

1 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται το τελικό Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ όπως προέκυψε ύστερα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τα ζητήματα που καλείται να αντιμετωπίσει, τον αρχικό σχεδιασμό των σεναρίων και των συμμετοχικών διαδικασιών που οδήγησαν στο οριστικό σενάριο και τα προτεινόμενα επιλεγέντα μέτρα.

Το Κοινό Όραμα, οι στόχοι και οι άξονες προτεραιότητας που θα πρέπει να επιτευχθούν στο Δήμο Αλοννήσου, όπως αυτά προσδιορίστηκαν σε προηγούμενα παραδοτέα (στάδια) του ΣΒΑΚ, παρατίθενται για λόγους πληρότητας και συνέπειας του παρόντος Σχεδίου Δράσης.

1.1 Κοινό Όραμα ΣΒΑΚ

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



Εικόνα 1: Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Αλοννήσου

1.2 Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ μέσα από τις οποίες θα μπορέσει να επιτευχθεί το όραμα διαμορφώθηκαν σύμφωνα με τις τοπικές ανάγκες του Δήμου, όπως αυτές προέκυψαν από τη συμμετοχική διαδικασία.

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

1	<p>Πρώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου</p> <p>Η αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας, των συλλογικών μορφών μετακινήσεων καθώς και των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (πεζή μετακίνηση, ηλεκτροκίνηση, ποδήλατο, Ε.Π.Η.Ο., κ.α.) θα περιορίσει σημαντικά τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την συμβατική κυκλοφορία (μείωση επιπέδων θορύβου και εκπομπών ρύπων – βλ. και παρακάτω).</p>
2	<p>Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση</p> <p>Απαραίτητη κρίνεται η εξασφάλιση της αναγκαίας υποδομής και επιβολής μέτρων για την πρώθηση του βαδίσματος και του ποδηλάτου ως εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης καθώς και η εξασφάλιση της απρόσκοπτης κυκλοφορίας των πεζών και ειδικότερα των ΑμεΑ σε χώρους που προορίζονται για αυτούς (π.χ. πεζοδρόμια) με απομάκρυνση των σταθμευμένων οχημάτων και εμποδίων.</p>
3	<p>Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος</p> <p>Οι πράσινες διαδρομές και οι δημόσιοι ανοικτοί χωροί ή/και χώροι αναψυχής διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αστική αναβάθμιση του περιβάλλοντος και αποτελούν βασική παράμετρο στην καλύτερη διαχείριση των φυσικών πόρων. Οι υφιστάμενοι και προτεινόμενοι διάδρομοι ήπιας κινητικότητας ή/και πεζοδρόμοι καθώς και οι οδοί ή/και θύλακες περιοχών ήπιας κυκλοφορίας θα βελτιώσουν την κινητικότητα των πεζών ενώ πλέον η ανακατανομή του δημόσιου χώρου θα λειτουργήσει ως προτεραιότητα για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες ειδικά στις γειτονιές, καθώς και στο συνεπαγόμενο περιορισμό της πρόσβασης των μηχανοκίνητων μέσων σε οικιστικούς θύλακες.</p>
4	<p>Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης & λειτουργικότητας δημόσιας συγκοινωνίας</p> <p>Η προσβασιμότητα και η εγγύτητα στη δημόσια συγκοινωνία αποτελούν δύο από τους βασικότερους παράγοντες για την ενθάρρυνση των κατοίκων να την χρησιμοποιούν έναντι του Ι.Χ. τους. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με ένα καλής ποιότητας σύστημα με υψηλές συχνότητες δρομολογίων, ικανοποιητικής (γεωγραφικής) κάλυψης περιοχών (καθώς και τουριστικών) και πλησίον άλλων συναφών δικτύων ήπιας μετακίνησης, δύναται να αποτελέσει βασικό αντικίνητρο για τη χρήση των Ι.Χ.</p>
5	<p>Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών</p> <p>Ανάδειξη λύσεων που αφορούν σε μικτές χρήσεις γης με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα/προσβασιμότητα και κατ'επέκταση τη μείωση χρήσης Ι.Χ. ειδικά όταν πρόκειται για κοντινές αποστάσεις.</p>
6	<p>Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας</p> <p>Η μείωση της χρήσης του Ι.Χ. και κατ'επέκταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της διερχόμενης κυκλοφορίας και των υψηλών ταχυτήτων θα συντελέσει στη μείωση των ατυχημάτων και στη αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο Δήμο.</p>
7	<p>Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης</p> <p>Νέες καινοτόμες έξυπνες (smart) τεχνολογίες πρώιμης προώθησης για την βέλτιστη διαχείριση/οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό (κυρίως για την κάλυψη των αναγκών του μόνιμου πληθυσμού), της στάθμευσης σε δημόσιους χώρους εκτός οδού καθώς και της προσωρινής στάθμευσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων (π.χ. χρονικοί περιορισμοί, θέσεις,</p>

	<p>κ.α.). Τα μέτρα/παρεμβάσεις που θα υιοθετηθούν, θα αφορούν στην βελτιστοποίηση των υπάρχουσων υποδομών στους κατεχοχόν τουριστικούς οικισμούς (Πατητήρι, Χώρα, Βότση) αλλά και σε επενδύσεις σε νέες υποδομές.</p>
8	<p>Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις</p> <p>Το ΣΒΑΚ θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις σε μια προσπάθεια μείωσης / ελαχιστοποίησης των επιπτώσεων της κυκλοφορίας, της στάθμευσης από την παραθεριστική δραστηριότητα ή/και την εξυπηρέτηση του Λιμένα στο Πατητήρι που συναντάται κυρίως κατά την θερινή περίοδο.</p>
9	<p>Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον</p> <p>Εγκατάσταση και χρήση νέων τεχνολογιών για την βελτίωση των μετακινήσεων σε όλα τα μέσα μεταφοράς αλλά και για τη διαχείριση της στάθμευσης στο νησί. Εισαγωγή καινοτόμων μορφών μετακίνησης όπως είναι τα ηλεκτρικά οχήματα, ανά διάφορους τύπων οχημάτων: ΕΙΧ και ποδήλατα.</p> <p>Η ενίσχυση συναφών δράσεων για τα παραπάνω με παράλληλη προώθηση της εναλλακτικής μετακίνησης (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, Ε.Π.Η.Ο) δύναται να επιφέρει θετικά αποτελέσματα και στην προώθηση της τοπικής αγοράς και επιχειρηματικότητας ακόμα και ως προς την αλληλεπίδραση της περιοχής με τους όμορους νησιωτικούς Δήμους (από άποψη και τουριστικής βιωσιμότητας).</p>
10	<p>Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος</p> <p>Η (ανα)κατανομή του μοντέλου των μετακινήσεων γενικά στο Δήμο ανά μέσο μεταφοράς αποτελεί πρωταρχικό στόχο του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, η, κατά το δυνατόν, αποφυγή των διαμπερών μετακινήσεων ειδικά μέσα από τους οικισμούς αποτελεί βασικό δείκτη για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο νησί μέσω και των πολιτικών περί βιώσιμης κινητικότητας που θα εφαρμοστούν.</p>
11	<p>Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας</p> <p>Η ενίσχυση των παρόδων δραστηριοτήτων και του αστικού περιβάλλοντος (αδόμητο και δομημένο) θα αποτελέσει βασικό παράγοντα ενθάρρυνσης της τοπικής επιχειρηματικότητας και ως εκ τούτου ανάπτυξης των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στο νησί, δημιουργώντας αίσθημα ασφάλειας και προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες. Επιπλέον, ενίσχυση της επισκεψιμότητας μέσω της βελτίωσης των υπάρχουσων υποδομών (οδικό δίκτυο, αστικός εξοπλισμός, στάθμευση, κλπ.) και της ανάπτυξης νέων (ανάδειξη αξιόλογου φυσικού περιβάλλοντος – περιπατητικές διαδρομές, αξιοποίηση πολιτιστικής κληρονομιάς).</p>

1.3 Συνοπτικό πλαίσιο Σχεδίου Δράσης

Στο παρόν **Σχέδιο Δράσης**, περιλαμβάνεται ενδελεχής αναφορά σε:

- Α) Προτεινόμενα μέτρα/δράσεις, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας-βραχυπρόθεσμα, 10ετίας-μεσοπρόθεσμα ή/και περισσότερων ετών) όπως αυτά διαμορφώθηκαν με βάση το Τελικό Κοινό Όραμα, τις Προτεραιότητες και τους Στρατηγικούς στόχους του Δήμου Αλοννήσου και σε απόλυτη συνάρτηση με τις συμμετοχικές διαδικασίες του ΣΒΑΚ. Στην περιγραφή κάθε προτεινόμενου/μέτρου δράσης, υποδομής δίδονται και επιπρόσθετες περιγραφικές πληροφορίες ή/και εποπτικό υλικό, την αναγκαιότητα και τον σκοπό που εξυπηρετεί κάθε μέτρο/δράση, τα προσδοκώμενα αποτελέσματα και τους εμπλεκόμενους φορείς για την υλοποίησή τους.
- Β) Πίνακα με προεκτίμηση του προϋπολογισμού και των χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης των σχεδιαζόμενων αυτών μέτρων/δράσεων για την ομαλή εφαρμογή του Σχεδίου, ανά στρατηγικό στόχο και ανά προτεραιότητα κινητικότητας. Στον πίνακα περιλαμβάνονται επίσης και λοιπά στοιχεία σχετικά με τα βήματα προς υλοποίηση των μέτρων/δράσεων, με τους υπεύθυνους εφαρμογής των μέτρων ή/και με τις απαιτούμενες συνέργειες μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. Περιφέρεια, κ.α.) καθώς και ενδεικτική χρηματοδότηση για την υλοποίησή τους.
- Γ) Στη διατύπωση ενδεικτικής μεθοδολογίας παρακολούθησης και συγκεκριμένων **δεικτών** για την αξιολόγηση των μέτρων και των αποτελεσμάτων που θα επιτυγχάνονται.

Συνοψίζοντας, βασικό στόχο του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλοννήσου θα αποτελέσει η *κατά το δυνατόν μεγαλύτερη* ανάκτηση του δημοσίου χώρου για τους πεζούς (**κάτοικους και επισκέπτες**), μειώνοντας σημαντικά την χρήση των ΕΙΧ εντός των οικισμών, με συνεπαγόμενη την μείωση της ηχορύπανσης αλλά και των επιβλαβών εκπομπών αερίων, προκειμένου να ενισχυθεί μεγαλύτερη ποικιλία δραστηριοτήτων και καλύτερη πρόσβαση προωθώντας παράλληλα την δημόσια συγκοινωνία καθώς και τις εναλλακτικές μετακινήσεις και τέλος, να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια.

1.4 Περιγραφή προτεινόμενων (επιλεγέντων) μέτρων παρέμβασης (ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης ανά στρατηγικό στόχο)

Στους ακόλουθους πίνακες παρατίθενται τα μέτρα/έργα υποδομής (με σχετικό σχολιασμό όπου χρειάζεται), ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης για την επίτευξη των Στρατηγικών στόχων του Δήμου Αλοννήσου:

Στρατηγικός στόχος: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ	
M1.1: Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλάτυνσεις: Πρόταση κατασκευής νέων ή/και διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των υφιστάμενων πεζοδρομίων <1,5μ.	
Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ζώνες και οδοί διέλευσης πεζών, ποδηλατιστών ή/και ΕΠΗΟ (Δημιουργία ζωνών 20χλμ./ώρα). ▪ Δημιουργία πράσινων διαδρομών. ▪ Αναπλάσεις - Ανακατασκευές & Διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022). ▪ Βιοκλιματικός σχεδιασμός παρεμβάσεων, σε ευρύτερη κλίμακα. ▪ Περιορισμοί πρόσβασης και σαφής στρατηγική για την προώθηση της εναλλακτικής μετακίνησης στο νησί. ▪ Εξασφάλιση και Βελτίωση της προσβασιμότητας σε ευπαθείς ομάδες. ▪ Ανακατανομή οδικού χώρου και Ανάδειξη του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. ▪ Έργα ανάπλασης και αστικής αναζωογόνησης, στο πλαίσιο της αισθητικής, λειτουργικής–κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης του οικισμού. ▪ Μείωση της ρύπανσης.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Ανεπαρκής διαμόρφωση του δημόσιου χώρου του οδικού δικτύου (κύριου ή/και δευτερεύοντος) και μειωμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων Απουσία υποδομών ΑμεΑ/ΑΜΚ.

