακέτα μέτρων. Περιέχει 3 επίπεδα πληροφοριών/εργαλείων:

1. Measure Option Generator: επιτρέπει στις περιοχές εξέτασης να εντοπίζουν γρήγορα τα διαχειριστικά μέτρα που έχουν αξία στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ τους. Το εργαλείο παρέχει προτάσεις σε 3 επίπεδα:
  - Κατάλογο των μέτρων που ταξινομούνται βάσει των δυνατοτήτων τους να συμβάλλουν στις τοπικές ανάγκες.
  - Για ένα συγκεκριμένο μέτρο που επιλέγεται από το χρήστη δίνεται κατάλογος μέτρων που περιλαμβάνονται στον Οδηγό Πολιτικής (Policy Guidebook) ανάλογα με την ικανότητά τους να συμπληρώσουν το εν λόγω μέτρο.
  - Για ένα κατάλογο (έως και 10 μέτρων) που επιλέγεται από τον χρήστη, παρέχεται λίστα με τα πακέτα μέτρων που κατατάσσονται σε σχέση με τις δυνατότητές τους για να συμβάλλουν στις τοπικές ανάγκες.

Σημειώνεται ότι για κάθε προτεινόμενο μέτρο, *παρέχεται ένας σύνδεσμος σε λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με αυτό στον οδηγό πολιτικής, διευκολύνοντας έτσι τον χρήστη να εκτιμήσει πληρέστερα εάν θα ήταν εφαρμόσιμο στις ανάγκες του.*

2. Policy Guidebook: ο οδηγός πολιτικής παρέχει πληροφορίες για κάθε ένα από τα μέτρα που είναι διαθέσιμα στους μελετητές αστικών μεταφορών. Παρέχει περιγραφή του μέτρου, μια πρώτη εκτίμηση της ικανότητάς του να συμβάλει σε μια σειρά στόχων, προβλημάτων και στρατηγικών, οι οποίες περιγράφονται πληρέστερα μέσω συνδέσμων με τον οδηγό λήψης αποφάσεων και συγκρίνει αυτή την εκτίμηση με τα αποτελέσματα μιας σειράς από case studies.

---

<sup>18</sup> Η τρέχουσα έκδοση αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του σχεδίου CH4LLENGE του Intelligent Enrgy Europe IEE.

3. Decision-Makers' Guidebook: αποτελεί οδηγό για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων παρουσιάζοντας τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν αυτοί στην πολιτική των αστικών μεταφορών, προσφέροντας μια λογική δομή για την αντιμετώπιση αυτών και παρέχοντας καθοδήγηση για κάθε στάδιο αυτής της λογικής δομής.

### 3.2.1 Βαθμολογίες μέτρων μεμονομένων ή/και συμπληρωματικών ή/και πακέτου μέτρων του KonSult

Η βαθμολογία<sup>19</sup> έναντι οποιουδήποτε μεμονωμένου μέτρου (ή/και συμπληρωματικού ή/και πακέτου μέτρων) είναι μια αυθαίρετη τιμή σε εύρος τιμών από 0 έως 100. Η πλατφόρμα δίνει επίσης (και ανά περίπτωση εξέτασης) και αρνητικές βαθμολογίες, όταν ένα μέτρο έχει δυσμενή επίδραση στους επιλεγμένους στόχους. Οι βαθμολογίες σχεδιάζονται έτσι ώστε να μπορούν να συγκριθούν μέσα σε έναν συγκεκριμένο κατάλογο αποτελεσμάτων (output list), ώστε να δοθεί ευρεία ένδειξη της σχετικής συμβολής των διαφόρων μέτρων. Όσο ψηλότερη βαθμολογία πάρει ένα μέτρο στο πλαίσιο εξέτασης σημαίνει ότι τόσο αποτελεσματικότερο είναι το μέτρο αυτό. Για παράδειγμα, **σε τυχαίο δείγμα**, όταν σε ένα κατάλογο μέτρων δοθούν οι κάτωθι τιμές:

- Περιοχές - Διάδρομοι κίνησης πεζών = 79
- Χρήσεις γης για τη στήριξη των δημόσιων συγκοινωνιών = 75
- Δίκτυο ποδηλατόδρομων = 72
- Διορθωτικά μέτρα για ατυχήματα = 65
- Περιορισμοί κυκλοφορίας = 60
- Χρέωση χρηστών οδικού δικτύου = 51

σημαίνει ότι το μέτρο περί στήριξης των διαδρόμων κίνησης πεζών και περί ανάπτυξης χρήσεων γης για τη στήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς (πχ. προσαρμογή ή/και δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών για την εξυπηρέτηση των κύριων χρήσεων γης) είναι παρόμοια ως προς τον αντίκτυπό τους στο συγκεκριμένο πλαίσιο (όπως και τα δίκτυα ποδηλάτων) ενώ τα διορθωτικά ατυχημάτων και οι περιορισμοί κυκλοφορίας είναι λιγότερο αποτελεσματικά από τα τρία πρώτα και η χρέωση των χρηστών του οδικού δικτύου, ήταν ουσιαστικά η λιγότερο αποτελεσματική από αυτά τα πέντε παραπάνω πρώτα μέτρα.

**Τα εύρη για τις βαθμολογίες καθορίζονται από τις προδιαγραφές του χρήστη για την αξιολόγηση των στόχων και της στρατηγικής.** Ένας μοναδικός στόχος με βαθμό 5 (πολύ σημαντικός) θα δημιουργήσει υψηλές βαθμολογίες για εκείνα τα μέτρα που αποδίδουν καλά σε αυτόν τον στόχο.

Η πλατφόρμα των επιλογών συμπληρωματικών μέτρων (*Measure option generator*) χρησιμοποιεί το σκορ του επιλεγμένου μέτρου, το  $m$ , το σκορ για ένα δυναμικά συμπληρωματικό μέτρο, το  $n$  και τις βαθμολογίες φραγμού τους ή ένα κοινό αποτέλεσμα συνεργιών. Αυτά αθροίζονται και διαιρούνται με 2, για να δώσουν ένα τελικό σκορ έως το 100, το οποίο στρογγυλοποιείται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό.

Εάν ο χρήστης επιλέξει να συμπληρώσει με βάση την υπέρβαση των φραγμών, ο τύπος είναι:

$$\text{Βαθμολογία}_{mn} = 0,5 (\text{Βαθμός}_m + \text{Βαθμός}_n + \text{Bar}_m + \text{Bar}_n)$$

<sup>19</sup> <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/how-to-use/> και <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/how-to-use/explanation-c.php>.

Η βαθμολογία  $m$  και η βαθμολογία  $n$  επιτυγχάνονται στην αρχική πλατφόρμα επιλογών. Η γραμμή  $m$  βασίζεται στον πίνακα των φραγμών στην ενότητα Πρώτων αρχών για το μέτρο  $m$ .

Οι βαθμολογίες των 6 σημείων (0 έως -5) αθροίζονται για τους 4 φραγμούς/εμπόδια: χρηματοδότηση, διακυβέρνηση, πολιτική αποδοχή, αποδοχή από τα ενδιαφερόμενα μέρη. (Τα νομικά και τεχνικά εμπόδια αποκλείονται, δεδομένου ότι το πακέτο μέτρων δεν αναμένεται να τα επιλύσει). **Ο τύπος βασίζεται επομένως στην υπόθεση ότι ένα πακέτο-ζεύγος μέτρων με λιγότερα εμπόδια συνολικά είναι πιθανό να είναι πιο αποτελεσματικό.**

Αν ο χρήστης επιλέξει να συμπληρώσει με βάση την αναζήτηση συνέργειας, ο τύπος είναι:

$$\text{Βαθμολογία}_{mn} = 0,5 (\text{Αποτέλεσμα}_m + \text{Αποτέλεσμα}_n + \text{Syn}_{mn})$$

Η βαθμολογία  $m$  και η βαθμολογία  $n$  υπολογίζονται στην αρχική πλατφόρμα επιλογών. Το  $\text{Syn}_{mn}$  είναι ένα αποτέλεσμα συνέργειας για το ζεύγος μέτρων  $m, n$  το οποίο εξαρτάται από τους στόχους, τα προβλήματα ή τους δείκτες που ο χρήστης έχει αρχικά επιλέξει και τα βάρη που αντιστοιχούν σε κάθε ένα. Ο τύπος για τον υπολογισμό του  $\text{Syn}$  είναι

$$\text{Syn}_{mn} = \sum W_a \text{Syn}_{mna}$$

όπου  $W_a$  είναι το βάρος που δίνεται στο  $a$  από τον χρήστη, ομαλοποιημένο έτσι ώστε  $\sum W_a = 1$ , και το  $\text{Syn}_{mna}$  είναι η βαθμολογία συνέργειας για τα μέτρα  $m$  και  $n$  για το  $a$ . Οι τιμές για το  $\text{Syn}_{mna}$  προέκυψαν από συγκεκριμένη ανάλυση (βασισμένη σε μοντέλο), στην οποία δοκιμάστηκαν δέκα τύποι μέτρων μόνοι τους και σε ζεύγη ως προς τον αντίκτυπό τους σε 4 δείκτες απόδοσης:

1. προσπελασιμότητας,
2. καθυστέρησης,
3. ατυχημάτων και,
4. εκπομπών άνθρακα.

Τα αποτελέσματα Synergy (συνέργειας) για κάθε ζευγάρι μέτρων για έναν δεδομένο δείκτη απόδοσης βασίστηκαν στο βαθμό που η απόδοση του ζεύγους ξεπέρασε (για θετική συνέργεια) ή ήταν μικρότερη από (για αρνητική συνέργεια) το άθροισμα των επιδόσεων των δύο μεμονωμένων μέτρων.

Κατά τον υπολογισμό του παραπάνω τύπου, κάθε μέτρο αντιστοιχεί σε έναν από τους 10 τύπους και κάθε στόχος ή πρόβλημα ή δείκτης συνδέεται με έναν από τους 4 δείκτες απόδοσης.

### 3.2.2 Επιλογή μέτρων Δήμου Αλοννήσου μέσω του εργαλείου KonSult

Παρατίθεται απεικόνιση του εργαλείου KonSult για την επιλογή και ταξινόμησης των προτεινόμενων μέτρων για το Δήμο Αλοννήσου:



☞ Σημειώνεται ότι στην επιλογή της περιοχής, κρίθηκε σκόπιμο να επιλεγεί tourist town= «τουριστική περιοχή» καθώς οι λοιπές επιλογές αφορούσαν σε:

city centre = Κέντρο πόλης	district centre = εμπορικό κέντρο
dense inner suburb = προάστιο κοντά σε κέντρο πόλης με πληθυσμιακή πυκνότητα μεγαλύτερη από τα εξωαστικά προάστια.	medium density outer suburb = εξωαστικό προάστιο με μέση πληθυσμιακή πυκνότητα
less dense outer suburb = εξωαστικό προάστιο με αραιή πληθυσμιακή πυκνότητα	Corridor = Γραμμική περιοχή με σημαντική πληθυσμιακή πυκνότητα που ενώνει δύο ή/και περισσότερες αστικές περιοχές
small town = μικρή πόλη (<100.000 κάτοικοι)	tourist town= τουριστική περιοχή
Any area type = οποιαδήποτε περιοχή	

Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

## KonSULT

[HOME](#) | [LINKS](#) | [GLOSSARY](#)

Search site...

### Measure Option Generator

- How to use the MOG
- Single Measure Option Generator: scoring
- Abridged lists
- Complementary Measures Option Generator: scoring
- Packages Option Generator: scoring
- What do the scores mean?
- What do we mean by packaging?
- How can I compare results?

### Policy Instruments:

*A Policy Guidebook*

### Transport Strategy:

*A Decision-Makers' Guidebook*

### What is KonSULT?

### MOG Introduction

### PG Introduction

### DMG Introduction

### Contact Us



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

## Measure Option Generator

Please select **objectives**, **problems** or **indicators**.

You can assign weights (0 to 5) to indicate the **relative importance of each category** you have selected.

**0 = do not use, 1 = low importance, 5 = high importance.**

Objectives <input checked="" type="checkbox"/>	Problems <input type="checkbox"/>	Indicators <input type="checkbox"/>
0 ▾ Efficiency	0 ▾ Congestion	0 ▾ Congestion
5 ▾ Liveable streets	0 ▾ Community Impacts	0 ▾ Bus reliability
0 ▾ Protection of the environment	0 ▾ Environmental Damage	0 ▾ % of people who think it is easy and safe to walk in their area
5 ▾ Equity and Social Inclusion	0 ▾ Poor Accessibility	0 ▾ CO2 emissions
2 ▾ Safety	0 ▾ Social and Geographic disadvantaging	0 ▾ Local pollution
0 ▾ Economic Growth	0 ▾ Accidents	0 ▾ Energy efficiency ( / trip )
0 ▾ Finance	0 ▾ Suppression of Economic Activity	0 ▾ Accessibility to key services
		0 ▾ Average cost of journey
		0 ▾ Safety
		0 ▾ Regional GDP

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

[Terms and conditions](#) | [Accessibility](#) | [Privacy](#) | [Freedom of Information](#)

© 2016 University of Leeds. Leeds. LS2 9JT

Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

# KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

## Measure Option Generator

How to use the MOG  
Single Measure Option Generator: scoring  
Abridged lists  
Complementary Measures Option Generator: scoring  
Packages Option Generator: scoring  
What do the scores mean?  
What do we mean by packaging?  
How can I compare results?