	<ul style="list-style-type: none"> ✘ Απουσία διαμόρφωσης δικτύου πράσινων διαδρομών με σύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος όπως Κ.Χ. και κοινοφελείς χρήσεις ή λοιπούς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων (κέντρα οικισμών, παράκτιο μέτωπο) και χώρους φυσικού περιβάλλοντος, που κατ'ουσίαν κατακλύζουν το νησί. ✘ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού (σχετίζονται άμεσα με την γεωμετρία (στενές διατομές) καθώς και με την γεωμορφολογία της περιοχής παρέμβασης (έντονες κλίσεις). ✘ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί). ✘ Προβλήματα οδικής ασφάλειας σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου (λόγω και έλλειψης χώρου καταφυγής (ήτοι πεζοδρόμια) για τους πεζούς).
--	--

Πεδίο εφαρμογής: Εστιασμένες παρεμβάσεις σε Πατητήρι

Γενική περιγραφή μέτρου

Σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022¹), άρθρο 12: **Στα πεζοδρόμια δημιουργούνται προεκτάσεις τοπικές ή καθ' όλο το μήκος τους, με γνώμονα την εξασφάλιση του ευρύτερου δυνατού χώρου για την πεζή μετακίνηση και την εξασφάλιση της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών. Οι προεκτάσεις αυτές γίνονται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης, η οποία οριοθετείται και οργανώνεται κατάλληλα. Όπου δεν υπάρχει επαρκής χώρος για διαπλάτυνση και των δύο πεζοδρομίων, (α) εξετάζεται η δυνατότητα μετατροπής της οδού σε πεζόδρομο ή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, (β) δύναται η διαπλάτυνση μόνο του ενός πεζοδρομίου.**

Ως εκ τούτου, κατά την επιλογή της βέλτιστης λύσης για την εξασφάλιση του ευρύτερου δυνατού χώρου στο πλαίσιο προώθησης της πεζής μετακίνησης είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη οι κάτωθι οδηγίες²:

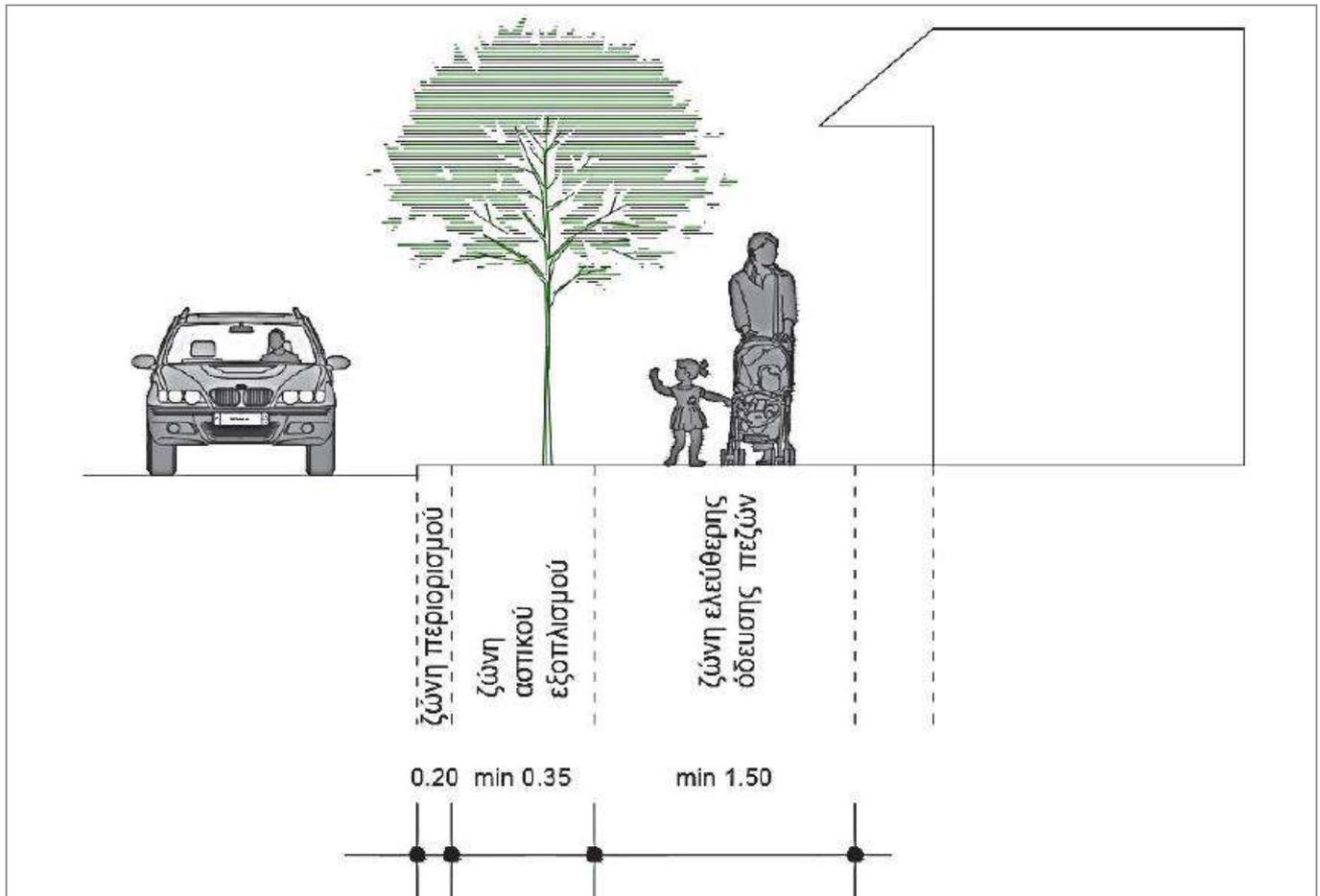
ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΟΔΟΥ	ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΛΑΤΟΣ (μ.)		ΠΗΓΗ	
		Τυπικό	Ελάχιστο		
Οδοί / Λωρίδες Κυκλοφορίας	Μονόδρομη οδός 1 λωρίδας κυκλοφορίας	Για επιβατικό ΙΧ	2,25	2,00	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)
	Για μεγάλο επιβατικό ΙΧ	2,60	2,35		
	Για φορτηγό	3,00	2,75		
	Για λεωφορείο	3,00	2,75		
	Για ΙΧ και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	3,50			
	Για φορτηγό και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	4,25			

¹ Υπουργική Απόφαση Αριθμ. οικ. ΥΠΙΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 – ΦΕΚ 6213/Β/7-12-2022: Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621).

² Πηγή: Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων.

			Σε κοινή χρήση με ποδήλατο	3,50		ΦΕΚ 1053/Β/2016		
			Ήπιας κυκλοφορίας	3,50	3,25	ΦΕΚ 2302/Β/2013		
			Αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων κυκλοφορίας	Λ / Λ	6,50	6,00	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	
				Φ / Φ	6,25	5,50		
				Φ / ΙΧ	5,50	4,75		
				ΙΧ / ΙΧ	4,50		ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 41	
				Ήπιας κυκλοφορίας	5,50		ΦΕΚ 2302/Β/2013	
				Σε κοινή χρήση με ποδήλατο	5,50		ΦΕΚ 1053/Β/2016	
				Με στάθμευση	3,00		Κ.Ο.Κ	
			Αμφίδρομη οδός 1 λωρίδας κυκλοφορίας	Εξυπηρέτηση και των δύο κατευθύνσεων από την ίδια λωρίδα	3,50		ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 41	
			Μονόδρομη οδός 2 λωρίδων κυκλοφορίας	Λ / Λ	6,50	6,00	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	
				Φ / Φ	6,25	5,50		
				Φ / ΙΧ	5,50	5,00		
				ΙΧ / ΙΧ	4,75	4,25		
				Οδός 2 λωρίδων με φόρτους βαρέων	Υψηλούς: > 20%	7,00		6,50
				Μεσαίους: 5 - 20%	6,50	6,00		
				Μικρούς: < 5%	6,00	5,50		
			Πεζοδρόμια / Ποδηλατόδρομοι	Απλό πεζοδρόμιο	1,50		ΦΕΚ 2302/Β/2013	
				Πεζοδρόμιο με οδηγό τυφλών (μέγιστης κλίσης 2%)	1,50			
				Για κίνηση πεζών εν σειρά	1,50		ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	
				Για παράλληλη κίνηση πεζών	1,80			
				Απλό πεζοδρόμιο	1,50			
				Πεζοδρόμιο με ποδηλατόδρομο	3,60			
				Πεζοδρόμιο δίπλα από στάθμευση	1,50 + 0,75			
				Πεζοδρόμιο μεικτής χρήσης (πεζοί-ποδηλάτες)	1 ποδηλάτης / 2 πεζοί	3,30		3,10
					2 ποδηλάτες / 2 πεζοί	4,30		4,10
Πεζοδρόμιο μεικτής χρήσης (πεζοί-ποδηλάτες)	1 λωρίδα ποδηλάτου και 1 πεζός	3,50		3,25	ΦΕΚ 1053/Β/2016			
	2 λωρίδες ποδηλάτου και 1 πεζός	4,50		4,25				
	2 λωρίδες ποδηλάτου και 2 πεζοί παράλληλα	4,80		4,55				
Διαπλάτυνση πεζοδρομίου μπροστά από στάση με χρήση πλατφόρμας	1,35 + 0,40 (σχάρα)			ΦΕΚ 2201/Β/2007				

Ειδικότερα, σύμφωνα και με την παραπάνω απόφαση απαιτείται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με πλάτος 1,50μ. κατ' ελάχιστο ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%, και ελεύθερο ύψος 2,20μ. κατ' ελάχιστο. **Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου από 1,50μ., η ζώνη αυτή καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου.**



Εικόνα 2: Ζώνες χρήσεων πεζοδρομίων. Απεικονίζεται η απαιτούμενη ελεύθερη ζώνη οδευσης πεζών χωρίς εμπόδια, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. (Πηγή: Υπ. Απόφ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 - ΦΕΚ Β' 6213/07.12.2022)

Ειδική περιγραφή μέτρου	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.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 10ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	

Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none">✓ Ανακατανομή του δημόσιου χώρου - Ανάδειξη χώρων πρασίνου και λοιπών στοιχείων αστικής ταυτότητας της περιοχής παρέμβασης✓ Περιβαλλοντική αναβάθμιση τοπικών κέντρων ή/και του Δήμου εν συνόλω✓ Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας με πεζή μετακίνηση ή/και ποδήλατο (ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ)✓ Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» (ΣΠ2, ΕΣ (vii)).• Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων (ΣΣ-2: Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας)

Στρατηγικός στόχος: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ

M1.2: Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών

Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου ✓ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση ✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αναπλάσεις - Ανακατασκευές & Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022). ▪ Βιοκλιματικός σχεδιασμός παρεμβάσεων, σε ευρύτερη κλίμακα. ▪ Εξασφάλιση και Βελτίωση της προσβασιμότητας σε ευπαθείς ομάδες. ▪ Ανακατανομή οδικού χώρου και Ανάδειξη του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Ανεπαρκής διαμόρφωση του δημόσιου χώρου του οδικού δικτύου (κύριου ή/και δευτερεύοντος) και μειωμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων Απουσία υποδομών ΑμεΑ/ΑΜΚ. ✗ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού (σχετίζονται άμεσα με την γεωμετρία (στενές διατομές) καθώς και με την γεωμορφολογία της περιοχής παρέμβασης (έντονες κλίσεις). ✗ Προβλήματα οδικής ασφάλειας σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου (λόγω και έλλειψης χώρου καταφυγής (ήτοι πεζοδρόμια) για τους πεζούς).
Πεδίο εφαρμογής: Εστιασμένες παρεμβάσεις σε Πατητήρι ³	
Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022⁴), άρθρα 7 και 8 ορίζεται ότι η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών επιβάλλεται για την καθοδήγηση τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών. Ο οδηγός αυτός αποτελεί μια λωρίδα εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών με διαφορετική υφή και χρώμα από το δάπεδό της. Κατασκευάζεται σε</p>

³ Αναφορικά με τις εναλλακτικές που δόθηκαν για την Χώρα Αλοννήσου (βλ. και προηγούμενα παραδοτέα), προκρίνεται στο παρόν Σχέδιο Δράσης, η εναλλακτική της μετατροπής της οδού μπροστά στον οικισμό σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (βλ. και σχετική ανάλυση στην παρούσα έκθεση).

⁴ Υπουργική Απόφαση Αριθμ. οικ. ΥΠΙΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 – ΦΕΚ 6213/Β/7-12-2022: Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621).

απόσταση 0.50μ κατ' ελάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή και έχει πλάτος 0,30μ έως 0,60μ.

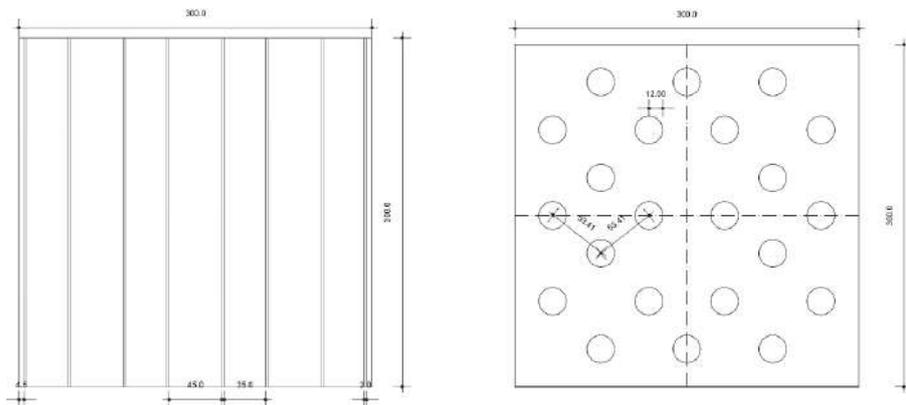
Για την κατασκευή του οδηγού όδευσης τυφλών χρησιμοποιούνται τετράγωνες πλάκες αντιολισθηρές, πλευράς 0,30μ. ή 0,40μ, οι οποίες χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

α) Ριγέ με πλατιές και αραιές ρίγες, τύπου Α: «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ», για να κατευθύνουν τα άτομα με οπτική αναπηρία στην πορεία τους.

β) Φολιδωτές με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη διαγώνια προς την κίνηση των πεζών, χρώματος κίτρινου και πλάτους πάντα 0,30μ., τύπου Β: «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» για να προειδοποιήσουν τα άτομα για ενδεχόμενο κίνδυνο.

γ) Φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη παράλληλα προς την κίνηση, τύπου Γ: «ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ» οι οποίες τοποθετούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης των πλακών τύπου Α.

δ) Ριγέ με στενές και πυκνές ρίγες τύπου Δ: «ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ» για να οδηγήσουν τα άτομα σε σημεία εξυπηρέτησεων όπως στάσεις ΜΜΜ, τηλεφωνικοί θάλαμοι κ.λπ. ή και σε εισόδους παρακειμένων υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα.



Εικόνα 3: Πλακίδια τυφλών τύπου Α «Κατεύθυνση» (αριστερά) και τύπου Β "Κίνδυνος" (δεξιά) (Πηγή: Υπ. Απόφ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 - ΦΕΚ Β' 6213/07.12.2022)

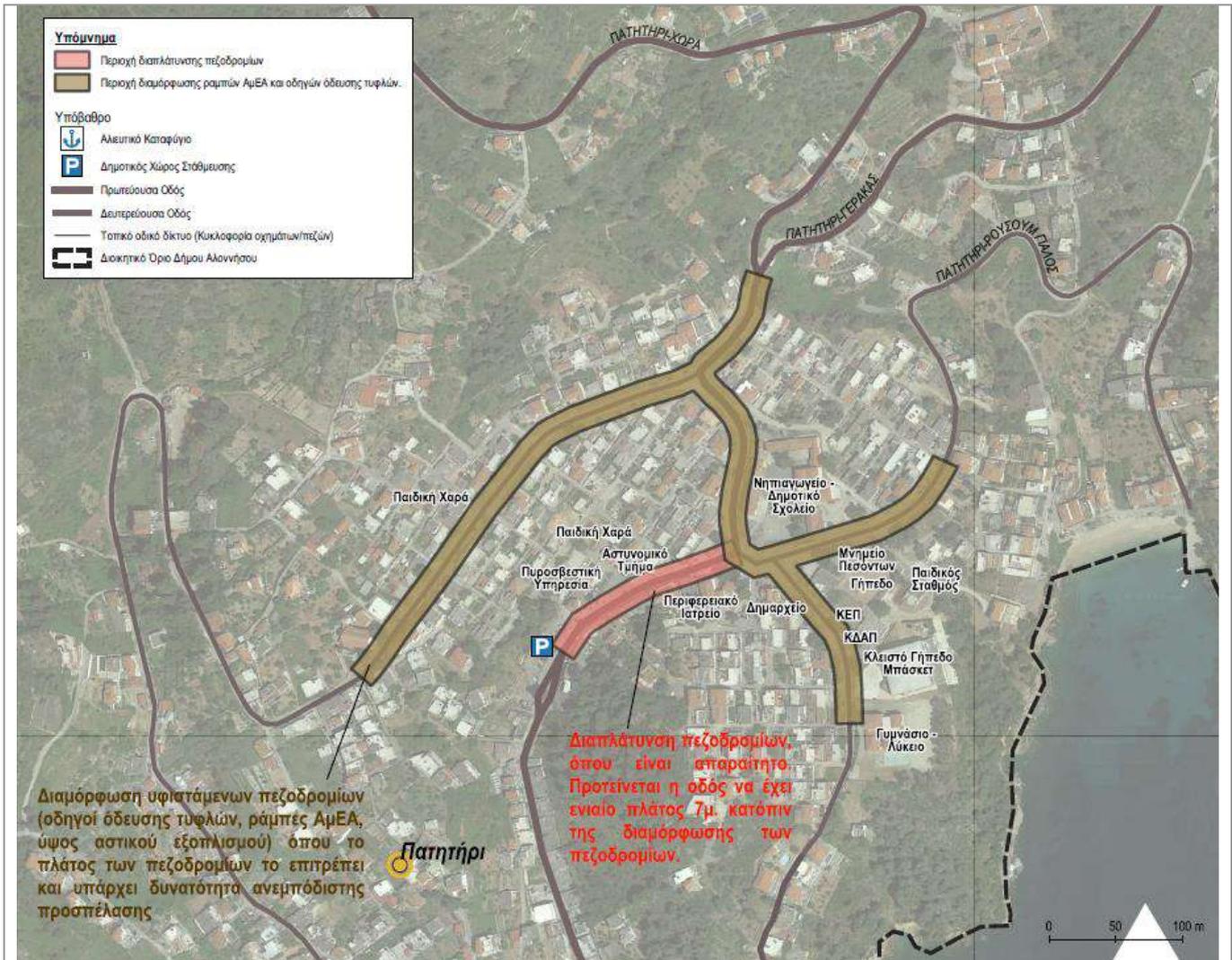
- ☞ Στους πεζοδρόμους η διαμόρφωση οδηγού τυφλών ενδείκνυται καθ' όλο το μήκος τους, αλλά δεν απαιτείται. Στην αρχή και το πέρας του πεζοδρόμου προς το οδόστρωμα προβλέπεται υποχρεωτικά η τοποθέτηση των πλακιδίων τύπου «Β» για να επισημάνουν τον κίνδυνο για τα άτομα με οπτική αναπηρία.
- ☞ Στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας απαιτείται η διαμόρφωση οδηγού όδευσης τυφλών καθ' όλο το μήκος της οδού προς τη μία πλευρά αυτής.



Εικόνα 4: Ενδεικτικά παραδείγματα ραμπών και οδηγιών όδευσης τυφλών (Πηγή: αρχείο αναδόχου)

Ειδική περιγραφή μέτρου

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) Πέριξ των σχολείων της Αλοννήσου και του Δημαρχείου και του ιατρείου, μεταξύ του κόμβου προς Χώρα/Γέρακα και,
 - β) Του κόμβου του Δημαρχείου, επί του δυτικού κλάδου προς το 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 Δήμο. 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.



Εικόνα 5: Ενδεικτικές παρεμβάσεις επιλεγέντων μέτρων στο Πατητήρι (Απόσπασμα από θεματικό χάρτη V-Π.1: Οριστικού Σχεδίου)

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 10ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *στην περίπτωση που απαιτείται ρύθμιση – όχι για την απλή δημιουργία ραμπών ΑμεΑ ή	

	<i>τοπικών εξοχών.</i>
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none">✓ Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας με πεζή μετακίνηση ή/και ποδήλατο (ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ)✓ Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» (ΣΠ2, ΕΣ(vii)).• Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων (ΣΣ-2: Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας)

Στρατηγικός στόχος: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ

M1.3: Εγκάρσιες διασχίσεις: Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών

<p>Προτεραιότητες</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου ✓ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση ✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
<p>Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αναπλάσεις - Ανακατασκευές & Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022). ▪ Εξασφάλιση και Βελτίωση της προσβασιμότητας σε ευπαθείς ομάδες.
<p>Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Ανεπαρκής διαμόρφωση του δημόσιου χώρου του οδικού δικτύου (<i>κύριου ή/και δευτερεύοντος</i>) και μειωμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων Απουσία υποδομών ΑμεΑ/ΑΜΚ. ✗ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού - εγκάρσιες διασχίσεις. ✗ Προβλήματα οδικής ασφάλειας σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου για την εξυπηρέτηση των πεζών, των ευάλωτων ομάδων μετακινούμενων καθώς και των ποδηλατιστών.
<p>Πεδίο εφαρμογής: Εστιασμένες παρεμβάσεις σε Πατητήρι⁵</p>	
<p>Γενική περιγραφή μέτρου</p>	<p>Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) - Άρθρο 2: <i>Διάβαση πεζών είναι το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για τη διέλευση των πεζών.</i></p> <p>Για την <u>ορθή και ασφαλή χωροθέτηση</u> διαβάσεων πεζών στο δίκτυο, ακολουθούνται οι Τεχνικές Οδηγίες σύμφωνα με το ΦΕΚ Β85/2018⁶.</p> <p>Για την <u>ορθή δημιουργία/κατασκευή</u> των διαβάσεων πεζών στο δίκτυο, ακολουθούνται οι Οδηγίες Σχεδιασμού «ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ» του ΥΠΕΝ, όπου απαιτούνται τα εξής: Διαβάσεις θα διαμορφώνονται κάθε 100μ. τουλάχιστον και κατά προτίμηση κάθετα στην ροή κυκλοφορίας. Σαν ελάχιστο πλάτος διάβασης ορίζονται τα 2.50μ. Οι διαβάσεις χαρακτηρίζονται και με σήμανση στο οδόστρωμα, που θα υποδηλώνει την προτεραιότητα των πεζών και με σήμανση STOP επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1μ πριν από την διάβαση. Όπου η σήμανση στις διαβάσεις ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες</p>

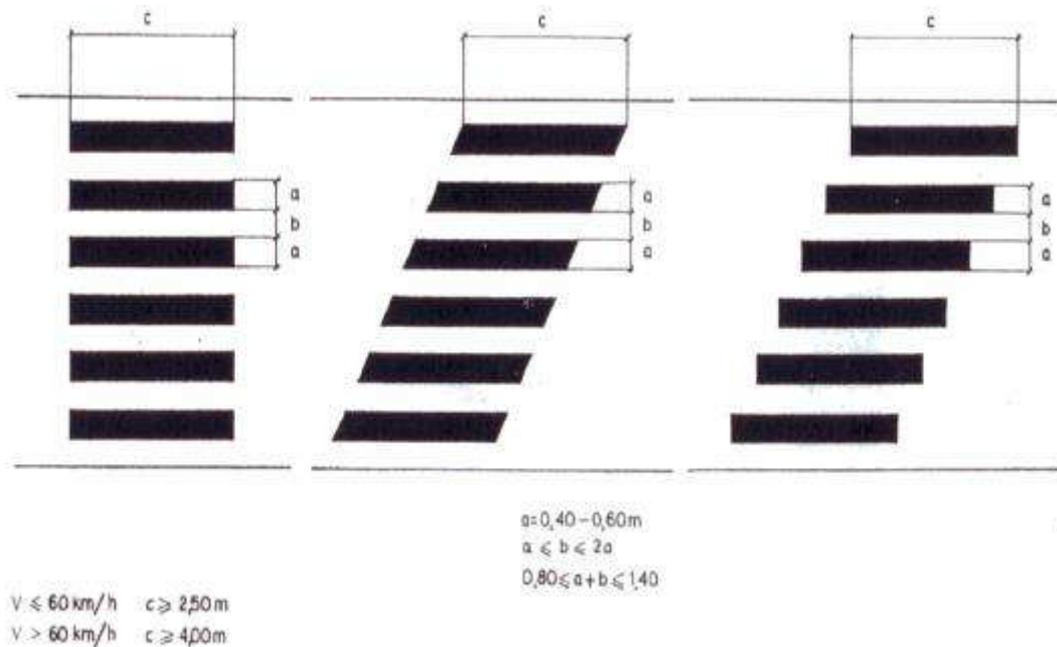
⁵ Βλ. και υποσημείωση με κωδ.5.