**Policy Instruments:**  
*A Policy Guidebook*

**Transport Strategy:**  
*A Decision-Makers' Guidebook*

**What is KonSULT?**

**MOG Introduction**

**PG Introduction**

**DMG Introduction**

**Contact Us**

## Measure Option Generator

Please select policy **strategy/strategies**.

You can assign weights (0 to 5) to indicate the **relative importance of each strategy** you have selected.

**0 = do not use, 1 = low importance, 5 = high importance.**

Any Strategy

0	Reducing the need to travel
2	Reducing Car Use
2	Improving the Use of Road Space
5	Improving the use of Public Transport
5	Improving walking and cycling
1	Improving Freight



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

[Terms and conditions](#) | [Accessibility](#) | [Privacy](#) | [Freedom of Information](#)

© 2016 University of Leeds, Leeds, LS2 9JT

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθεται η βαθμολογία των μέτρων (από το KonSULT), σε σχέση με τους στόχους (objectives) που επιλέχθηκαν.

Όπως ήταν αναμενόμενο σχετικά έργα συναφή με την εναλλακτική μετακίνηση (δίκτυο πεζών ή/και ποδηλάτων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, σχολικοί διάδρομοι, κ.α.), αποδίδουν σημαντικό όφελος με το κόστος να κυμαίνεται από αδιάφορο έως και σχετικά (medium) δαπανηρό.

Ιεράρχηση/Ταξινόμηση μέτρων και έργων (υποδομών ή/και διαχειριστικών)  
 με τη χρήση του εργαλείου KonSult<sup>20</sup>

rank	measure	category	cost	timescale	score
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	ΜΕΤΡΟ/ΔΡΑΣΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΠΟΔΜΗΣ	ΚΟΣΤΟΣ	ΧΡΟΝ/ΜΑ	ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ
1	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	55
2	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	37
3	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	36
4	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	35
5	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	35
6	Barrier-free mobility	Information	medium	short	33
7	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	30
8	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	21
9	Pedestrian crossing facilities	Management and service measures	low	short	19
10	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	18
11	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	18
12	Fare levels	Pricing	medium	short	17
13	Cycle parking & storage	Management and service measures	low	short	17
14	Parking charges	Pricing	neutral	short	17
15	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	17
16	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	16
17	Trip planning systems	Information	low	short	15
18	Concessionary fares	Pricing	low	short	15
19	Road user charging	Pricing	neutral	medium	14
20	Integrated ticketing	Pricing	low	medium	14
21	Bus regulation	Management and service measures	neutral	medium	14
22	Bus priorities	Management and service measures	low	short	13
23	Regulatory restrictions	Management and service measures	low	short	13
24	Park & ride	Infrastructure	medium	medium	12
25	Parking standards	Land Use Measures	low	long	12
26	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	11
27	Bus services	Management and service measures	medium	short	11
28	Conventional timetable & service information	Information	low	short	11
29	Demand responsive transport	Management and service measures	medium	short	10

<sup>20</sup> <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/>

30	Parking controls	Management and service measures	low	short	10
31	Personalised journey planning	Attitudinal and behavioural measures	low	short	10
32	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	9
33	Lorry routes & bans	Management and service measures	medium	short	9
34	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	9
35	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	9
36	Real time passenger information	Information	medium	short	9
37	Urban traffic control	Management and service measures	medium	medium	8
38	Fare structures	Pricing	neutral	medium	8
39	<del>Trams and light rail</del>	<del>Infrastructure</del>	<del>high</del>	<del>long</del>	<del>7</del>
40	Flexible working hours	Attitudinal and behavioural measures	low	medium	6
41	New rail services	Management and service measures	medium	medium	6
42	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	5
43	Telecommunications	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	4
44	Bus fleet management systems	Management and service measures	medium	short	4
45	Bus rapid transit	Infrastructure	medium	medium	4
46	Conventional signs & markings	Information	low	short	3
47	Parking guidance systems	Information	medium	short	3
48	Physical restrictions	Management and service measures	medium	short	3
49	Vehicle ownership taxes	Pricing	neutral	short	3
50	Car clubs	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	2
51	Private parking charges	Pricing	neutral	medium	2
52	Promoting low carbon vehicles	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	2
53	Ride sharing	Attitudinal and behavioural measures	low	short	1

Σύμφωνα με την παραπάνω ιεράρχηση/ταξινόμηση και έχοντας υπόψη τους Στρατηγικούς στόχους του Δήμου, επιλέγονται (σε μία εκ νέου βαθμολόγηση από το εργαλείο), τα μέτρα εκείνα που έχουν υψηλή απόδοση σε σχέση με το κόστος καθώς και τα αποτελεσματικότερα πακέτα μέτρων, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη και οι πιθανές συνέργειες.

Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

# KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

## Measure Option Generator

How to use the MOG

Single Measure Option Generator: scoring

Abridged lists

Complementary Measures Option Generator: scoring

Packages Option Generator: scoring

What do the scores mean?

What do we mean by packaging?

How can I compare results?

**Policy Instruments:**  
*A Policy Guidebook*

**Transport Strategy:**  
*A Decision-Makers' Guidebook*

**What is KonSULT?**

**MOG Introduction**

**PG Introduction**

**DMG Introduction**

**Contact Us**



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

---

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

[Terms and conditions](#) | [Accessibility](#) | [Privacy](#) | [Freedom of Information](#)

© 2016 University of Leeds, Leeds, LS2 9JT

## Επιλογή και Ιεράρχηση μέτρων και έργων (υποδομών ή/και διαχειριστικών) στη διαμόρφωση πακέτων μέτρων (packages), με τη χρήση του εργαλείου KonSult

select	rank	measure	category	cost	timescale	score
ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΤΡΩΝ	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	ΜΕΤΡΟ/ΔΡΑΣΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΠΟΔΜΗΣ	ΚΟΣΤΟΣ	ΧΡΟΝ/ΜΑ	ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ
<input checked="" type="checkbox"/>	1	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	55
	2	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	37
<input checked="" type="checkbox"/>	3	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	36
<input checked="" type="checkbox"/>	4	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	35
	5	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	35
<input checked="" type="checkbox"/>	6	Barrier-free mobility	Information	medium	short	33
<input checked="" type="checkbox"/>	7	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	30
	8	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	21
<input checked="" type="checkbox"/>	9	Pedestrian crossing facilities	Management and service measures	low	short	19
<input checked="" type="checkbox"/>	10	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	18
<input checked="" type="checkbox"/>	11	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	18
	12	Fare levels	Pricing	medium	short	17
	13	Cycle parking & storage	Management and service measures	low	short	17
	14	Parking charges	Pricing	neutral	short	17
	15	<del>New rail stations and lines</del>	<del>Infrastructure</del>	<del>high</del>	<del>medium</del>	<del>17</del>
<input checked="" type="checkbox"/>	16	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	16
	17	Trip planning systems	Information	low	short	15
	18	Concessionary fares	Pricing	low	short	15
	19	<del>Road user charging</del>	<del>Pricing</del>	<del>neutral</del>	<del>medium</del>	<del>14</del>
	20	Integrated ticketing	Pricing	low	medium	14
	21	Bus regulation	Management and service measures	neutral	medium	14
	22	Bus priorities	Management and service measures	low	short	13
	23	Regulatory restrictions	Management and service measures	low	short	13
	24	Park & ride	Infrastructure	medium	medium	12
	25	Parking standards	Land Use Measures	low	long	12
	26	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	11
	27	Bus services	Management and service measures	medium	short	11
	28	Conventional timetable & service information	Information	low	short	11
<input checked="" type="checkbox"/>	29	Demand responsive transport	Management and service measures	medium	short	10
	30	Parking controls	Management and service measures	low	short	10

31	Personalised journey planning	Attitudinal and behavioural measures	low	short	10
32	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	9
33	Lorry routes & bans	Management and service measures	medium	short	9
34	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	9
35	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	9
36	Real time passenger information	Information	medium	short	9
37	Urban traffic control	Management and service measures	medium	medium	8
38	Fare structures	Pricing	neutral	medium	8
39	<del>Trams and light rail</del>	<del>Infrastructure</del>	<del>high</del>	<del>long</del>	<del>7</del>
40	Flexible working hours	Attitudinal and behavioural measures	low	medium	6
41	New rail services	Management and service measures	medium	medium	6
42	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	5
43	Telecommunications	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	4
44	Bus fleet management systems	Management and service measures	medium	short	4
45	Bus rapid transit	Infrastructure	medium	medium	4
46	Conventional signs & markings	Information	low	short	3
47	Parking guidance systems	Information	medium	short	3
48	Physical restrictions	Management and service measures	medium	short	3
49	Vehicle ownership taxes	Pricing	neutral	short	3
50	Car clubs	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	2
51	Private parking charges	Pricing	neutral	medium	2
52	Promoting low carbon vehicles	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	2
53	Ride sharing	Attitudinal and behavioural measures	low	short	1

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθενται τα πακέτα μέτρων (που συγκεντρώνουν την μεγαλύτερη βαθμολογία μεταξύ των συνεργειών τους) για την περιοχή παρέμβασης εστιάζοντας σε βασικές πολιτικές/κατευθύνσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Αλοννήσου και πάντα αντικατοπτρίζοντας το Κοινό όραμα, τις προτεραιότητες και τους στρατηγικούς στόχους του Δήμου:

- ☞ **Ενθάρρυνση – προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς για τις μετακινήσεις στο νησί > Κινητικότητα πεζών, ποδηλάτων, ΕΠΗΟ ή/και ηλεκτροκίνητων μέσων.**
- ☞ **Αύξηση ποσοστού χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας > προώθηση της ηλεκτροκίνησης.**
- ☞ **Κοινωνική και περιβαλλοντικά βέλτιστη χρήση του δημόσιου χώρου > παρεμβάσεις αναζωογόνησης και αναπλάσεις στο δημόσιο χώρο (αν και περιορισμένο) > Βιώσιμη κινητικότητα και τουρισμός.**

☞ **Συμβολή στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη > μέσω ορθής διαχείρισης της κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας – Αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών και εισαγωγή ευφύων συστημάτων μεταφοράς και στάθμευσης.**

Οι συνέργειες μεταξύ των πακέτων μέτρων, αποτελεί βασικό στοιχείο για την αποτελεσματικότητά τους, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να καταγράφεται ο μεγαλύτερος δυνατός αντίκτυπος από την εφαρμογή των μέτρων για το σύνολο των πόρων που δαπανώνται:

**Βαθμολόγηση της συνέργειας πακέτων 5 μέτρων ή/και έργων, με τη χρήση του εργαλείου KonSult, για την προώθηση των Στρατηγικών στόχων του Δήμου Αλοννήσου**

RANK	Measure1	Measure2	Measure3	Measure4	Measure5	Score
Σειρά κατάταξης	Μέτρο 1	Μέτρο 2	Μέτρο 3	Μέτρο 4	Μέτρο 5	Βαθμολογία
1	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	37
2	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	36
3	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	35
4	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	35
5	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	34
6	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Barrier-free mobility	34
7	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	34
8	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	34
9	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	Barrier-free mobility	34
10	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	34
11	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	33
12	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	33
13	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	32
14	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Barrier-free mobility	32
15	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	32
16	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	32
17	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	School travel plans	Barrier-free mobility	32
18	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Barrier-free mobility	32
19	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	32
20	Accident remedial	Pedestrian areas &	School travel plans	Cycle & pedestrian	Barrier-free mobility	32

	measures	routes		safety		
21	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Cycle & pedestrian safety	31
22	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	31
23	Cycle networks	Traffic calming measures	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	31
24	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	31
25	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	31
26	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Barrier-free mobility	31
27	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	30
28	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Bike sharing	Barrier-free mobility	30
29	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	Barrier-free mobility	30
30	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	30
31	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	30
32	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	30
33	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	30
34	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Barrier-free mobility	30
35	Cycle networks	School travel plans	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	30
36	Cycle networks	Traffic calming measures	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	30
37	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Cycle & pedestrian safety	30
38	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	30
39	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Barrier-free mobility	30
40	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	30
41	Cycle networks	Traffic calming measures	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Barrier-free mobility	29
42	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Barrier-free mobility	29
43	Traffic calming measures	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	29
44	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	Cycle & pedestrian safety	Barrier-free mobility	29
45	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	School travel plans	29
46	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	29

47	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	29
48	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	Demand responsive transport	School travel plans	Bike sharing	29
49	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Cycle & pedestrian safety	29
50	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian areas & routes	School travel plans	Bike sharing	29

### 3.2.3 Συνέργειες μεταξύ των μέτρων

Με βάση τα παραπάνω, τεκμηριώνεται ότι η υψηλότερη βαθμολογία για την προώθηση των Στρατηγικών στόχων του Δήμου αποτυπώνεται στις εξής συνέργειες:

#### Μέτρα που περιλαμβάνονται στα πακέτα:

	ΠΜ1	ΠΜ2	ΠΜ3	ΠΜ4	ΠΜ5
ΠΜ1					
ΠΜ2					
ΠΜ3					
ΠΜ4					
ΠΜ5					

	Σημαντική συνέργεια (αλληλοενίσχυση μέτρων μεταξύ τους)
	Μέτρια συνέργεια (αλληλοενίσχυση μέτρων μεταξύ τους)

Η συγκεκριμένη αξιολόγηση, σε συνδυασμό με τις εσωτερικές διαβουλεύσεις της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ και του αναδόχου συντέλεσαν στην οριστική επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, έχοντας υπόψη την περιοχή παρέμβασης και τις δυνατότητες του Δήμου (*εκτίμηση προϋπολογισμού, δυνατότητα υλοποίησης σχετικών δράσεων, κ.α.*).