⁶ Υπουργική Απόφαση Αριθμ. Δ13/ο/1372: Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών .

προτείνεται να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους από τους πεζούς σηματοδότες, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 ως 1,20μ από το δάπεδο. Στις διαβάσεις η σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με την στάθμη του οδοστρώματος θα γίνεται με σκάφες, πλάτους τουλάχιστον 1.50μ, των οποίων η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης ώστε να προειδοποιούνται τα άτομα με προβλήματα στην όραση.



Εικόνα 6: Ενδεικτικά παραδείγματα ραμπών και οδηγών όδεσης τυφλών (Πηγή: αρχείο αναδόχου)

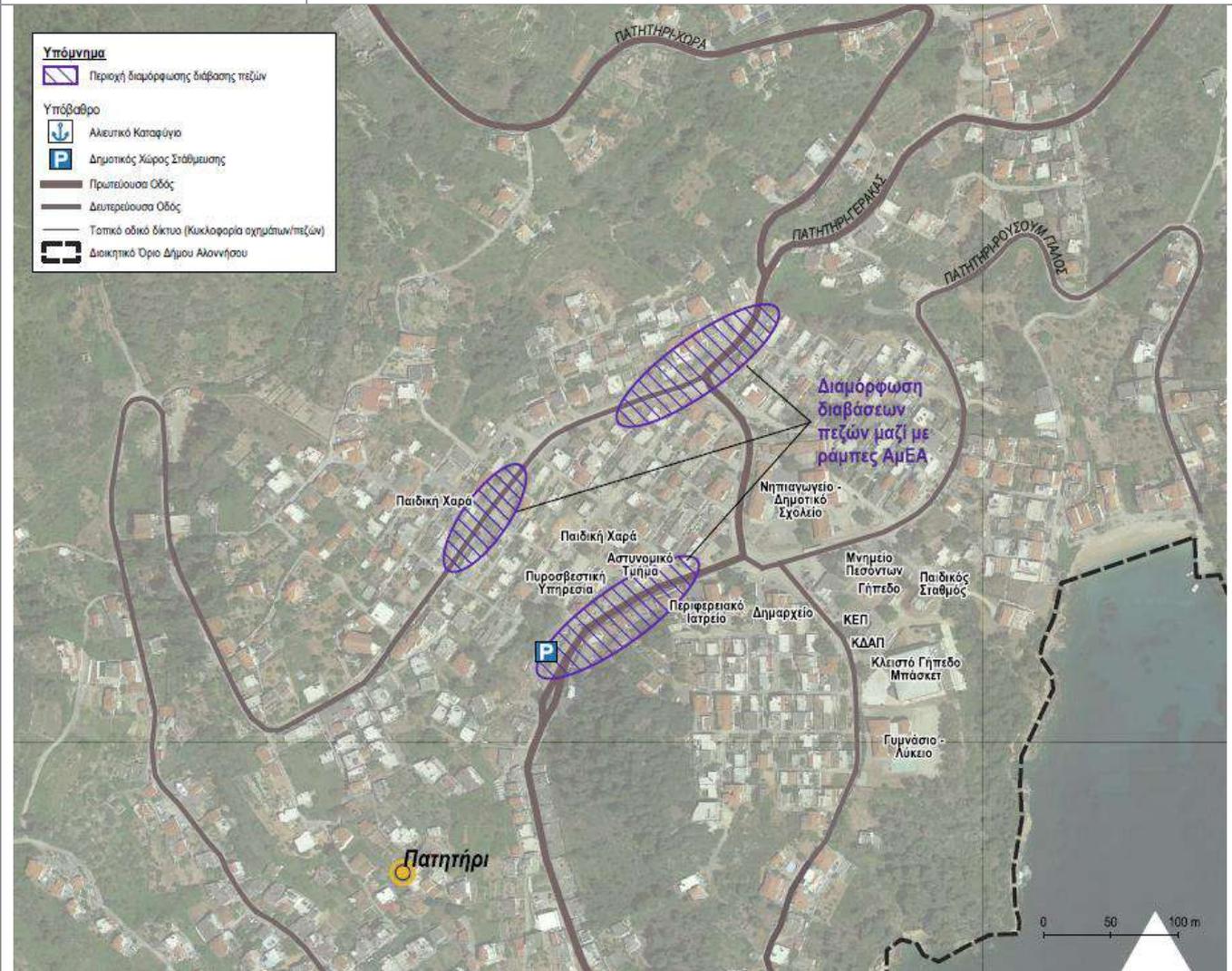


Εικόνα 7: Διαστασιολόγηση διαβάσεων πεζών σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (Διαγραμμίσεις οδοστρωμάτων, ΦΕΚ Β890/1975)

Ειδική περιγραφή μέτρου

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).



Εικόνα 8: Ενδεικτικές παρεμβάσεις επιλεγέντων μέτρων στο Πατιτήρι (Απόσπασμα από θεματικό χάρτη V-Π.1: Οριστικού Σχεδίου)

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 5ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς	

	Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none">✓ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών ή/και ποδηλάτων)✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας με πεζή μετακίνηση ή/και ποδήλατο καθώς και των ευάλωτων χρηστών: ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ/ΑΜΚ)✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» (ΣΠ3, ΕΣ(ii)).• Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων (ΣΣ-2: Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας)

Στρατηγικός στόχος: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ

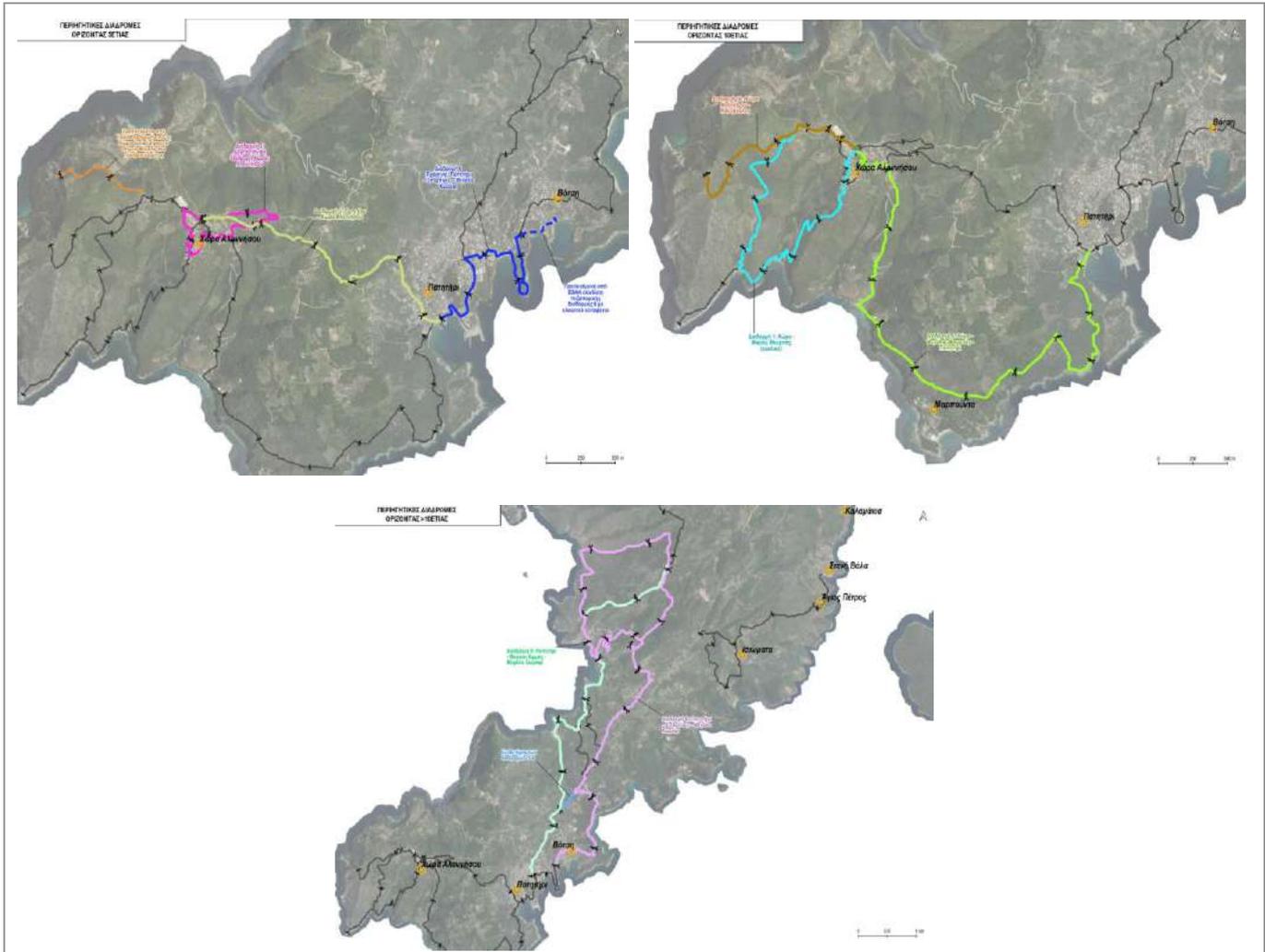
M1.4: Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών

<p>Προτεραιότητες</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών ✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
<p>Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ζώνες και οδοί διέλευσης πεζών, ποδηλατιστών ή/και ΕΠΗΟ (Δημιουργία ζωνών 20χλμ./ώρα). ▪ Δημιουργία πράσινων διαδρομών. ▪ Αναπλάσεις - Ανακατασκευές & Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022). ▪ Βιοκλιματικός σχεδιασμός παρεμβάσεων, σε ευρύτερη κλίμακα. ▪ Περιορισμοί πρόσβασης και σαφής στρατηγική για την προώθηση της εναλλακτικής μετακίνησης στο νησί. ▪ Εξασφάλιση και Βελτίωση της προσβασιμότητας σε ευπαθείς ομάδες. ▪ Ανακατανομή οδικού χώρου και Ανάδειξη του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. ▪ Έργα ανάπλασης και αστικής αναζωογόνησης, στο πλαίσιο της αισθητικής, λειτουργικής-κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης του οικισμού. ▪ Μείωση της ρύπανσης.
<p>Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία διαμόρφωσης δικτύου πράσινων διαδρομών με σύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος όπως Κ.Χ. και κοινοφελείς χρήσεις ή λοιπούς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων (κέντρα οικισμών, παράκτιο μέτωπο) και χώρους φυσικού περιβάλλοντος, που κατ'ουσίαν κατακλύζουν το νησί. ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Ανεπαρκής διαμόρφωση του δημόσιου χώρου του οδικού δικτύου (κύριου ή/και δευτερεύοντος) και μειωμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων

	<p>Απουσία υποδομών ΑμεΑ/ΑΜΚ.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού. ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου	
Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Με τον όρο 'πράσινες διαδρομές' νοούνται όλες οι συνδυασμένες παρεμβάσεις (αναπλάσεις, φυτεύσεις, πεζοδρομήσεις, ηπιοποιήσεις, κλπ.) που αφορούν σε υφιστάμενες ή μη <u>συνδέσεις δικτύων πρασίνου σε ένα ενιαίο σύστημα</u>. Σημειώνεται δε ότι ακόμα και η σύνδεση και η <u>αξιοποίηση του περιαστικού πρασίνου (όπως συμβαίνει στην Αλόνησο) με τα οικιστικά σύνολα αποτελεί, ουσιαστικής σημασίας, χωρική παρέμβαση στο πλαίσιο των κατευθύνσεων ενός ΣΒΑΚ</u>. Σε «αστικό περιβάλλον», οι γραμμικές αυτές διαδρομές καταγράφουν διακριτά πλεονεκτήματα σε θέματα κινητικότητας, μεταφοράς (ήπιων μορφών μετακίνησης) και προσβασιμότητας σε συγκεκριμένες συναφείς χρήσεις, ήτοι γειτονιές/περιοχές κατοικίας με εκπαίδευση, με αναψυχή, με φυσικές περιοχές ή/και τουριστικές δραστηριότητες. Δύναται να περιλαμβάνονται και γραμμικές συνδέσεις γειτονιών/περιοχών κατοικίας με εργασία ή/και εμπόριο.</p> <p>Σύμφωνα με την βιβλιογραφία⁷, οι αρχές σχεδιασμού των οδών που αφορούν σε πράσινες διαδρομές θα πρέπει να περιλαμβάνουν (κατ'ελάχιστον) τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Η επιλεγόμενη διαδρομή πρέπει να είναι ελκυστική, άμεση και να δέχεται τις ελάχιστες δυνατές κυκλοφοριακές πιέσεις. ✓ Οι ταχύτητες των οχημάτων δεν πρέπει να ξεπερνούν τα ~20-30χλμ/ώρα (10-20τηρ), προκειμένου ο χώρος να είναι φιλόξενος σε πεζούς και ποδηλάτες. ✓ Οι διαβάσεις των πεζών πρέπει να είναι στο επίπεδο των πεζοδρομίων. ✓ Η φύτευση πρέπει να είναι συνεχής με συνδυασμό χαμηλών και ψηλών δένδρων, φράχτες, ζαρντινιέρες και άλλα είδη προκειμένου να δίνεται η καλύτερη δυνατή εικόνα ενός πράσινου χώρου. ✓ Οι διαδρομές αυτές θα πρέπει να συνδέονται, κατά το δυνατόν με γειτονικούς, πράσινους, ανοικτούς, δημόσιους χώρους. ✓ Η χρήση του αστικού εξοπλισμού και διακόσμησης του χώρου πρέπει να δίνει έμφαση στην ελκυστικότητα του χώρου, αναβαθμίζοντας το αίσθημα αλληλεπίδρασης. ✓ Σε περίπτωση που περιλαμβάνονται οδοί με διαφορετική ιεράρχηση μεταξύ τους τότε οι οδοί που περιέχουν τις διαδρομές πρασίνου θα πρέπει κατά την

⁷ Connect 2 Greenways Guide, Sustrans (2009) & Μεθοδολογία για τον πιλοτικό σχεδιασμό πράσινων διαδρομών με την χρήση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών κριτηρίων (Ε.Μπακογιάννης, Μ.Σίτη, Α.Βάσση, Γ.Χριστοδουλοπούλου, Β.Ελευθερίου, Τ.Παπαγερασίου)

	<p>διασταύρωσή τους με τις χαμηλότερες ιεραρχικά οδούς να συνδέονται με υπερυψωμένες διαβάσεις και πλατό (plateau crossings).</p> <p>✓ Σε περίπτωση συνύπαρξης με δίκτυο ποδηλάτου, τότε οι ποδηλάτες θα πρέπει να εισέρχονται στις διασταυρώσεις σε ξεκάθαρα προσδιορισμένες λωρίδες κίνησης.</p> <p>Όσον αφορά την Αλόνησο, λαμβάνεται υπόψη η μελέτη: Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόνησο, όπου στο πλαίσιο των πράσινων διαδρομών του Δήμου περιλαμβάνονται κατά κανόνα περιπατητικές διαδρομές, ενσωματώνοντας τόσο σημαντικές εκτάσεις φυσικών περιοχών του νησιού, όσο και περιηγήσεις εντός ή/και περιμετρικά των οικιστικών θυλάκων, προσδίδοντας έναν συγκεκριμένο και διακριτά ήπιο χαρακτήρα σχεδιασμού.</p>
Ειδική περιγραφή μέτρου	<p>Σε ορίζοντας 5ετίας, προτείνεται να πραγματοποιηθεί η ανάδειξη και βελτίωση των περιηγητικών διαδρομών:</p> <p>Α) Διαδρομή 2: Αρχιτεκτονική διαδρομή Χώρα 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 εξέτασης, προτείνεται να αναδειχθεί μόνο το τμήμα της διαδρομής από την έναρξή της έως ~250μ. πριν την συμβολή της με την κεντρική οδό του οικισμού Βότση και η συνέχισή της έως το αλιευτικό καταφύγιο, μέσω οδού ήπιας κλίσης και σκαλοπατιών.</p> <p>Δ) Διαδρομή από τη Χώρα δυτικά προς το σημείο θέασης του ηλιοβασιλέματος.</p> <p><i>Οι διαδρομές 2,3 & 6 περιλαμβάνονται στην προαναφερόμενη μελέτη του Δήμου ενώ οι λοιπές αναφορές/προσθήκες αφορούν πρόταση του ΣΒΑΚ.</i></p> <p>Σε ορίζοντας 10ετίας, προτείνεται να πραγματοποιηθεί:</p> <p>Α) Διαδρομές που ξεκινούν από τη Χώρα Αλοννήσου προς Καλόβουλο,</p> <p>Β) Μικρό Μουρτιά (κυκλική)</p> <p>Γ) Μεγάλο Μουρτιά – Πατητήρι.</p> <p><i>Το σύνολο των παραπάνω περιλαμβάνονται στην προαναφερόμενη μελέτη του Δήμου.</i></p> <p>Σε ορίζοντας >10ετίας, προτείνεται να πραγματοποιηθεί:</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.</p> <p><i>Το σύνολο των παραπάνω περιλαμβάνονται στην προαναφερόμενη μελέτη του Δήμου.</i></p>



Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
Άλλη δράση Ωριμότητας		
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, έως και το τέλος της περιόδου >10ετίας. Για την υλοποίηση των προτεινόμενων διαδρομών (ανά χρονικό ορίζοντα) απαιτείται και η ολοκλήρωση συναφών υποδομών και υπηρεσιών (περί εναλλακτικής μετακίνησης).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	

Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none">✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας με πεζή μετακίνηση (ή/και ποδήλατο) καθώς και των ευάλωτων χρηστών: ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ/ΑΜΚ✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα✓ Προσέλκυση νέων τουριστικών δραστηριοτήτων✓ Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών✓ Βελτίωση ποιότητας ζωής κατοίκων✓ Ενίσχυση της πολιτιστικής συνείδησης και της ταυτότητας του πολίτη
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Στρατηγικές κατευθύνσεις του ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας για τις Αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές κατηγορίας Α, όπως είναι το νησί της Αλοννήσου.• Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων.

Στρατηγικός στόχος: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ

M1.5: Βελτίωση βαδισιμότητας - αποκατάσταση επιφανειών πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, κ.α.

<p>Προτεραιότητες</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
<p>Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ζώνες και οδοί διέλευσης πεζών, ποδηλατιστών ή/και ΕΠΗΟ (Δημιουργία ζωνών 20χλμ./ώρα). ▪ Δημιουργία πράσινων διαδρομών. ▪ Βιοκλιματικός σχεδιασμός παρεμβάσεων, σε ευρύτερη κλίμακα. ▪ Περιορισμοί πρόσβασης και σαφής στρατηγική για την προώθηση της εναλλακτικής μετακίνησης στο νησί. ▪ Εξασφάλιση και Βελτίωση της προσβασιμότητας σε ευπαθείς ομάδες. ▪ Ανακατανομή οδικού χώρου και Ανάδειξη του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. ▪ Έργα ανάπλασης και αστικής αναζωογόνησης, στο πλαίσιο της αισθητικής, λειτουργικής-κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης του οικισμού.
<p>Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία διαμόρφωσης δικτύου πράσινων διαδρομών με σύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος όπως Κ.Χ. και κοινοφελείς χρήσεις ή λοιπούς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων (κέντρα οικισμών, παράκτιο μέτωπο) και χώρους φυσικού περιβάλλοντος, που κατ'ουσίαν κατακλύζουν το νησί. ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού. ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
<p>Πεδίο εφαρμογής: Χώρα Αλοννήσου</p>	
<p>Γενική περιγραφή μέτρου</p>	<p>Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, ένα δίκτυο πεζοδρόμων προκειμένου να είναι βαδισίμο θα πρέπει να διαθέτει τα κάτωθι χαρακτηριστικά:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Να προσφέρει απευθείας πρόσβαση στους πεζούς για τον προορισμό τους. ▪ Να διαθέτει κατάλληλη σήμανση κατανοητή και ευανάγνωστη. ▪ Να διαθέτει <i>σωστό πλάτος</i> με ομοιόμορφη επιφάνεια και ομαλές κλίσεις. ▪ Οι διαδρομές εντός του δικτύου να είναι κατά το δυνατόν συνεχείς,

	αποτελεσματικές, ανεμπόδιστες από εμπόδια, ενθαρρύνοντας την κοινωνική αλληλεπίδραση. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Να είναι ασφαλές και προσπελάσιμο, ήτοι να προάγει την κινητικότητα για το σύνολο των μετακινούμενων (ιδιαίτερα των ευάλωτων μετακινούμενων χρηστών (ΑμεΑ/ΑΜΚ, ακόμα και εκείνων με προβλήματα όρασης)).
Ειδική περιγραφή μέτρου	Βελτίωση της βαδισιμότητας στα σοκάκια της Χώρας Αλοννήσου: περιλαμβάνει την αναγνώριση & επιδιόρθωση των φθορών του εσωτερικού δικτύου πεζοδρόμων στη Χώρα που δυσχεραίνουν την κίνηση των πεζών και γενικότερα των ευάλωτων μετακινούμενων ομάδων (ηλικιωμένοι, Αμεα/ΑΜΚ). Ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δοθεί στην κατάσταση του δικτύου που αφορά σε ανισοσταθμίες (κλίμακες, σκαλοπάτια) όπου και καταγράφηκαν οι περισσότερες φθορές και ασυνέχειες.



Εικόνα 9: Χώρα Αλοννήσου – εσωτερικό δίκτυο πεζοδρόμων (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	

	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 10ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ), ΥΠΠΟ	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας με πεζή μετακίνηση (ή/και ποδήλατο) καθώς και των ευάλωτων χρηστών: ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ/ΑΜΚ ✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα ✓ Προσέλκυση νέων τουριστικών δραστηριοτήτων ✓ Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών ✓ Βελτίωση ποιότητας ζωής κατοίκων ✓ Ενίσχυση της πολιτιστικής συνείδησης και της ταυτότητας του πολίτη 	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Στρατηγικές κατευθύνσεις του ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας για τις Αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές κατηγορίας Α, όπως είναι το νησί της Αλοννήσου. • Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων. 	

Στρατηγικός στόχος: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ

M1.6: Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & Λοιπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης

Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών ✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ζώνες και οδοί διέλευσης πεζών, ποδηλατιστών ή/και ΕΠΗΟ (Δημιουργία ζωνών 20χλμ./ώρα). ▪ Δημιουργία πράσινων διαδρομών. ▪ Βιοκλιματικός σχεδιασμός παρεμβάσεων, σε ευρύτερη κλίμακα. ▪ Περιορισμοί πρόσβασης και σαφής στρατηγική για την προώθηση της εναλλακτικής μετακίνησης στο νησί. ▪ Εξασφάλιση και Βελτίωση της προσβασιμότητας σε ευπαθείς ομάδες. ▪ Ανακατανομή οδικού χώρου και Ανάδειξη του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. ▪ Έργα ανάπλασης και αστικής αναζωογόνησης, στο πλαίσιο της αισθητικής, λειτουργικής–κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης του οικισμού.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία διαμόρφωσης δικτύου πράσινων διαδρομών με σύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος όπως Κ.Χ. και κοινοφελείς χρήσεις ή λοιπούς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων (κέντρα οικισμών, παράκτιο μέτωπο) και χώρους φυσικού περιβάλλοντος, που κατ'ουσίαν κατακλύζουν το νησί. ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού. ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου, εστιασμένες παρεμβάσεις σε Χώρα Αλοννήσου	

Γενική περιγραφή μέτρου

Αφορά κατά κανόνα οδούς όπου λόγω της *ανυπαρξίας* ικανού πλάτους πεζοδρομίων σε αμφότερες πλευρές της πλειοψηφίας των υπό εξέταση οδών, θα επιτρέπεται η ασφαλής συνύπαρξη πεζών ή/και ποδηλάτων και αυτοκινήτων με δεδομένο ότι και η επιτρεπόμενη ταχύτητα των τελευταίων θα κυμαίνεται στα 20χλμ./ώρα (σύμφωνα με τον ΚΟΚ). Επιπλέον, στην περίπτωση που οι παραπάνω οδοί γειτνιάζουν και με σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων (*πλατείες, Κ.Χ., σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, εμπορικό ή παραδοσιακό κέντρο, κ.α.*), το συγκεκριμένο μέτρο θα ενισχύσει την συνοχή, άνεση και ασφάλεια όλων των μετακινούμενων.