## 4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

### 4.1 2<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση

Σε συνέχεια των Παραδοτέων Π3 & Π4 που περιελάμβαναν μεταξύ άλλων την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης στο νησί, τα εναλλακτικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας, τις προτεραιότητες και τους (στρατηγικούς) στόχους αλλά και την ανάπτυξη και τον (τελικό) προσδιορισμό του Κοινού Οράματος, ο ανάδοχος συγκέντρωσε, αξιολόγησε και προσδιόρισε τεκμηριωμένα<sup>21</sup> (σε συνεργασία με την Ομάδα εργασίας του Δήμου) τα καταλληλότερα μέτρα/παρεμβάσεις που συνθέτουν το **επικρατέστερο σενάριο** για το Δήμο Αλοννήσου, σε σχέση πάντα με τα βασικά ζητήματα/προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει και θα πρέπει να εστιάσει.

Η **δεύτερη (2η) Δημόσια Διαβούλευση**, έχει ως βασικό αντικείμενο την ενημέρωση φορέων και πολιτών για την **οριστικοποίηση των επιλεγέντων μέτρων/παρεμβάσεων που θα συνθέσουν το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ** (σε επόμενο παραδοτέο) διαμορφώνοντας ένα ολοκληρωμένο σχέδιο κινητικότητας για το νησί με ορίζοντα τουλάχιστον 10ετίας.

Συγκεκριμένα, η Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο: «**Ενημέρωση για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις – δράσεις στα πλαίσια του ΣΒΑΚ: Οριστικό Σχέδιο Διαχείρισης Κινητικότητας στο νησί**» προγραμματίστηκε από το Δήμο σε συνεργασία με τον Ανάδοχο, να διεξαχθεί μέσω τηλεδιάσκεψης, την **Δευτέρα 12 Ιουνίου 2023 και ώρα 12:00 μ.μ.** Για την υλοποίηση της, χρησιμοποιήθηκε η πλατφόρμα «Zoom» και η ιστοσελίδα της τηλεδιάσκεψης ήταν η εξής:

<https://us06web.zoom.us/j/86056095223>

**Meeting ID: 860 5609 5223**

Με σκοπό την ενημέρωση και την προβολή της Δημόσιας Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος ετοίμασε σχετική πρόσκληση, που απεστάλη από το Δήμο σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, ενώ παράλληλα συμπεριλήφθηκε και στην ιστοσελίδα του Δήμου<sup>22</sup>. Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση:

<sup>21</sup> Βλ. και ενότητες 2-4 του παρόντος παραδοτέου.

<sup>22</sup> <https://alonissos.gov.gr/svak-diavoyleysi-b-2023/>

## Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Αλοννήσου



## ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Στα πλαίσια ανάπτυξης και υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αλοννήσου, καλείστε στη 2η Δημόσια Διαβούλευση με θέμα:

**«Ενημέρωση για τις προτεινόμενες  
Παρεμβάσεις – Δράσεις στα πλαίσια του  
ΣΒΑΚ: Οριστικό Σχέδιο Διαχείρισης  
Κινητικότητας στο νησί»**

η οποία θα πραγματοποιηθεί με Τηλεδιάσκεψη την  
**Δευτέρα 12/6/2023 και ώρα 12:00 μ.μ.**

στην παρακάτω διεύθυνση

<https://us06web.zoom.us/j/86056095223>  
**Meeting ID: 860 5609 5223**

Εικόνα 3: Πρόσκληση 2<sup>ης</sup> Δημόσιας Διαβούλευσης ΣΒΑΚ για το Δήμο Αλοννήσου.

Παρατίθεται η παρουσίαση του αναδόχου:

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ:

## ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο



Ενημέρωση για τις  
Προτεινόμενες  
Παρεμβάσεις - Δράσεις  
στα πλαίσια του ΣΒΑΚ:  
Οριστικό Σχέδιο  
Διαχείρισης  
Κινητικότητας στο νησί

Δευτέρα, 12/06/2023



**VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.**

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

## ΔΟΜΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο



## ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ – ΣΤΑΔΙΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ



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

#### ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ

Υλοποιημένα  
Στάδια

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ I: Φάση προετοιμασίας



ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ II: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ



ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ III: Αποτύπωση παρούσας κατάστασης στο Δήμο Αλοννήσου και Κατάρτιση σεναρίων:

- Πραγματοποιείται η **1η διαβούλευση** με τους πολίτες & τα εμπλεκόμενα μέρη.
- Αναλύεται η υπάρχουσα κατάσταση κινητικότητας και αναπτύσσονται σενάρια για μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες (5, 10 ή περισσότερων ετών).
- Παρέχεται η βάση για τον καθορισμό στόχων με έναν ορθολογικό και διάφανο τρόπο.
- Απαιτείται ακριβής ανάλυση και αξιολόγηση των προβλημάτων και ευκαιριών.
- Τα σενάρια βοηθούν στη βελτίωση της κατανόησης του πώς θα είναι στο μέλλον η αστική κινητικότητα στο νησί.



ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ IV: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων – Διαμόρφωση Οριστικού Σχεδίου Διαχείρισης Κινητικότητας



ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ V: Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ - Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

- ☞ Πραγματοποιείται η **2η διαβούλευση** με τους πολίτες & τα εμπλεκόμενα μέρη > **Ενημέρωση για τα επιλεγμένα μέτρα.**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ VI: Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης

## Γενική εικόνα νησιού – Βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζονται

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

- Απουσία διαμόρφωσης δικτύου πράσινων διαδρομών με σύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος όπως Κ.Χ. και κοινοφειλές χρήσεις ή λοιπούς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων
- Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους.
- Ανεπάρκεις διαμόρφωση του δημόσιου χώρου του οδικού δικτύου (κύριου ή/και δευτερεύοντος) και μειωμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων Απουσία υποδομών 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).

Αλοννήσος 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 ανερχόμενο σταθερό τουριστικό προορισμό, ήπιο και εναλλακτικό.

Κοινωνική βιωσιμότητα – Ποιότητα Ζωής



1. Προσβασιμότητα -Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών
2. Βελτίωση οδικής ασφάλειας
3. Προσπελασιμότητα - Διαχείριση κυκλοφορίας – Κυκλοφοριακή οργάνωση
4. Διαχείριση στάθμευσης
5. Δημόσια συγκοινωνία
6. Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον

7. Εναλλακτική μετακίνηση: πεζή μετακίνηση – ποδήλατο – υποδομές ΑμεΑ.
8. Δημόσιος χώρος – Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος
9. Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας σε σχέση με τις μετακινήσεις - Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης.



Περιβαλλοντική βιωσιμότητα

Οικονομική βιωσιμότητα



10. Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις
11. Τοπική επιχειρηματικότητα - Η ενίσχυση των παρόδων δραστηριοτήτων

# Στρατηγικές Σχεδιασμού βάσει των αξόνων προτεραιότητας

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

## Βιώσιμες Μετακινήσεις



Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου

Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση

Προστασία φυσικού & οικιστικού περιβάλλοντος

Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης & λειτουργικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας - εποχικότητα

## Ασφαλείς Μετακινήσεις



Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών

Βελτίωση οδικής ασφάλειας

## Διαχείριση – Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης



Αποτελεσματική διαχείριση – υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης

Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις αναφορικά με την ζήτηση στάθμευσης

## Έξυπνες Μετακινήσεις



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

Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος

Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης.

## Δεδομένα Υιοθέτησης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

(Βασικές Παραδοχές – Τάσεις εξέλιξης – Προγραμματιζόμενα έργα υποδομών)

- 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 στάθμων 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.).

## Βιώσιμες Μετακινήσεις

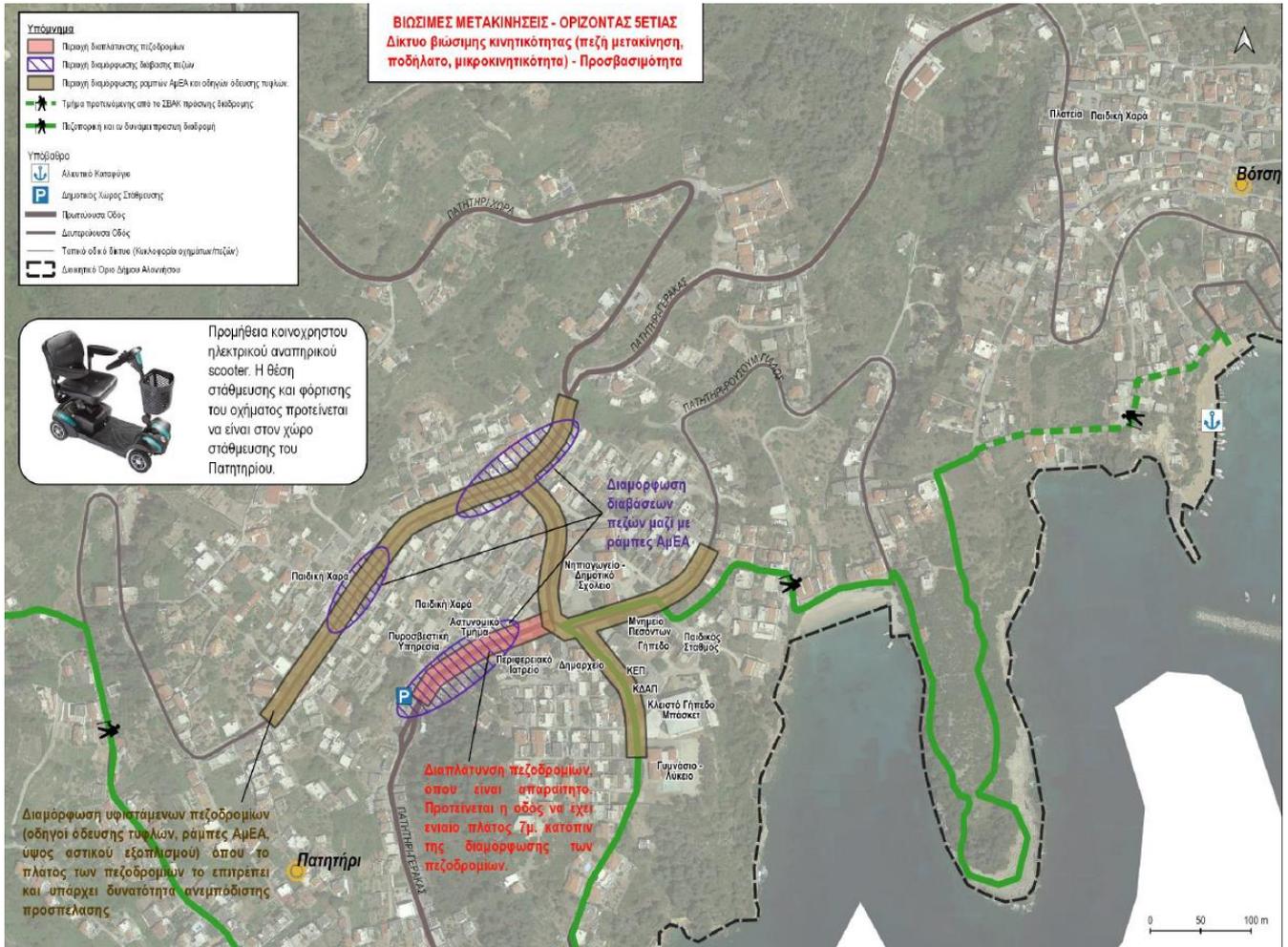


Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) - Προσβασιμότητα

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

### Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας (1/2)

- 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.
- Ανα-διαμόρφωση υφιστάμενων πεζοδρομίων (οδηγοί οδευσης τυφλών, ράμπες ΑμΕΑ, ύψος αστικού εξοπλισμού) όπου το πλάτος τους το επιτρέπει και υπάρχει δυνατότητα ανεμπόδιστης προοπτέλασης. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να ληφθεί στις εισόδους/ εξόδους των χώρων στάθμευσης και στις στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας. Συγκεκριμένα, η πρόταση αφορά τις περιοχές: πέριξ 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.
- Απομάκρυνση εμποδίων, όπου είναι δυνατόν και ειδικότερα σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους (<1,5μ.).
- Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών, συνοδευόμενες από ράμπες ΑμΕΑ.
- Με δεδομένη την Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόννησο, προτείνονται 4 διαδρομές κατά τον συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα.
- Βελτίωση της βαδισιμότητας στα σοκάκια της Χώρας Αλοννήσου (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 αφορά 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.