Στις περιπτώσεις αυτές των οδών, η συνήθης τακτική που ακολουθείται είναι το οδόστρωμα και πεζοδρόμιο να είναι συνεπίπεδα (*ήτοι ενιαίο υλικό επίστρωσης και πολύ χαμηλό κράσπεδο μεταξύ πεζοδρομίου και οδοστρώματος*) προκειμένου να επιδιώκεται και η καταρχήν άμεση αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς των οχημάτων. Ως εκ τούτου, είναι εξαιρετικά σημαντικό η είσοδος σε ζώνη (περιοχή/οδούς) ήπιας κυκλοφορίας να είναι εγκαίρως αντιληπτή από τους οδηγούς και όχι μόνο μέσω της εγκατάστασης της κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης. Σχετικές άλλες παρεμβάσεις που επίσης εφαρμόζονται είναι οι μεταβολές στο πλάτος οδοστρώματος ή/και στον άξονα κίνησης, η δημιουργία στενώσεων ανά τμήματα καθώς και οι εκτεταμένες πλακοστρώσεις ή/και φυτεύσεις σε επιλεγμένες θέσεις του δικτύου. Επισημαίνεται ότι στις περιοχές ή οδούς ήπιας κυκλοφορίας απαγορεύεται η στάθμευση⁸, εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης ή/και μέσω ειδικών διαμορφώσεων, ως εκ τούτου θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα οριοθέτησης/προσδιορισμού των παρειών αυτών που θα χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης. Ο προσδιορισμός μπορεί να γίνει μέσω αλλαγής υλικού ή/και άλλων δομικών στοιχείων ή ακόμα και διαγράμμισης στο οδόστρωμα. Σε κάθε περίπτωση οι οποιοσδήποτε παρεμβάσεις θα πρέπει να εφαρμόζονται λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά κάθε ζώνης με προσαρμογή των σχετικών τεχνικών προδιαγραφών και οδηγιών (ΦΕΚ Β 2302/2013 και ΦΕΚ Β6213/2022).

☞ Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το υπ'αριθμ. Πρωτ. Δ.Ο.Υ./277/Φ.252/26-3-2018 του ΥΠ.ΠΟ.ΜΕ., *τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας που αφορούν σε μετατροπή οδών ή περιοχών ήπιας κυκλοφορίας περιλαμβάνουν την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης από τις Τεχνικές υπηρεσίες του ΟΤΑ ή ανάθεση της μελέτης/υπηρεσιών υποστήριξης σε μελετητικό γραφείο, ακολουθώντας την σχετική διαδικασία που ισχύει σήμερα. Στην αναφερόμενη περίπτωση δεν απαιτείται τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου.*

⁸ Άρθρο 39 παρ.3ε) του ΚΟΚ.



Εικόνα 10: Πινακίδες Π-92 και Π-92α για αρχή και τέλος περιοχής ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον ΚΟΚ και πινακίδες Ρ-60 και Ρ-61 για οδούς ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 2302/2013, αντίστοιχα.

Τα όρια ταχύτητας που απεικονίζονται στις πινακίδες Ρ-60 και Ρ-61 μπορούν να είναι είτε 30χλμ./ώρα είτε 20χλμ./ώρα.

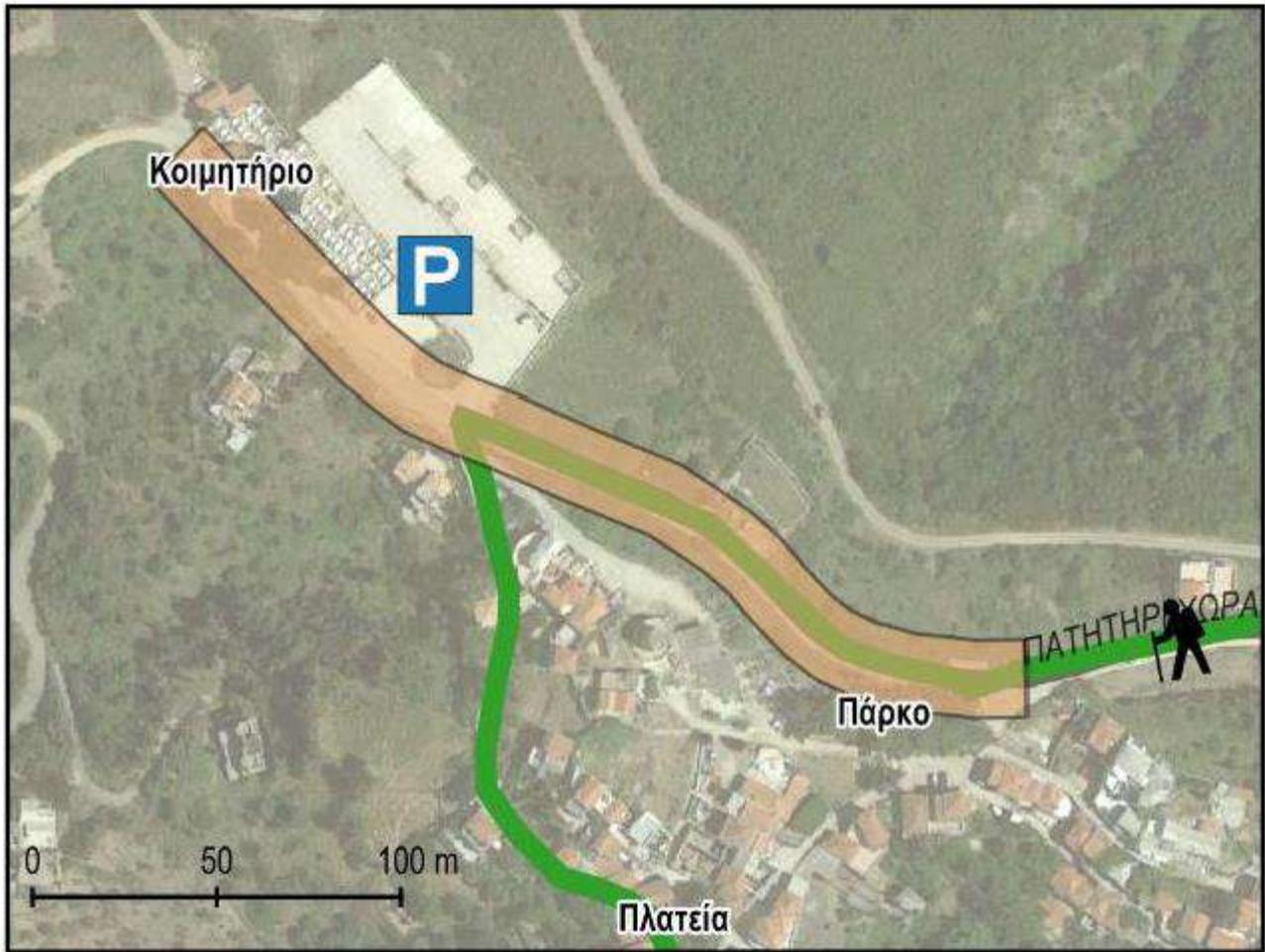
Ειδική περιγραφή μέτρου

Σε οριζόντια 5ετία, προτείνεται:

Μετατροπή της οδού⁹ μπροστά στον οικισμό της Χώρας Αλοννήσου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας. Η περιοχή ήπιας κυκλοφορίας προτείνεται στο τμήμα της εισόδου του οικισμού έως τη διασταύρωση προς Καλόβουλο.

Προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδας Π-92 για αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως ήπιας κυκλοφορίας στο ύψος της εισόδου στον οικισμό.

⁹ **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.



Εικόνα 11: Μετατροπή της οδού μπροστά στον οικισμό της Χώρας Αλοννήσου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας

<p>Ειδική περιγραφή μέτρου</p>	<p>Σε ορίζοντα 10ετίας, προτείνεται:</p> <p>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.</p> <p>Σε ορίζοντα >10ετίας, προτείνεται:</p> <p>Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία.</p>	
<p>Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης</p>	<p>Μελέτη σκοπιμότητας</p> <p>Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</p> <p>Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης</p> <p>Εγκρίσεις προ εφαρμογής</p> <p>Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</p> <p>Διαδικασία Δημοπράτησης</p> <p>Αναζήτηση χρηματοδότησης</p> <p>Άλλη δράση Ωριμότητας</p>	<p></p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p></p>
<p>Χρονοδιάγραμμα</p>	<p>Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, έως και το τέλος της περιόδου >10ετίας (ανά</p>	

	<p>περίπτωση επιμέρους μέτρων (βλ. και πίνακα εκτίμησης προϋπολογισμού).</p> <p>**Σημείωση: η μετατροπή της οδού σε ήπιας κυκλοφορίας με αλλαγή οδοστρωσίας (π.χ. κυβόλιθο) και όχι μόνο μέσω σήμανσης Π-92, δύναται να πραγματοποιηθεί και σε ορίζοντα 10ετίας, σύμφωνα πάντα με τις τοπικές ανάγκες και την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων του Δήμου.</p>
Εμπλεκόμενοι φορείς	<p>Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων</p> <p>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ), ΥΠΠΟ</p>
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none">✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας με πεζή μετακίνηση (ή/και ποδήλατο) καθώς και των ευάλωτων χρηστών: ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ/ΑΜΚ✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα✓ Προσέλκυση νέων τουριστικών δραστηριοτήτων✓ Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών✓ Βελτίωση ποιότητας ζωής κατοίκων
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» (ΣΠ3, ΕΣ(ii)).• Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων.

Στρατηγικός στόχος: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ

M1.7: Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑμεΑ μέσω σχετικών μέσων/εξοπλισμού μετακίνησης

Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου ✓ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση ✓ Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Εξασφάλιση και Βελτίωση της προσβασιμότητας σε ευπαθείς ομάδες.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού. ✗ Τουριστική βιωσιμότητα.
Πεδίο εφαρμογής: Πατηήρι και Χώρα Αλοννήσου	
Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β2998/2020¹⁰), η προσβασιμότητα ορίζεται ως <i>το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος, που επιτρέπει σε όλα τα άτομα - χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και λοιπών χαρακτηριστικών, όπως σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη, εθνικότητα - να έχουν πρόσβαση σε αυτό, δηλαδή να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές, αλλά και τις υπηρεσίες (συμβατικές και ηλεκτρονικές) και τα αγαθά που διατίθενται στο συγκεκριμένο περιβάλλον. Η προσβασιμότητα στο δομημένο περιβάλλον εξασφαλίζεται μέσω του προσβάσιμου σχεδιασμού, δηλαδή μια διαδικασία σχεδιασμού κατά την οποία οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρίες εξετάζονται ειδικά, με στόχο τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τις υποδομές ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν, κατά το δυνατόν, αυτόνομα από άτομα με διάφορες αναπηρίες.</i> Στο πλαίσιο αυτό δίδονται επίσης διαφορετικές αλλά συναφείς ερμηνείες αναφορικά με το πως προσδιορίζονται τα προϊόντα, οι υπηρεσίες και οι υποδομές που διασφαλίζουν την προσβασιμότητα των ευάλωτων μετακινούμενων, ήτοι:</p> <p>α)Εύλογη προσαρμογή (αφορά κατά κανόνα κτίρια), β)Καθολικός σχεδιασμός (αφορά κατά κανόνα προϊόντα, περιβάλλοντα/προγράμματα και υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται και γ)Προσβάσιμη αλυσίδα (αφορά σε κάθε σειρά αλληλεξαρτώμενων και</p>

¹⁰ Υπ' αριθμ.ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΠ/65826/699: Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων που διασφαλίζουν την αυτονομία, άνεση και ασφάλεια κίνησης των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς ασυνέχειες.