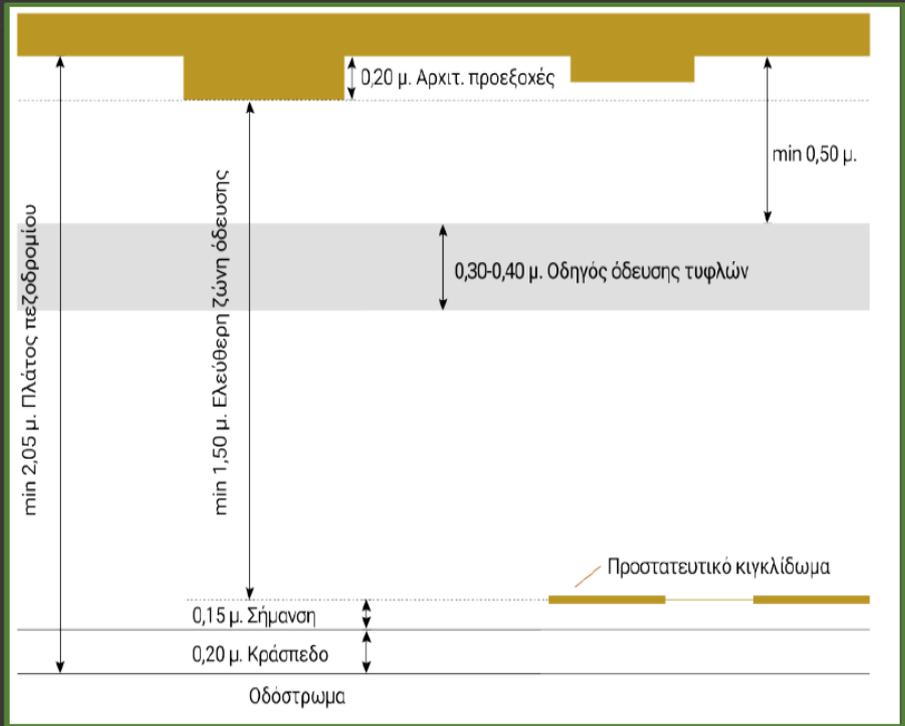
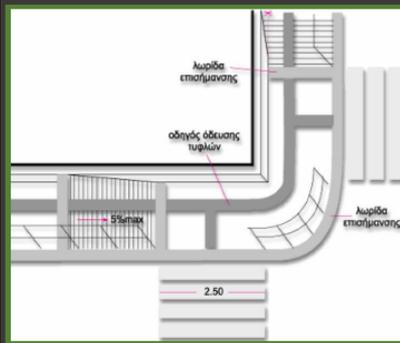
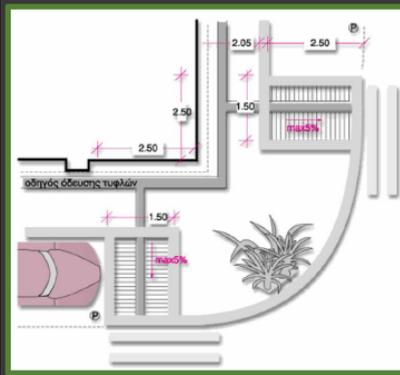
**ΣΤΟΧΟΣ:** Ανάπλαση – Βελτίωση πεζοδρομίων – Υποδομές ΑμεΑ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

**ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ:** <https://ypen.gov.gr/chorikos-schediasmos/astikos-schediasmos/politikes-kai-protypa/>

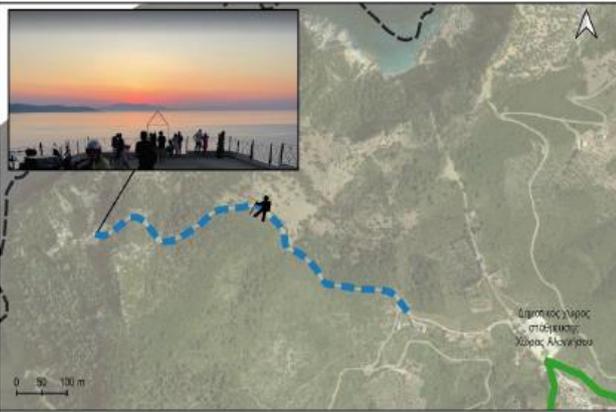
**Αλοννήσος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο**





Ενδεικτική απεικόνιση αναπλάσεων - οδών ήπιας κυκλοφορίας





Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιγητικών διαδρομών στη Ν. Αλοννήσο: βελτίωση βατότητας, σήμανση, εξομάλυνση απότομων κλίσεων και αύξηση της ασφάλειας.



- Υπόμνημα**
- Πρόταση και εν δυνάμει πράσινη διαδρομή
  - Τμήμα προτείνωμενης από το ΣΒΑΚ πεζοπορικής διαδρομής
  - Τμήμα προτείνωμενης από το ΣΒΑΚ ποδηλατικής διαδρομής
  - Πρωτεύουσες Οδοί
  - Δευτερεύουσες Οδοί
  - Διακρίσιμα Όρια Δήμου Αλοννήσου

## Βιώσιμες Μετακινήσεις



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

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

### Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας (2/2)

- Πρόταση για προμήθεια φορητού ηλεκτρικού αναβατορίου για την μετακίνηση των ΑμεΑ εντός της Χώρας Αλοννήσου.
- 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.
- 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.

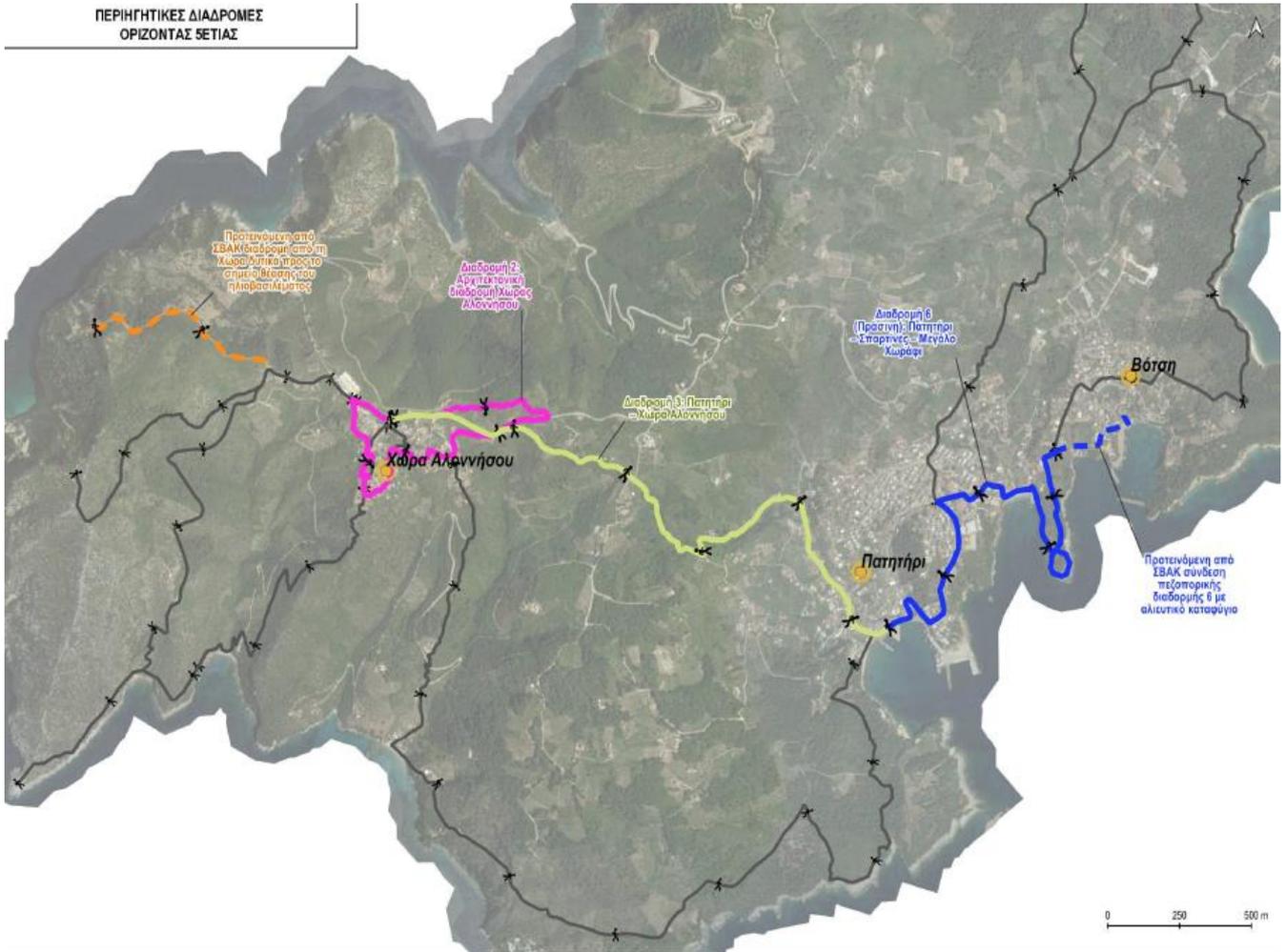
### Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας

- Ανάδειξη και βελτίωση περισσότερων περιηγητικών διαδρομών με έμφαση σε αυτές που βρίσκονται πλησίον των κεντρικών οικισμών του νησιού (από τη σχετική μελέτη του Δήμου).
- 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).

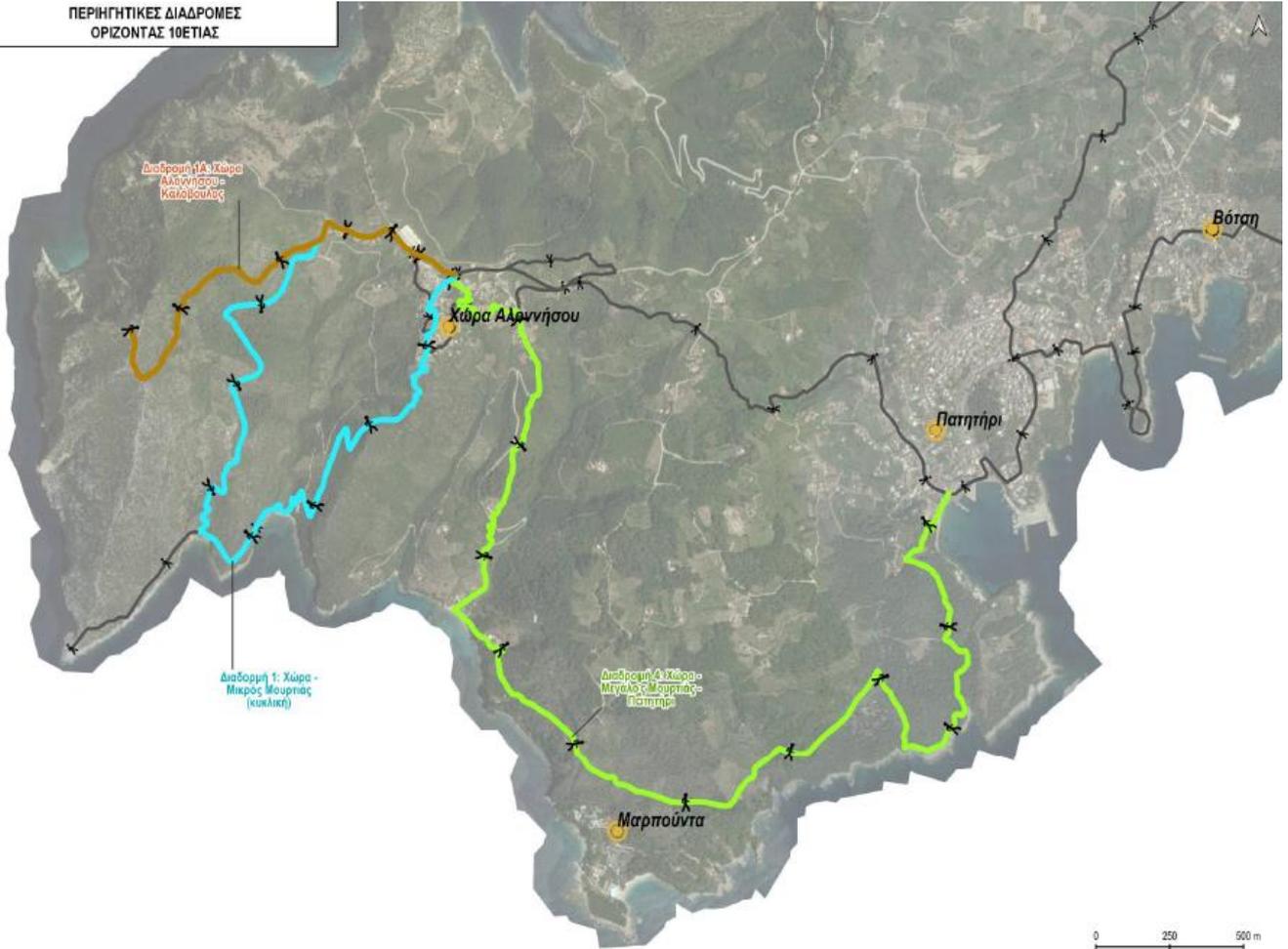
### Μακροπρόθεσμος ορίζοντας >10ετίας

- Ανάδειξη και βελτίωση λοιπών περιηγητικών διαδρομών (από τη σχετική μελέτη του Δήμου).