Έχοντας υπόψη τα παραπάνω και με βάση τις ιδιαιτερότητες και αδυναμίες που καταγράφονται στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον της Αλοννήσου, οι παρούσες προτάσεις του εξειδικευμένου μέτρου εστιάζουν στην κατά το δυνατόν *βελτίωση* της προσβασιμότητας τόσο του υφιστάμενου δικτύου της Χώρας όσο και του λοιπού νησιού, ενισχύοντας παράλληλα την επισκεψιμότητα του αλλά και αναδεικνύοντας το κοινωνικό του πρόσωπο.



Εικόνα 12: Πηγή εικόνων διαδίκτυο

Ειδική περιγραφή μέτρου

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.

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης

Μελέτη σκοπιμότητας	
Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
Διαδικασία Δημοπράτησης	X
Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
Άλλη δράση Ωριμότητας	

Χρονοδιάγραμμα

Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης στην 5ετία.

Εμπλεκόμενοι φορείς

Δήμος Αλοννήσου

Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου

- ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ/ΑΜΚ
- ✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα
- ✓ Προσέλκυση νέων τουριστικών δραστηριοτήτων

	<ul style="list-style-type: none">✓ Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών✓ Βελτίωση ποιότητας ζωής κατοίκων
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων.

Υποστηρικτικά μέτρα (5-10ετίας ή/και περισσότερων ετών), στο πλαίσιο του Στρατηγικού στόχου και των προτεραιοτήτων κινητικότητας

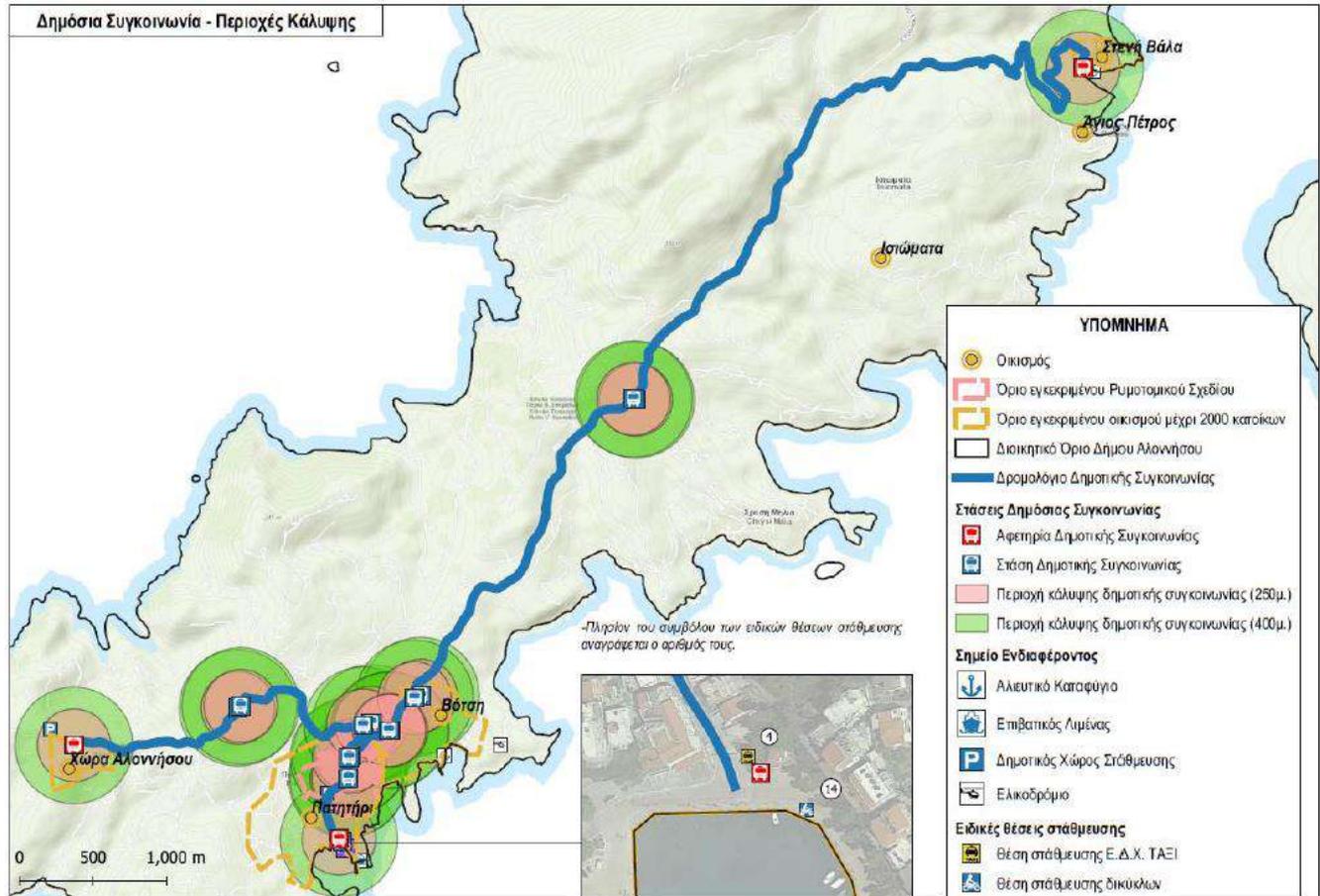
- Οργάνωση δράσεων σχετικών με την προώθηση της χρήσης ποδηλάτου (π.χ. γνωρίζω την πόλη μου με το ποδήλατο, νυχτερινή ποδηλατοδρομία, δωρεάν ποδήλατα σε τυχόν επισκέπτες, κ.α.).
- Οργάνωση περιηγητικών διαδρομών για κατοίκους και επισκέπτες.

Στρατηγικός στόχος: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία στο νησί	
M2.1: Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις	
Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Συγκοινωνιακή κάλυψη/σύνδεση βασικών οικισμών (Πατητήρι, Χώρα Αλοννήσου) με λοιπούς οικισμούς ή/και λοιπές περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος του Δήμου. ▪ Αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας > μείωση των μετακινήσεων με ΕΙΧ > ευελιξία στις μετακινήσεις των δημοτών. ▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας χαρακτηριστικών σημείων (πόλων), δραστηριοτήτων > Ειδική μνεία στον εποχιακό σχεδιασμό των δραστηριοτήτων (εποχιακή ζήτηση). ▪ Αύξηση προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή ΑμεΑ/ΑΜΚ. ▪ Αναβάθμιση υπηρεσιών (συχνότητες δρομολογίων, διαδρομές/δρομολόγηση) καθώς και συναφών υποδομών (στέγαστρο, ή καθιστικός εξοπλισμός, τηλεματική (ITS)) στις στάσεις της συγκοινωνίας που αφορούν σε οικισμούς αλλά και την εγγύτερη περιοχή επιρροής. ▪ Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων καθώς και πρόσβασης των οχημάτων από άτομα με κινητικές δυσκολίες. ▪ Προώθηση πράσινων μετακινήσεων > Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας. ▪ Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του περιβάλλοντος.
Προβλήματα που	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα,

εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<p>ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους.</p> <ul style="list-style-type: none"> × Προβλήματα διαμπερούς κυκλοφορίας λόγω έλλειψης εναλλακτικού δικτύου – τεμαχισμός δομημένου ιστού. × Περιορισμένη λειτουργία δημόσιας συγκοινωνίας. × Ελλιπής προσβασιμότητα σε υποδομές της δημόσιας συγκοινωνίας (εξοπλισμός στάσεων, πληροφόρηση, κ.α.). × Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου	
Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Όπως προαναφέρθηκε κατά την ανάλυση, η συγκοινωνιακή κάλυψη σε βασικούς οικιστικούς προορισμούς του Δήμου (<i>Πατητήρι, Χώρα Αλοννήσου, Στενή Βάλα – στη Βότση υπάρχει στάση πλησίον της εισόδου στον οικισμό</i>) από τη δημόσια συγκοινωνία μολονότι κρίνεται σχετικά ικανοποιητική, εκτός των οικισμών αδυνατεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των επισκεπτών για μετάβαση σε άλλους προορισμούς με κυριότερο τους μικρότερους οικισμούς (π.χ. Καλαμάκια) ή/και τις παραλίες του νησιού.</p> <p>Οι γραμμές αυτές είναι ενεργές μόνο τους θερινούς μήνες και τον Σεπτέμβριο, όπου η τουριστική κίνηση στο νησί είναι αυξημένη.</p> <p>Σύμφωνα με την βιβλιογραφία¹¹, βασικές προϋποθέσεις για μία σωστή συγκοινωνία είναι: πυκνότητα δρομολογίων στο χώρο και στον χρόνο, ταχύτητα, άνεση, αξιοπιστία δρομολογίων, φθινό κόμιστρο. Αναμφισβήτητα, βασική παράμετρος για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας είναι η ύπαρξη ενός ισχυρού δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών που θα εξυπηρετεί το σύνολο των μετακινούμενων σε όλη την έκταση της περιοχής. Για την αλλαγή μεταφορικών συνθηκών και την στροφή στη δημόσια συγκοινωνία, βασικό κίνητρο για τους μετακινούμενους είναι η αναβάθμιση και η επέκταση της αστικής συγκοινωνίας προκειμένου να υπάρχει ένα κίνητρο μείωσης της χρήσης των Ι.Χ.</p>
Ειδική περιγραφή μέτρου	<p>Αναδιαμόρφωση των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας μέσω:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>2. Επέκταση (γεωγραφικής) κάλυψης της δημόσιας συγκοινωνίας μέσω της σύνδεσης</p>

¹¹ Αξιολόγηση και Έλεγχος ποιότητας συγκοινωνιακών συστημάτων και υπηρεσιών, Ι.Τυρινόπουλος, Κ.Κεπατσόγλου (2015).

οικισμών με 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.



Εικόνα 13: Απόσπασμα θεματικού χάρτη από το Παραδοτέο 3 του ΣΒΑΚ- Απεικονίζεται η δημόσια συγκοινωνία και οι περιοχές κάλυψης στο νησί.

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
Άλλη δράση Ωριμότητας		
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 5ετίας. <i>**Σε περίπτωση μη υλοποίησης του, το μέτρο/δράση προγραμματίζεται κατά την επόμενη περίοδο εξέτασης.</i>	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων	

	- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none">✓ Βελτιστοποίηση των δημόσιων μεταφορών και της αύξησης της χρήσης τους✓ Βελτίωση χρόνου μετακίνησης✓ Μείωση χρήσης ΕΙΧ✓ Βελτίωση τοπικών επιβατικών μεταφορών με διακριτές διαδρομές και στάσεις✓ Αύξηση προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή/και ΑμεΑ✓ Καθαρά και αθόρυβα οχήματα στις μαζικές μεταφορές
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027».• Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Ελλάδας (2019).• Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων.

Στρατηγικός στόχος: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία στο νησί	
M2.2: Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	
Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Συγκοινωνιακή κάλυψη/σύνδεση βασικών οικισμών (Πατητήρι, Χώρα Αλοννήσου) με λοιπούς οικισμούς ή/και λοιπές περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος του Δήμου. ▪ Αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας > μείωση των μετακινήσεων με ΕΙΧ > ευελιξία στις μετακινήσεις των δημοτών. ▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας χαρακτηριστικών σημείων (πόλων), δραστηριοτήτων > Ειδική μνεία στον εποχιακό σχεδιασμό των δραστηριοτήτων (εποχιακή ζήτηση). ▪ Αύξηση προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή ΑμεΑ/ΑΜΚ. ▪ Αναβάθμιση υπηρεσιών (συχνότητες δρομολογίων, διαδρομές/δρομολόγηση) καθώς και συναφών υποδομών (στέγαστρο, ή καθιστικός εξοπλισμός, τηλεματική (ITS)) στις στάσεις της συγκοινωνίας που αφορούν σε οικισμούς αλλά και την εγγύτερη περιοχή επιρροής. ▪ Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων καθώς και πρόσβασης των οχημάτων από άτομα με κινητικές δυσκολίες. ▪ Προώθηση πράσινων μετακινήσεων > Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας. ▪ Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του περιβάλλοντος.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Προβλήματα διαμπερούς κυκλοφορίας λόγω έλλειψης εναλλακτικού δικτύου – τεμαχισμός δομημένου ιστού. ✗ Περιορισμένη λειτουργία δημόσιας συγκοινωνίας.