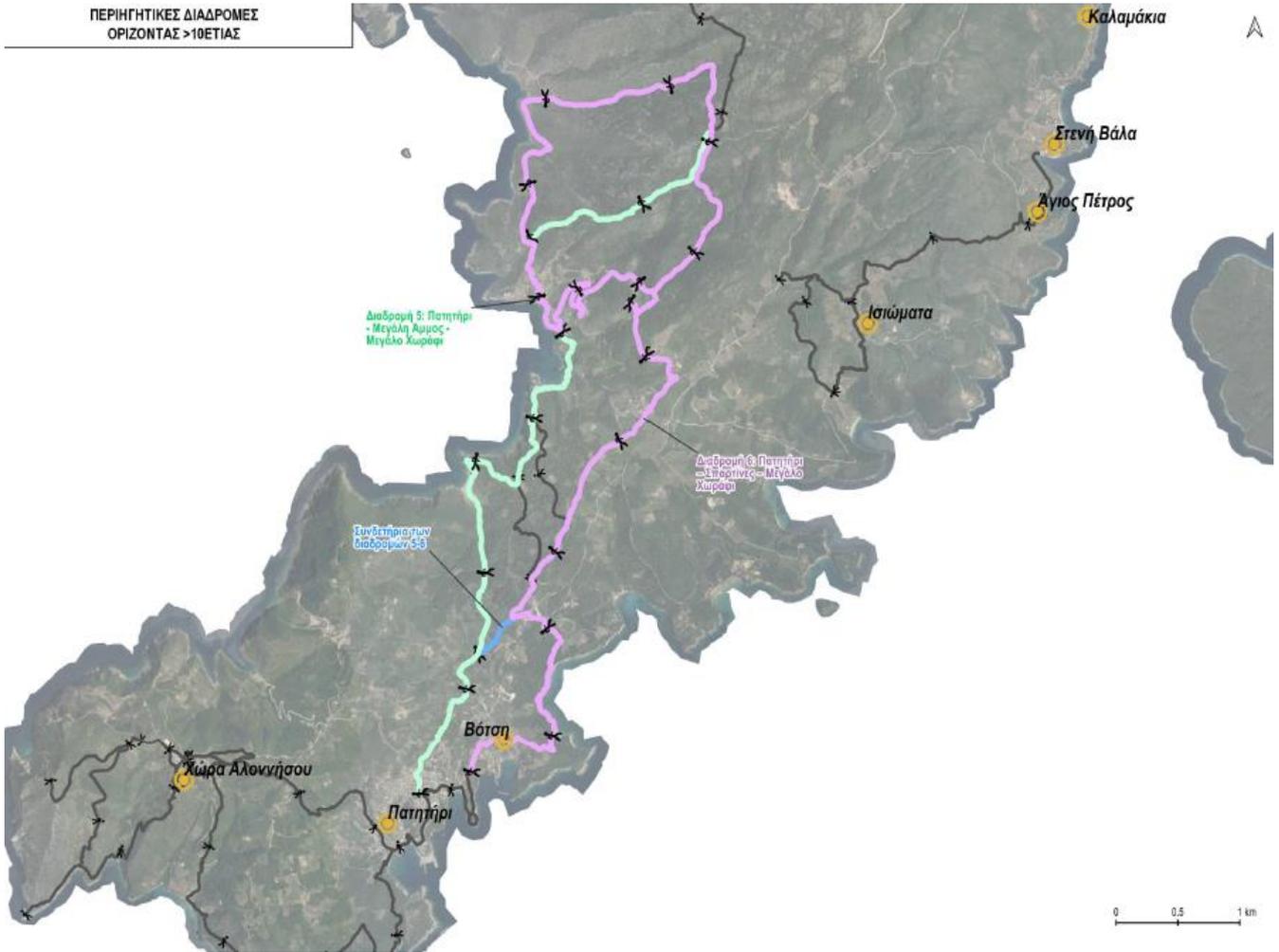
ΠΕΡΙΓΗΓΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ  
ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 5ΕΤΙΑΣ



ΠΕΡΙΓΗΓΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ  
ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 10ΕΤΙΑΣ



ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ  
ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ >10ΕΤΙΑΣ



## Βιώσιμες Μετακινήσεις



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

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

### 👉 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.

### Προσδοκώμενα αποτελέσματα των παραπάνω επιλεγέντων μέτρων:



Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

- ✓ Ανακατανομή του δημόσιου χώρου - Ανάδειξη χώρων πρασίνου και λοιπών στοιχείων αστικής ταυτότητας της περιοχής παρέμβασης
- ✓ Περιβαλλοντική αναβάθμιση οικισμών ή/και του Δήμου εν συνόλω
- ✓ Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας με πεζή μετακίνηση ή/και ποδήλατο (ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ)
- ✓ Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού
- ✓ Ανάπτυξη υφιστάμενων ή/και νέων τοποσήμων στο Δήμο
- ✓ Ανάπλαση περιοχών - ενοποίηση παράκτιου μετώπου μέσω ολοκληρωμένων πράσινων (ποιοτικών) διαδρομών
- ✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα

## Βιώσιμες Μετακινήσεις



### Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων / Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

#### Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας

- Αναδιαμόρφωση των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας, ώστε να εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών. Ενδεικτικές παρεμβάσεις περιλαμβάνουν: α) 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, β) Την προσθήκη πρωινού δρομολογίου από/προς τη Στενή Βάλα για να μπορούν να εξυπηρετηθούν και οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής και γ) 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.
- 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. Το ίδιο μέσο θα μπορεί να κινείται και 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.
- 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.
- 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.

#### Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας

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

Ενδεικτική απεικόνιση προτεινόμενων παρεμβάσεων



## Βιώσιμες Μετακινήσεις



Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

### 👉 Υποστηρικτικά μέτρα

- ✓ Πρόταση για επέκταση της δυνατότητας αγοράς μειωμένου εισιτηρίου, πέρα από τις ομάδες Πολύτεκνων/Τρίτεκνων/Ανέργων και ΑμεΑ, 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 εργαζομένους) λύσεων car pooling για τη μείωση των οχημάτων που αναζητούν χώρο στάθμευσης στη Χώρα.

## Προσδοκώμενα αποτελέσματα των παραπάνω επιλεγέντων μέτρων:



Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

- ✓ Βελτιστοποίηση της δημόσιας συγκοινωνίας στο νησί και της αύξησης της χρήσης της
- ✓ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
- ✓ Βελτίωση χρόνου μετακίνησης
- ✓ Αύξηση προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή/και ΑμεΑ
- ✓ Αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και δημιουργία νέων
- ✓ Καθαρά και αθόρυβα οχήματα στις μαζικές μεταφορές

## Ασφαλείς Μετακινήσεις



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

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων I Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

### Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας

- 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.
- Διατήρηση του υφιστάμενου χαρακτήρα του οικισμού της Χώρας με την απαγόρευση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό του.
- 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. Η είσοδος θα επιτρέπεται μόνο σε οχήματα ΑμΕΑ, ΤΑΞΙ, οχήματα τροφοδοσίας, οχήματα με ειδική άδεια, ποδήλατα και οχήματα μικροκινητικότητας (π.χ. ηλεκτρικά πατίνια).
- Διερεύνηση των δυνατοτήτων βελτίωσης της σήμανσης και της γεωμετρίας των: α) κόμβος προς Χώρα/Γέρακα στο Πατητήρι και β) κόμβος προς Βότση, στους οποίους έχουν καταγραφεί ατυχήματα κατά την τελευταία 4ετία.
- Βελτίωση της ποιότητας του οδοστρώματος, όπου παρατηρούνται φθορές. Έμφαση στο κύριο οδικό δίκτυο του νησιού.
- Βελτίωση της σήμανσης προς αδιαμόρφωτο χώρο στάθμευσης βόρεια του κοιμητηρίου της Χώρας Αλοννήσου.
- 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.
- 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).





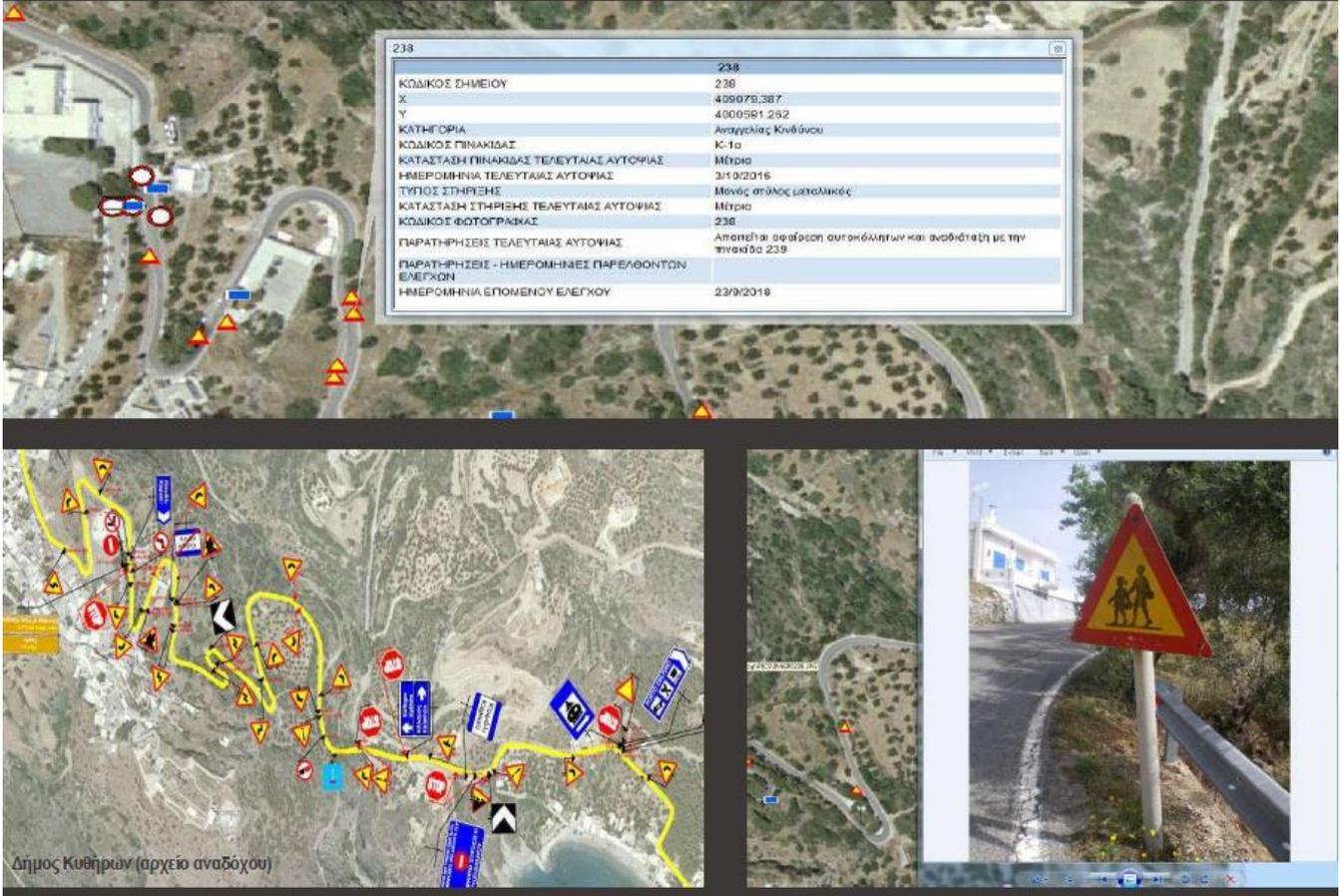
Ενδεικτικά παραδείγματα παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας πλησίον σχολικών μονάδων



Δήμος Ηλιαίοπολης (αρχείο αναδόχου)



Ενδεικτικά παραδείγματα εργασιών καταγραφής ρυθμιστικής & πληροφοριακής σήμανσης στο οδικό δίκτυο



## Ασφαλείς Μετακινήσεις



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

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

### Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας

- 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.

### Μακροπρόθεσμος ορίζοντας >10ετίας

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

## Ασφαλείς Μετακινήσεις



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

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

### 👉 Υποστηρικτικά μέτρα

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

## Προσδοκώμενα αποτελέσματα των παραπάνω επιλεγέντων μέτρων:

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων / Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

- ✓ Βελτίωση της προσπελασιμότητας και της εν δυνάμει ελκυστικότητας των επηρεαζόμενων περιοχών
- ✓ Βελτίωση οδικής ασφάλειας οχημάτων - Μείωση τροχαίων ατυχημάτων/μελανών σημείων στο Δήμο
- ✓ Βελτίωση οδικής ασφάλειας πεζών, ποδηλάτων και γενικά ευάλωτων χρηστών, μέσω των προαναφερόμενων παρεμβάσεων/μέτρων
- ✓ Περιορισμός ταχύτητας, επιβολή της τήρησης των ορίων ταχύτητας και επαρκής οδική σήμανση
- ✓ Εξασφάλιση προσβασιμότητας σε όλους τους χρήστες του υπό εξέταση δικτύου
- ✓ Ειδικός σχεδιασμός για ΑμεΑ και για μετακινήσεις μαθητών

## Διαχείριση – Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης



### Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης

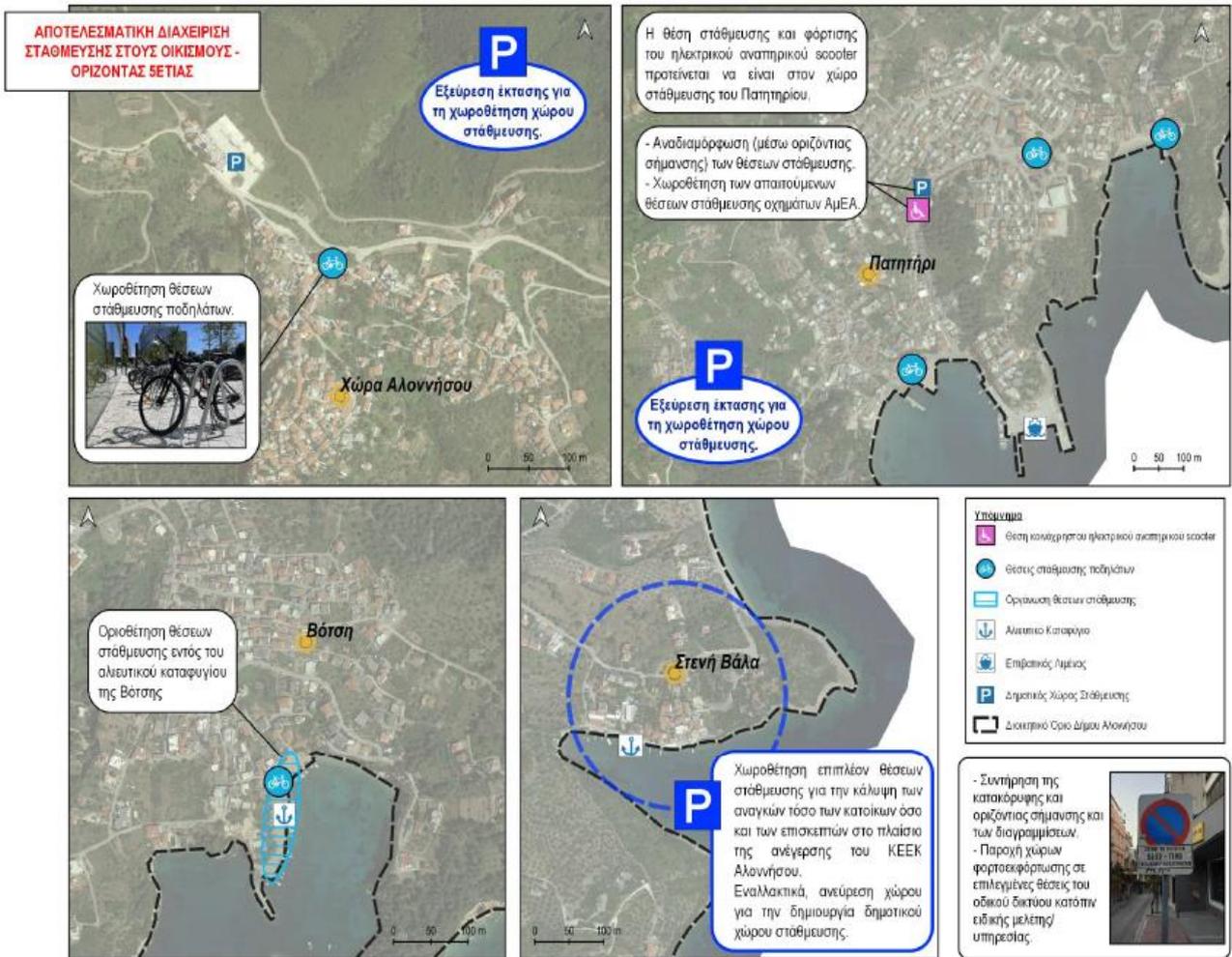
Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

#### Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας

- Αναδιαμόρφωση (μέσω οριζόντιας σήμανσης) 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 νομοθεσία.
- 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.
- 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.
- Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης.
- Συντήρηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης αναφορικά με τις ρυθμίσεις στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης.
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού.
- Πρόταση για την διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης στο κύριο οδικό δίκτυο των οικισμών.

#### Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας

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



## Διαχείριση – Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης

### Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης

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

## Υποστηρικτικά μέτρα

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

## Προσδοκώμενα αποτελέσματα των παραπάνω επιλεγέντων μέτρων:



Αλώνησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

- ✓ Αναβάθμιση τοπικών κέντρων οικισμών μέσω οργάνωσης και διαχείρισης της στάθμευσης (παρά την οδό ή/και εκτός οδού)
- ✓ Υιοθέτηση κανονισμών και ελέγχων στάθμευσης για την αποτροπή της οχλούσας στάθμευσης > Περιορισμός της χρήσης ΙΧ
- ✓ Στάθμευση ποδηλάτων για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου στο πλαίσιο των βιώσιμων μετακινήσεων στο νησί
- ✓ Χωροθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης σε αντιπροσωπευτικές περιοχές με αυξημένη ζήτηση

## «Έξυπνες» Μετακινήσεις



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

Αλώνησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

### Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας

- 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.
- Πρόταση για ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών με υποδομές αρχικά: α) Στο χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου και β) Στον Ρουσούμι Γυαλό πλησίον της εισόδου της παράκτιας οδού.
- Τοποθέτηση ηλεκτρονικής πινακίδας ενημέρωσης των επιβατών για την ώρα άφιξης του λεωφορείου στις αφετηρίες της δημοτικής συγκοινωνίας, ήτοι: Λιμάνι, Χώρα και Στενή Βάλα.
- 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.
- Προτεραιοποίηση της ανάπτυξης των υποδομών για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών ποδηλάτων, σύμφωνα και με το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.
- Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.

### Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας

- Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου και εκ νέου επισκόπηση των αναγκών ηλεκτροκίνησης που έχουν διαμορφωθεί.
- Πρόταση για τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων της συγκοινωνίας του Δήμου.
- 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).
- Επέκταση των υποδομών κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών, σε λοιπά σημεία του νησιού.

### Μακροπρόθεσμος ορίζοντας >10ετίας

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



## Πρόταση για «έξυπνα» συστήματα στάθμευσης



### Infokiosks



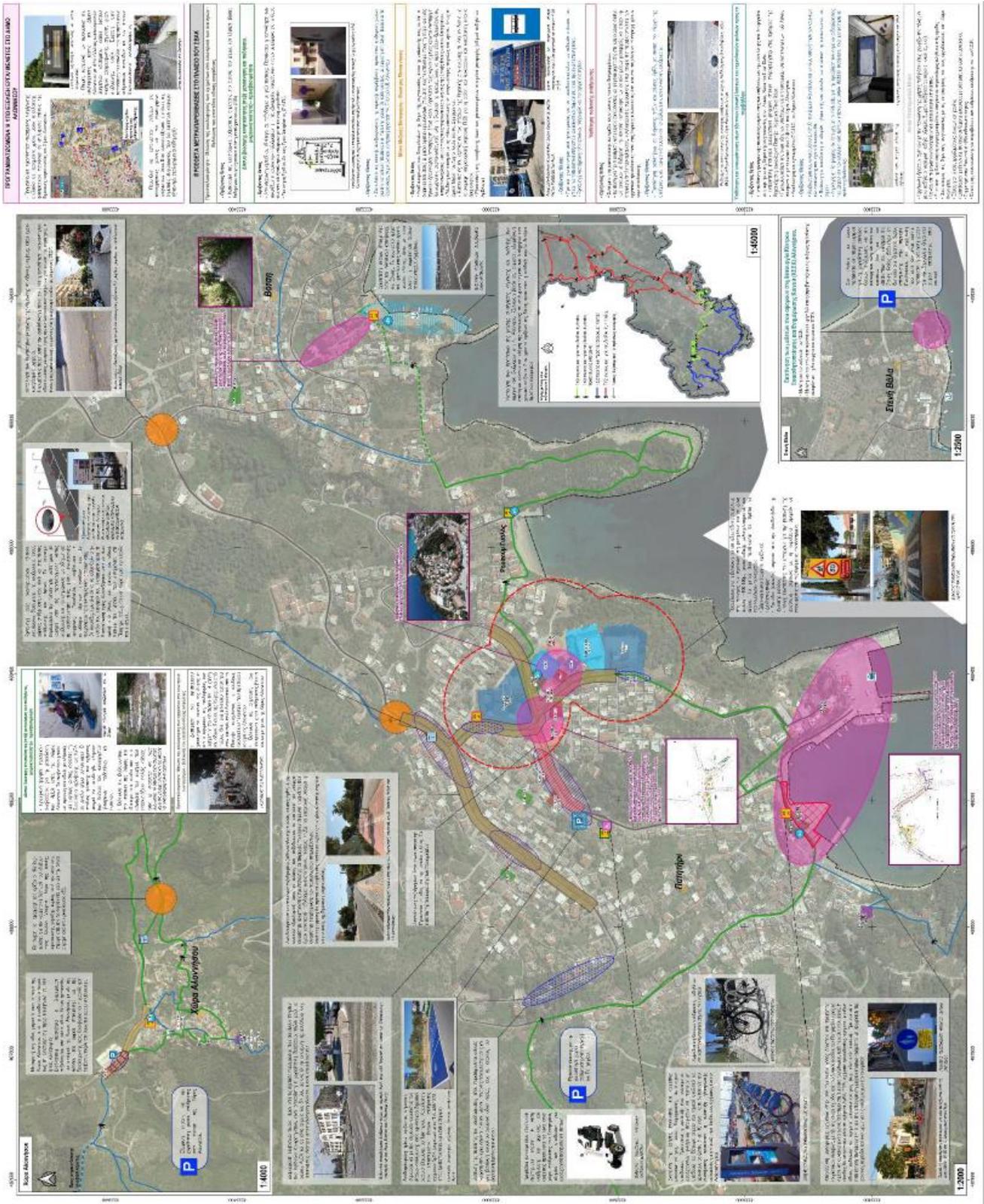
### Εφαρμογή του ΣΦΗΟ



## Προσδοκώμενα αποτελέσματα των παραπάνω επιλεγέντων μέτρων:

Αλόννησος: Το πράσινο νησί των Βόρειων Σποράδων | Το περιβάλλον και οι πράσινες μετακινήσεις στο επίκεντρο

- ✓ Περιβαλλοντική βιωσιμότητα στις μεταφορικές δραστηριότητες (κυκλοφορία και στάθμευση)
- ✓ Ενσωμάτωση δράσεων/εφαρμογών για μεγαλύτερη ευελιξία στην παροχή δεδομένων κυκλοφορίας
- ✓ Αναβάθμιση και Βελτιστοποίηση υπάρχουσων υποδομών - Επενδύσεις σε νέες > Επίτευξη καταλληλότερων μέσων για την βέλτιστη χρήση του δημόσιου χώρου
- ✓ Επιρροή στην συμπεριφορά των πολιτών έναντι της κινητικότητας



**ΕΡΓΑ ΠΑΝΑΤΟΚΜΑ & ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΠΛΑΝΟ**  
**ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ**

Το παρόν σχέδιο κίνησης βασίζεται στην κίνηση που υπάρχει στην πόλη και στην περιοχή της. Η κίνηση αυτή είναι η βάση για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Η κίνηση αυτή είναι η βάση για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Η κίνηση αυτή είναι η βάση για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

**ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Οι μετρήσεις που έγιναν στην πόλη και στην περιοχή της, δείχνουν ότι η κίνηση είναι πολύ χαμηλή. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη υποδομής για την κίνηση. Η πρόβλεψη είναι ότι με την υλοποίηση των μέτρων, η κίνηση θα αυξηθεί σημαντικά.

**ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Τα μέτρα που προτείνονται είναι: 1. Βελτίωση της ασφάλειας των πεζοδρομίων. 2. Δημιουργία ποδηλατοδρόμων. 3. Βελτίωση της λειτουργίας των λεωφορείων. 4. Δημιουργία σταθμών για ταξί και μοτοποδήλατα. Η πρόβλεψη είναι ότι αυτά τα μέτρα θα οδηγήσουν σε αύξηση της κίνησης και σε βελτίωση της ποιότητας της ζωής στην πόλη.

**ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Τα μέτρα που προτείνονται είναι: 1. Βελτίωση της ασφάλειας των πεζοδρομίων. 2. Δημιουργία ποδηλατοδρόμων. 3. Βελτίωση της λειτουργίας των λεωφορείων. 4. Δημιουργία σταθμών για ταξί και μοτοποδήλατα. Η πρόβλεψη είναι ότι αυτά τα μέτρα θα οδηγήσουν σε αύξηση της κίνησης και σε βελτίωση της ποιότητας της ζωής στην πόλη.

**ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Τα μέτρα που προτείνονται είναι: 1. Βελτίωση της ασφάλειας των πεζοδρομίων. 2. Δημιουργία ποδηλατοδρόμων. 3. Βελτίωση της λειτουργίας των λεωφορείων. 4. Δημιουργία σταθμών για ταξί και μοτοποδήλατα. Η πρόβλεψη είναι ότι αυτά τα μέτρα θα οδηγήσουν σε αύξηση της κίνησης και σε βελτίωση της ποιότητας της ζωής στην πόλη.

**ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Τα μέτρα που προτείνονται είναι: 1. Βελτίωση της ασφάλειας των πεζοδρομίων. 2. Δημιουργία ποδηλατοδρόμων. 3. Βελτίωση της λειτουργίας των λεωφορείων. 4. Δημιουργία σταθμών για ταξί και μοτοποδήλατα. Η πρόβλεψη είναι ότι αυτά τα μέτρα θα οδηγήσουν σε αύξηση της κίνησης και σε βελτίωση της ποιότητας της ζωής στην πόλη.

**ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Τα μέτρα που προτείνονται είναι: 1. Βελτίωση της ασφάλειας των πεζοδρομίων. 2. Δημιουργία ποδηλατοδρόμων. 3. Βελτίωση της λειτουργίας των λεωφορείων. 4. Δημιουργία σταθμών για ταξί και μοτοποδήλατα. Η πρόβλεψη είναι ότι αυτά τα μέτρα θα οδηγήσουν σε αύξηση της κίνησης και σε βελτίωση της ποιότητας της ζωής στην πόλη.

# ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ



**VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.**

Νηρέως 10 | Π.φάληρο 17561 | τηλ: (210)9854850 | fax: (210)9858929 | email: info@vmconsulting.gr | www.vmconsulting.gr

<http://alonissos.gov.gr/sbak>

## 4.2 Εξέταση παρατηρήσεων αναφορικά με την 2<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση - Σχόλια επί των εναλλακτικών σχεδίων/μέτρων/δράσεων

Στην 2<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση υπήρξε εξαιρετικά περιορισμένη συμμετοχή πολιτών ενώ αντίθετα παρευρέθηκαν αρκετά μέλη της Δημοτικής Αρχής, της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου, της Επιτροπής έγκρισης & παραλαβής της υπηρεσίας από την Δ/ση Τεχνικών Έργων της Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων της Περιφέρειας Θεσσαλίας καθώς και του Δικτύου Φορέων.

Υπενθυμίζεται ότι το Κοινό Όραμα, τα εναλλακτικά σενάρια και οι σχετικοί θεματικοί χάρτες που τα συνόδευαν είχαν αναρτηθεί για περίοδο >5 μήνων στην σχετική ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλοννήσου, για περαιτέρω ωρίμανση των προτεινόμενων αυτών μέτρων (υποβολή σχολίων, άλλων προτάσεων, κριτικής, κλπ.) μεταξύ των ενδιαφερομένων, προκειμένου να αποτελέσουν την βάση για την επιλογή του Οριστικού Σχεδίου Διαχείρισης Κινητικότητας, **όπως αυτό παρουσιάστηκε.**

Ως εκ τούτου, **δεν κατατέθηκαν αρνητικές ή άλλες προτάσεις περί των επιλεγέντων μέτρων.**

Ο Δήμαρχος του νησιού, κ.Πέτρος Βαφίνης κατέθεσε την ολοκληρωτική δέσμευσή του για την διασφάλιση και την προώθηση βιώσιμων και ασφαλών μετακινήσεων στην περιοχή παρέμβασης, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Αλοννήσου.

## 5 ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ Αλοννήσου, όπως διαμορφώθηκαν ως το τελικό παράγωγο της συνολικής διαδικασίας εκπόνησης που ακολουθήθηκε, σε συμφωνία με τις Ευρωπαϊκές και Εθνικές Οδηγίες.

Σύμφωνα και με την εφαρμοσμένη μεθοδολογία<sup>23</sup>, τα οριστικά μέτρα προέκυψαν λαμβάνοντας υπόψη τις κάτωθι παραμέτρους:

- Ανάπτυξη & τελικός προσδιορισμός Κοινού Οράματος ΣΒΑΚ
- Ανάπτυξη Στρατηγικών Στόχων & Ιεράρχηση Προτεραιοτήτων ΣΒΑΚ
- Ανάπτυξη Ειδικών Μετρήσιμων «Έξυπνων» Στόχων
- Κύρια Συμπεράσματα & Αξιολόγηση της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης (με ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια)
- 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 ανάπλασης 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
- Επιλογή μέτρων παρέμβασης, πακέτων μέτρων, σύνδεση με το όραμα τις προτεραιότητες και τους στόχους του ΣΒΑΚ – Συνέργειες αυτών
- Αξιολόγηση των παραπάνω με βάση τη συμμετοχική διαδικασία
- Οριστικά μέτρα ΣΒΑΚ Αλοννήσου

Στους πίνακες που ακολουθούν, παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα οριστικά μέτρα κινητικότητας για το Δήμο Αλοννήσου ανά άξονα παρέμβασης. Επισημαίνεται ότι για την καλύτερη αξιολόγησή τους, τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιήθηκαν σε πακέτα μέτρων (ΠΜ) ανά πυλώνα Στρατηγικών (Σ) κατευθύνσεων, τα οποία αναλύονται στα εξής επιμέρους έργα/δράσεις/υποδομές:

<sup>23</sup> Σχετική αναλυτική περιγραφή είχε γίνει και κατά το Παραδοτέο 4.

Στρατηγικές σχεδιασμού	Βασικοί Στόχοι/Προτεραιότητες (συνοπτικά)	Πακέτα μέτρων
Βιώσιμες μετακινήσεις	Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ	ΠΜ1
Βιώσιμες μετακινήσεις	Αναβάθμιση/Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας	ΠΜ2
Ασφαλείς Μετακινήσεις	Βελτίωση της προσβασιμότητας Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα Βελτίωση οδικής ασφάλειας	ΠΜ3
Διαχείριση – Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης	Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης στο Δήμο	ΠΜ4
Έξυπνες Μετακινήσεις	Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον	ΠΜ4

Πακέτα Μέτρων	Εξειδικευμένα Μέτρα	Στρατηγικοί στόχοι που εξυπηρετούνται <sup>24</sup>	
ΠΜ1	M1.1	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλατύνσεις: Πρόταση κατασκευής νέων ή/και διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των υφιστάμενων πεζοδρομίων <1,5μ.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> </ul>
	M1.2	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> </ul>
	M1.3	Εγκάρσιες διασχίσεις: Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> <li>• Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού</li> </ul>
	M1.4	Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> </ul>
	M1.5	Βελτίωση βαδισιμότητας - αποκατάσταση επιφανειών πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, κ.α.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> </ul>
	M1.6	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & Λοιπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων</li> <li>• Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> <li>• Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)</li> </ul>
	M1.7	Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑμεΑ μέσω σχετικών μέσων μετακίνησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> <li>• Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών</li> </ul>
ΠΜ2	M2.1	Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> <li>• Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων</li> </ul>
	M2.2	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> <li>• Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών</li> </ul>

<sup>24</sup> Σύμφωνα και με τις θεματικές ενότητες του άρθρου 4.1 του Παραρτήματος του Ν.4784/2021.

ΠΜ3	M3.1	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων</li> <li>• Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> <li>• Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)</li> </ul>
	M3.2	Πεζοδρομήσεις - Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων</li> <li>• Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> <li>• Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)</li> </ul>
	M3.3	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις ή/και οδικά τμήματα του Δήμου	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων</li> <li>• Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού</li> <li>• Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών</li> </ul>
	M3.4	Εστιασμένες παρεμβάσεις στο πλαίσιο διαχείρισης της κυκλοφορίας (καταγραφή σήμανσης, GIS, κ.α.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών</li> </ul>
ΠΜ4	M4.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης, ρυθμίσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο και εύρεση νέων χώρων για την κάλυψη της ζήτησης)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οργάνωση της στάθμευσης</li> <li>• Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών</li> </ul>
	M4.2	Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις, κ.α.) και λοιπά μέτρα	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οργάνωση της στάθμευσης</li> <li>• Καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής</li> </ul>
	M4.3	Εγκατάσταση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οργάνωση της στάθμευσης</li> </ul>
	M4.4	Πρόταση διαχείρισης λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης (ωράριο, κανονισμός κ.α.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οργάνωση της στάθμευσης</li> <li>• Καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής</li> </ul>
ΠΜ5	M5.1	Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών</li> </ul>
	M5.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών</li> </ul>

Αναλυτικότερα:

### 5.1 Περιγραφή οριστικών μέτρων ΣΒΑΚ

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
<b>Μέτρα/Δράσεις/Παρεμβάσεις για Βιώσιμες Μετακινήσεις – Α: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ</b>	<b>M.1.1</b> Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλατύνσεις: Πρόταση κατασκευής νέων ή/και διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των υφιστάμενων πεζοδρομίων <1,5μ.	1. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, όπου είναι απαραίτητο, στο τμήμα μεταξύ του χώρου στάθμευσης του Πατητηρίου και του κόμβου Δημαρχείου.	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία	
	<b>M.1.2</b> Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών	1. 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. Η πρόταση αφορά τις περιοχές: α)πéριξ 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	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία	

λιμάνι από τη διασταύρωση με την κεντρική οδό έως το Δημαρχείο και στον λιμένα.

2. 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.

3. Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) στο Δήμου.  
Περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων το σύνολο των παραπάνω εργασιών (1 & 2) ενώ κύριος στόχος του είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών

			ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.		
	<b>M.1.3</b>	Εγκάρσιες διασχίσεις: Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών	1. Εξέταση διαμόρφωσης διαβάσεων πεζών, συνοδευόμενες από ράμπες ΑμεΑ: Α)Πλησίον της εισόδου του χώρου στάθμευσης στο Πατητήρι. Β)Πλησίον του κόμβου της κεντρικής οδού του Πατητηρίου με την δυτική περιφερειακή οδό. Γ)Επί της δυτικής περιφερειακής οδού του Πατητηρίου ~200μ. δυτικά της διασταύρωσης με την κεντρική οδό. Δ)Σε αντιπροσωπευτικά σημεία του δικτύου που εφάπτεται ή βρίσκεται πέριξ των σχολικών μονάδων του Δήμου, μέσω προτεινόμενων παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας, κατ'εφαρμογή		

			του ΦΕΚ Β2302/2013 (βλ. και επόμενο Στρατηγικό στόχο).		
<b>M.1.4</b>	Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών	<p>1. Ανάδειξη και βελτίωση περιηγητικών διαδρομών:</p> <p>Α) Διαδρομή 2: Αρχιτεκτονική διαδρομή Χώρας Αλοννήσου,</p> <p>Β) Διαδρομή 3: Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου και,</p> <p>Γ) Διαδρομή 6: Πατητήρι – Σπαρτίνες – Μεγάλο Χωράφι. Επισημαίνεται ότι κατά τον αναφερόμενο χρονικό ορίζοντα εξετασης, 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.</p> <p>Δ) Διαδρομή από τη Χώρα δυτικά προς το σημείο θέασης του ηλιοβασιλέματος. Οι διαδρομές 2,3 &amp; 6 περιλαμβάνονται στη μελέτη του Δήμου <b>Υλοποίηση των</b></p>	<p>1. Ανάδειξη και βελτίωση περισσότερων περιηγητικών διαδρομών με έμφαση σε:</p> <p>Α) Διαδρομές που ξεκινούν από τη Χώρα Αλοννήσου προς Καλόβουλο,</p> <p>Β) Μικρό Μουρτιά (κυκλική)</p> <p>Γ) Μεγάλο Μουρτιά – Πατητήρι. Οι παραπάνω διαδρομές περιλαμβάνονται στη μελέτη του Δήμου <b>Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόννησο.</b></p>	<p>1. Ανάδειξη νέων πρόσθετων περιηγητικών διαδρομών που ξεκινούν από:</p> <p>Α) Πατητήρι προς Σπαρτίνες – Μεγάλο χωράφι (από το σημείο που έχει ήδη αναδειχθεί στον ορίζοντα της 10ετίας),</p> <p>Β) Μεγάλη Άμμο – Μεγάλο χωράφι,</p> <p>Γ) Τη συνδετήρια διαδρομή μεταξύ των 2. Οι παραπάνω διαδρομές περιλαμβάνονται στη μελέτη του Δήμου <b>Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόννησο.</b></p>	

			<p><i>προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόννησο ενώ οι λοιπές αναφορές/προσθήκες αφορούν πρόταση του ΣΒΑΚ.</i></p>		
<b>M.1.5</b>	Βελτίωση βαδισιμότητας - αποκατάσταση επιφανειών πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, κ.α.	1. Βελτίωση της βαδισιμότητας στα σοκάκια της Χώρας Αλοννήσου	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία		
<b>M.1.6</b>	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & Λοιπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης	<p>1. 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.</p> <p><b>Εναλλακτικά</b>, 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</p>	Πρόταση για 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).	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία	

			διαμορφωμένου χώρου στάθμευσης για την ασφαλή διάσχιση της οδού από πεζούς και ΑμεΑ.		
	<b>M.1.7</b>	Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑμεΑ μέσω σχετικών μέσων μετακίνησης	1. Πρόταση για προμήθεια φορητού ηλεκτρικού αναβατορίου για την μετακίνηση των ΑμεΑ εντός της Χώρας Αλοννήσου. 2. 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.		

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
<b>Μέτρα/Δράσεις/Παρεμβάσεις για Βιώσιμες Μετακινήσεις – Β:</b> <b>Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία στο νησί</b>	<b>M.2.1</b> Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις	1. Αναδιαμόρφωση των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας μέσω: ο Της επέκτασης των δρομολογίων σε όλη τη διάρκεια του έτους, με μικρό αριθμό δρομολογίων (π.χ. 2-3) έως το απόγευμα προς τη Χώρα. ο Της προσθήκης πρωινού δρομολογίου από/προς τη Στενή Βάλα για να μπορούν να εξυπηρετηθούν και οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής. ο Λειτουργίας της συγκοινωνίας κατά τους θερινούς μήνες 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	Ίδια με 5ετία.	Ίδια με 10ετία

			τις πλέον επισκέψιμες και αναγνωρίσιμες παραλίες του νησιού, όπως τη Χρυσή Μηλιά, τον Λεφτό Γυαλό, τον Αγ. Δημήτριο κ.α. ή/και εναλλακτικές διαδρομές εντός των αστικών περιοχών του νησιού που δεν καλύπτονται συγκοινωνιακά.		
<b>M.2.2</b>	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	1. 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. 2. 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	1. Πρόταση για εκπόνηση μελέτης/υπηρεσίας για τον προσδιορισμό όλων των πιθανών στάσεων 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.	Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία	

			ΑμεΑ.		
--	--	--	-------	--	--

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
<b>Μέτρα/Δράσεις/Παρεμβάσεις για Ασφαλείς Μετακινήσεις:</b> <b>Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας</b>	<b>M3.1</b> Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	1. Σειρά παρεμβάσεων για την εφαρμογή τους στις περιοχές των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων (σε ζώνη ακτίνας ~100-150μ.,) ή/και γενικά σε περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013).		
	<b>M3.2</b> Πεζοδρομήσεις - Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)	1. Διατήρηση του υφιστάμενου χαρακτήρα του οικισμού της Χώρας με την απαγόρευση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό του. 2. 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.		
	<b>M3.3</b>	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις ή/και οδικά τμήματα του Δήμου	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Διερεύνηση των δυνατοτήτων βελτίωσης της σήμανσης και της γεωμετρίας των: α) κόμβος προς Χώρα/Γέρακα στο Πατητήρι και β) κόμβος προς Βότση.</li><li>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.</li><li>3. Βελτίωση της σήμανσης προς αδιαμόρφωτο χώρο στάθμευσης βόρεια του κοιμητηρίου της Χώρας Αλοννήσου.</li><li>4. Εκπόνηση μελέτης για την γεωμετρική βελτίωση του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά, λόγω της υψηλής επικινδυνότητας της υφιστάμενης χάραξης,</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Συνέχιση προγράμματος/δράσης για τα (1), (2) &amp; (3), σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία.</li><li>2. 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.</li></ol>	Ολοκλήρωση προγραμμάτων/δράσεων, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία

			κυρίως κατά την αριστερή στροφή από την δευτερεύουσα οδό και την δεξιά στροφή από την πρωτεύουσα οδό.		
	<b>M3.4</b>	Εστιασμένες παρεμβάσεις στο πλαίσιο διαχείρισης της κυκλοφορίας (καταγραφή σήμανσης, GIS, κ.α.)	1. Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στο σύνολο του Δήμου και δόμηση βάσης δεδομένων σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS).		

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας	
<b>Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης στους οικισμούς &amp; Εμπορευματικές μεταφορές</b>	<b>M.4.1</b>	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιοποίηση των υπάρχοντων δημοτικών χώρων στάθμευσης, ρυθμίσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο και εύρεση νέων χώρων για την κάλυψη της ζήτησης)	1. Οργάνωση και σχεδιασμός υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Εξέταση επέκτασης ή/και βελτίωσης της χωρητικότητας τους. 2. Εύρεση νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε κατ'εξοχήν τουριστικούς οικισμούς: Πατητήρι, Χώρα Αλοννήσου και Στενή Βάλας. 3. Συντήρηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης αναφορικά με τις ρυθμίσεις στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης.	Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία.	Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία
	<b>M.4.2</b>	Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις, κ.α.) και λοιπά μέτρα	1. Χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του νησιού (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις). 2. Χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφορτώσεων σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του νησιού (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις).		

	<b>M.4.3</b>	Εγκατάσταση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού	1. Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού, όπως: Α)Στον λιμένα στην περιοχή της παιδικής χαράς, Β)Στο πεζοδρόμιο πλησίον του ανοιχτού γηπέδου καλαθοσφαίρισης και του μνημείου πεσόντων στο Πατητήρι, Γ)Στον Ρουσούμ Γυαλό πλησίον της εισόδου της παράκτιας οδού, Δ)Εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης και, Ε)Στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου εντός κοινόχρηστου χώρου.		
	<b>M.4.4</b>	Πρόταση διαχείρισης λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης (ωράριο, κανονισμός κ.α.)	1. Υιοθέτηση ειδικών μέτρων (ειδικά ωράρια τροφοδοσίας - χρονικοί περιορισμοί, κοινοί χώροι φορτοεκφόρτωσης, χρήσης χώρων στάσης για την λήψη εμπορευμάτων, κ.α.) για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μεταφορών.		

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον	<b>M.5.1</b> Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων	<p>1. Εφαρμογή ολοκληρωμένου έξυπνου συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού και στις θέσεις στάθμευσης του λιμένα.</p> <p>2. Τοποθέτηση ηλεκτρονικής πινακίδας ενημέρωσης των επιβατών για την ώρα άφιξης του λεωφορείου στις αφετηρίες της δημοτικής συγκοινωνίας, ήτοι: Λιμάνι, Χώρα και Στενή Βάλα.</p> <p>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.</p>	<p>1. Πρόταση για τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων της συγκοινωνίας του Δήμου.</p> <p>2. 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).</p> <p>3. Τοποθέτηση αισθητήρων σε διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμεΑ, με σκοπό τον έλεγχο της στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο και την εξάλειψη της αντικοινωνικής στάθμευσης.</p> <p>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.</p>	<p>1. Συντήρηση και ενημέρωση των ηλεκτρονικών εφαρμογών που έχουν αναπτυχθεί έως και την 10ετία (π.χ. έξυπνο σύστημα στάθμευσης, τηλεματική για τη δημοτική συγκοινωνία κ.λπ.).</p>

	<b>M.5.2</b>	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Προτεραιοποίηση της ανάπτυξης των υποδομών για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών ποδηλάτων, σύμφωνα και με το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.</li><li>2. Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.</li><li>3. Προμήθεια νέου ήπιο μέσου μετακίνησης όπως van ή mini bus για την αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας στο νησί. Δυνητικά, το μέσο αυτό θα μπορούσε να καλύπτει μόνο τις διαδρομές προς τις παραλίες ή/και να κινείται και σε εναλλακτικές διαδρομές εντός των αστικών περιοχών, εξυπηρετώντας κυρίως τα μέρη που δεν βρίσκονται εντός των περιοχών κάλυψης όπως το βορειοδυτικό τμήμα του οικισμού του Πατητηρίου και το νότιο τμήμα της Βότσης. <u>Το όχημα αυτό προτείνεται να είναι ηλεκτρικό και να διαθέτει ράμπα για την είσοδο ατόμων με αναπηρία.</u></li><li>4. Πρόταση για ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών με υποδομές αρχικά: α) Στο χώρο στάθμευσης του</li></ol>	Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία.	Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία
--	--------------	---	--	--	---

			<p>Πατητηρίου και β)Στον Ρουσούμ Γυαλό πλησίον της εισόδου της παράκτιας οδού.</p>		
--	--	--	--	--	--

### 5.1.1 Λοιπά Υποστηρικτικά Μέτρα / Δράσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
<b>Μέτρα/Δράσεις/Παρεμβάσεις για Βιώσιμες Μετακινήσεις – Α: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ</b>	<p>§ 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.).</p> <p>§ Οργάνωση περιηγητικών διαδρομών για κατοίκους και επισκέπτες.</p>	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία
<b>Μέτρα/Δράσεις/Παρεμβάσεις για Βιώσιμες Μετακινήσεις – Β: Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία στο νησί</b>	<p>§ Πρόταση για επέκταση της δυνατότητας αγοράς μειωμένου εισιτηρίου, πέρα από τις ομάδες Πολύτεκνων/Τρίτεκνων/Ανέργων και ΑμεΑ, σε ηλικιωμένους και φοιτητές.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ Εξέταση (από τους εργαζομένους) λύσεων car pooling για τη μείωση των οχημάτων που αναζητούν χώρο στάθμευσης στη Χώρα.</p>	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία

<b>Μέτρα/Δράσεις/Παρεμβάσεις για Ασφαλείς Μετακινήσεις: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας</b>	§ Εκπαίδευση μαθητών και παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης και οδικής ασφάλειας. § Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας.	§ Επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλοννήσου.	
<b>Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης στους οικισμούς &amp; Εμπορευματικές μεταφορές</b>	§ Ένταση της αστυνόμευσης για παραβιάσεις των ρυθμίσεων στάθμευσης και του Κ.Ο.Κ.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία

## 5.2 Σύνδεση Προτεραιοτήτων και Οριστικών μέτρων ΣΒΑΚ

		ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΒΑΚ										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Εξειδικευμένα Μέτρα		Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης & λειτουργικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας - εποχικότητα	Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης	Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις αναφορικά με τη ζήτηση στάθμευσης	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
M1.1	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλάτυνσεις: Πρόταση κατασκευής νέων ή/και διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των υφιστάμενων πεζοδρομίων <1,5μ.	X	X	X			X				X	X
M1.2	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών	X	X				X					X
M1.3	Εγκάρσιες διασχίσεις: Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών	X	X				X					X
M1.4	Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών	X	X	X		X	X				X	X
M1.5	Βελτίωση βαδισιμότητας - αποκατάσταση επιφανειών πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, κ.α.	X	X	X			X					X
M1.6	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & Λοιπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης	X	X	X		X	X				X	X
M1.7	Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑμεΑ μέσω σχετικών μέσων μετακίνησης	X	X							X		X
M.2.1	Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις	X	X	X	X	X	X			X	X	X
M.2.2	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	X	X	X	X	X				X		X

<b>M.3.1</b>	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	X	X			X	X				X	
<b>M.3.2</b>	Πεζοδρομήσεις - Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)	X	X	X		X			X		X	X
<b>M.3.3</b>	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις ή/και οδικά τμήματα του Δήμου				X		X					
<b>M.3.4</b>	Εστιασμένες παρεμβάσεις στο πλαίσιο διαχείρισης της κυκλοφορίας (καταγραφή σήμανσης, GIS, κ.α.)						X					
<b>M.4.1</b>	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης, ρυθμίσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο και εύρεση νέων χώρων για την κάλυψη της ζήτησης)				X	X		X	X	X	X	X
<b>M.4.2</b>	Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις, κ.α.) και λοιπά μέτρα		X			X		X	X		X	X
<b>M.4.3</b>	Εγκατάσταση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού	X				X		X	X		X	X
<b>M.4.4</b>	Πρόταση διαχείρισης λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης (ωράριο, κανονισμός κ.α.)							X	X	X	X	X
<b>M.5.1</b>	Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
<b>M.5.2</b>	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα	X			X			X		X	X	X

### 5.3 Προσδιορισμός δεικτών παρακολούθησης

Κύρια παράμετρος για την ανάπτυξη των διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ είναι **οι δείκτες που θα επιλεγούν ώστε να γίνεται η μέτρηση με ποσοτικό τρόπο της αποτελεσματικότητας των μέτρων**. Σύμφωνα με την βιβλιογραφία<sup>25</sup>, ένα σύστημα δεικτών αστικής κινητικότητας οφείλει να πληροί κριτήρια που να το καθιστούν ολοκληρωμένο και αποτελεσματικό. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των δεικτών αυτών συνοψίζονται στα εξής σημεία:

- ☞ **πληρότητα:** οι δείκτες πρέπει να αντανακλούν κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις και ποικίλες μεταφορικές δραστηριότητες.
- ☞ **ποιότητα δεδομένων:** οι μέθοδοι συλλογής δεδομένων πρέπει να αντανακλούν τα υψηλότερα πρότυπα για να διασφαλιστεί η ακρίβεια και η συνέπεια.
- ☞ **συγκρισιμότητα:** τα αποτελέσματα πρέπει να είναι κατάλληλα για σύγκριση με άλλες ομάδες χρόνους και δικαιοδοσίες.
- ☞ **ευκολία στη κατανόηση:** οι δείκτες πρέπει να έχουν σαφήνεια και να είναι χρήσιμοι στους πολιτικούς και κατανοητοί στο ευρύ κοινό.
- ☞ **προσβασιμότητα και διαφάνεια:** οι δείκτες (και τα δεδομένα στα οποία βασίζονται) και οι λεπτομέρειες της ανάλυσης πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλους τους ενδιαφερόμενους.
- ☞ **σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας:** οι δείκτες πρέπει να είναι οικονομικά αποτελεσματικοί.
- ☞ **καθαρά αποτελέσματα:** οι δείκτες πρέπει να διαφοροποιούν τις συνολικές επιπτώσεις από τις επιπτώσεις σε διαφορετικές περιοχές και χρονικές περιόδους.
- ☞ **στόχοι επιδόσεων:** οι δείκτες πρέπει να είναι κατάλληλοι για τη θέσπιση τέτοιων στόχων.

Αναλυτικά στοιχεία αναφορικά με τους **δείκτες παρακολούθησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλοννήσου** θα παρατεθούν στο επόμενο και τελικό παραδοτέο που αφορά στο **Σχέδιο Δράσης του Δήμου**, όπου σε ειδικό κεφάλαιο θα περιλαμβάνεται το πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ που θα είναι σε θέση να εφαρμόζει ο Δήμος μέσω τακτικών περιοδικών αναφορών (*Περιοδικές εκθέσεις Προόδου ΣΒΑΚ – καταρτίζονται ανά 2ετία*).

Το πλαίσιο αυτό θα επιτρέπει να προληφθούν προβλήματα ή/και εάν πρέπει να «επαναπροσδιοριστούν» μέτρα για την επίτευξη των στόχων, που να είναι πιο αποτελεσματικά ή/και εντός του διαθέσιμου προϋπολογισμού. Η συγκεκριμένη διαδικασία αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Σχεδίου Δράσης. Το χρονικό περιθώριο των αναφορών ορίζεται κατόπιν συνεννόησης με την Υπηρεσία. Επιπλέον, οι αναφορές θα διασφαλίζουν ότι τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα επανατροφοδοτούν τον δημόσιο διάλογο, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς να παρέμβουν και να προβούν στις απαραίτητες διορθώσεις.

---

<sup>25</sup> Litman, 2008: *Sustainable Transportation Indicators A Recommended Research Program For Developing Sustainable Transportation Indicators and Data*. Victoria Transport Policy Institute.