	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Ελλιπής προσβασιμότητα σε υποδομές της δημόσιας συγκοινωνίας (εξοπλισμός στάσεων, πληροφόρηση, κ.α.). ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
--	--

Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου

Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Οι υπηρεσίες που προσφέρει η δημόσια συγκοινωνία περιλαμβάνουν, πέραν της κάλυψης του δικτύου, της συχνότητας δρομολογίων, της άνεσης ή/και της ασφάλειας μετακίνησης, και <u>τον σχεδιασμό του περιβάλλοντα χώρου και του χώρου αναμονής</u>. Με δεδομένο ότι η αρχή και το τέλος ενός ταξιδιού έχουν ως βάση τον πεζό, ο σχεδιασμός πρέπει να θέτει στο επίκεντρο την κάλυψη των αναγκών του χρήστη. Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητο όλες οι συναφείς υποδομές της δημόσιας συγκοινωνίας (στάσεις, στέγαστρο, λοιπός εξοπλισμός, πληροφόρηση, φωτισμός ακόμα και συστήματα τηλεματικής, κ.α.) να είναι ασφαλείς και <u>κυρίως προσβάσιμες</u>.</p>
--------------------------------	---



Εικόνα 14: Ενδεικτικά παραδείγματα αναβάθμισης υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας σε Κάλυμνο και Τήλο

(Πηγή: <https://12nisospress.com/energiakes-staseis-lewforiwn/>)

Ειδική περιγραφή μέτρου	<p>Σε ορίζοντα 5ετίας, προτείνεται:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ο 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. Η εξασφάλιση της πρόσβασης των ΑμεΑ και των χρηστών εναλλακτικών μορφών μετακίνησης στη δημόσια συγκοινωνία, όπως είναι οι οδηγοί ποδηλάτων. Εξέταση χρήσης οχήματος πράσινης τεχνολογίας για την αναβάθμιση του στόλου.
--------------------------------	--

Σε ορίζοντα 10ετίας, προτείνεται:

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

Σε ορίζοντα >10ετίας, προτείνεται:

Η συνέχιση ή/και ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία.



Εικόνα 15: Ενδεικτικά παραδείγματα οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας για ΑμεΑ (σε Πόρο και Ηράκλειο) ή/και μεταφοράς ποδηλάτων (στην Καρδίτσα) (Πηγή: διαδίκτυο)

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, έως και το τέλος της περιόδου >10ετίας.	

Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Βελτιστοποίηση των δημόσιων μεταφορών και της αύξησης της χρήσης τους ✓ Βελτίωση τοπικών επιβατικών μεταφορών με διακριτές διαδρομές και στάσεις ✓ Αύξηση προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή/και ΑμεΑ ✓ Καθαρά και αθόρυβα οχήματα στις μαζικές μεταφορές
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027». • Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Ελλάδας (2019). • Εθνική στρατηγική ευφύων συστημάτων μεταφορών 2015-2025. • Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων.

Υποστηρικτικά μέτρα (5-10ετίας ή/και περισσότερων ετών), στο πλαίσιο του Στρατηγικού στόχου και των προτεραιοτήτων κινητικότητας

- 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.

Στρατηγικός στόχος: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας	
M3.1: Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	
Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου ✓ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση ✓ Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών ✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Γεωμετρικές παρεμβάσεις σε βασικές διασταυρώσεις του οδικού δικτύου ▪ Βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης ▪ Περιορισμός ταχύτητας, επιβολή της τήρησης των ορίων ταχύτητας και επαρκής οδική σήμανση. ▪ Ρυθμιστικά μέτρα (κυρίως σημειακά) σε επίπεδο οικισμών για την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε κύριο ή/και τοπικό δίκτυο. ▪ Διαχείριση κυκλοφορίας >Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων κυρίως ιδιωτικής χρήσης >Περιορισμός προσβασιμότητας για αυτοκίνητα σε συγκεκριμένες οδούς. ▪ Ενίσχυση της "εγγύτητας" στο πλαίσιο της ορθολογικής κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής παρέμβασης - ανακατανομή του δημόσιου χώρου. ▪ Διαμόρφωση ζωνών για την βελτίωση της κυκλοφοριακής κατάστασης κοντά σε σχολεία, με στόχο την βελτιστοποίηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ 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). ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
Πεδίο εφαρμογής: Πατητήρι	

Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β2302/2013¹²) καθορίζεται σειρά παρεμβάσεων για την εφαρμογή τους σε περιοχές των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων ή/και γενικά σε περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας.</p> <p>Ως Οδοί προστασίας των εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, χαρακτηρίζονται οι οδοί που αφορούν στην είσοδο/έξοδο της σχολικής μονάδας καθώς και οι περιβάλλουσες οδοί, σύμφωνα με την παραπάνω νομοθεσία. Γενικά, τα μέτρα/παρεμβάσεις που προτείνονται θα πρέπει να διασφαλίζουν και να περιλαμβάνουν τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Σήμανση (κατακόρυφη και οριζόντια): περιλαμβάνει τις πινακίδες (προειδοποιητικές, αναγγελίας κινδύνου, κ.α.) που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία για σχολεία καθώς και πινακίδες για τον περιορισμό της ταχύτητας στις πλησιέστερες οδούς που οδηγούν στο/α σχολείο/α.▪ Διαβάσεις πεζών: Επιβάλλεται η ύπαρξη διάβασης με ή χωρίς σηματοδότηση.▪ Εμπόδια (κάγκελα) μπροστά από την είσοδο/έξοδο της σχολικής μονάδας: Επιθυμητή είναι η ύπαρξη εμποδίων στο πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο-έξοδο της σχολικής μονάδας, προκειμένου να αποτρέπεται η κατ'ευθείαν έξοδος των μαθητών στην οδό. Επιπλέον και εφόσον υπάρχει η δυνατότητα (κάθε σχολική μονάδα ή/και συγκρότημα εξετάζεται ξεχωριστά) μπορούν να γίνουν παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο και στο οδόστρωμα. Συγκεκριμένα, το πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο/έξοδο της σχολικής μονάδας/συγκροτήματος, προτείνεται να διαπλατύνεται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης. Η διαπλάτυνση αυτή εξυπηρετεί κατά κανόνα τις ώρες αιχμής προσέλευσης - αποχώρησης των μαθητών, δασκάλων και γονέων. Πρόσθετο μέτρο προστασίας αποτελεί και η τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων κατά μήκος του διαπλατυσμένου ή μη πεζοδρομίου που παρεμποδίζουν τα μικρά παιδιά να περνούν ακόμη και κάτω από αυτά. Εφόσον το πλάτος του πεζοδρομίου επαρκεί, δύναται αντί των μεταλλικών εμποδίων να τοποθετούνται καθιστικά. Κατά μήκος του πεζοδρομίου, θα πρέπει να τοποθετούνται εμπόδια ή ζαρντινιέρες προκειμένου οι πεζοί να καθοδηγούνται στις προκαθορισμένες διαβάσεις τύπου ZEBRA. Η διαδρομή επί του πεζοδρομίου από την είσοδο της σχολικής μονάδας / συγκροτήματος έως το σημείο της διάβασης είναι δυνατόν να διαμορφώνεται με οριζόντια σήμανση - παιχνίδι στο επίπεδο του πεζοδρομίου ('οδηγός κίνησης παιδιών'). Όσον αφορά τις παρεμβάσεις στο οδόστρωμα για τη διαμπερή (εγκάρσια) κίνηση των μαθητών και συνοδών τους, προτείνεται (σε κάθε περίπτωση και όποια και αν είναι η θέση του σχολείου στο Ο.Τ.) η πρόσβαση των πεζών να γίνεται από τη γωνία του πεζοδρομίου που εφάπτεται της εισόδου του
-------------------------	--

¹² Υπ. Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050: Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

σχολείου. Επιπλέον, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η επιθυμητή απόσταση των 15μ. από την είσοδο - έξοδο του σχολείου και του σημείου διάβασης. Στη διασταύρωση των οδών που βρίσκεται έμπροσθεν του σημείου πρόσβασης δίνεται η δυνατότητα υπερυψωμένης διάβασης που δημιουργείται από υπερυψωμένες λωρίδες σε οδοστρώματα (σαμαράκια) τραπεζοειδούς τύπου. Εάν δεν είναι εφικτός ο παραπάνω τύπος υπερυψωμένης διαβάσης, προτείνεται η απλή υπερυψωμένη διάβαση (σύμφωνα με τις προδιαγραφές) ή/και η απλή διάβαση πεζών στις ράμπες ΑμεΑ. Στην περίπτωση που το πλάτος οδοστρώματος είναι επαρκές, προτείνεται η οφιοειδής διάταξη ως προς την κίνηση των διερχόμενων οχημάτων, σε συνδυασμό με οριοθετημένη στάθμευση ώστε να ανακόπτεται η ταχύτητά τους.



Εικόνα 16: Ενδεικτικές παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας σε σχολεία του Δήμου Ηλιούπολης (Πηγή: αυτοψία/αρχείο αναδόχου)

Ειδική περιγραφή μέτρου

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 την προαναφερθείσα νομοθεσία.

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης

Μελέτη σκοπιμότητας	
Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X

	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 5ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων, Δ/ση Εκπαίδευσης Δ/ση Π.Ε. Μαγνησίας - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Βελτίωση της προσπελασιμότητας και της <i>εν δυνάμει</i> ελκυστικότητας (από άποψη τεχνικών υποδομών/εξοπλισμού, κ.α.) των υπό εξέταση περιοχών του νησιού. ✓ Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ✓ Εξασφάλιση προσβασιμότητας ευάλωτων χρηστών (κυρίως παιδιών, μαθητών, κ.α.) ✓ Βελτίωση οδικής ασφάλειας. 	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027». • Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων. 	

Στρατηγικός στόχος: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας

M3.2: Πεζοδρομήσεις - Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)

<p>Προτεραιότητες</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών ✓ Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις αναφορικά με τη ζήτηση στάθμευσης ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
<p>Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Περιορισμός ταχύτητας, επιβολή της τήρησης των ορίων ταχύτητας και επαρκής οδική σήμανση. ▪ Ρυθμιστικά μέτρα (κυρίως σημειακά) σε επίπεδο οικισμών για την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε κύριο ή/και τοπικό δίκτυο. ▪ Διαχείριση κυκλοφορίας >Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων κυρίως ιδιωτικής χρήσης >Περιορισμός προσβασιμότητας για αυτοκίνητα σε συγκεκριμένες οδούς. ▪ Ενίσχυση της "εγγύτητας" στο πλαίσιο της ορθολογικής κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής παρέμβασης - ανακατανομή του δημόσιου χώρου.
<p>Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία διαμόρφωσης δικτύου πράσινων διαδρομών με σύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος όπως Κ.Χ. και κοινοφελείς χρήσεις ή λοιπούς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων (κέντρα οικισμών, παράκτιο μέτωπο) και χώρους φυσικού περιβάλλοντος, που κατ'ουσίαν κατακλύζουν το νησί. ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Ανεπαρκής διαμόρφωση του δημόσιου χώρου του οδικού δικτύου (κύριου ή/και δευτερεύοντος) και μειωμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων Απουσία υποδομών ΑμεΑ/ΑΜΚ. ✗ Προβλήματα προσπελασιμότητας και συνδεσιμότητας του δομημένου ιστού (σχετίζονται άμεσα με την γεωμετρία (στενές διατομές) καθώς και με την

	γεωμορφολογία της περιοχής παρέμβασης (έντονες κλίσεις). × Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
--	---

Πεδίο εφαρμογής: Πατητήρι, Χώρα Αλοννήσου

Γενική περιγραφή μέτρου

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία¹³, οι πεζόδρομοι κατηγοριοποιούνται με βάση το κριτήριο του «βαθμού ανοχής του αυτοκινήτου», δηλαδή τον βαθμό στον οποίο είναι επιτρεπτή η διέλευση οχημάτων από αυτόν. Ως εκ τούτου, οι πεζόδρομοι ή γενικά ένα δίκτυο πεζοδρόμων διακρίνεται σε: α) αμιγείς πεζοδρόμους, ήτοι σε πεζοδρόμους που λόγω της υφιστάμενης κατάστασης είναι πρακτικά αδύνατη η διέλευση οχημάτων (βλ. και περίπτωση Χώρας Αλοννήσου) ή σε αυτούς που επιτρέπεται μόνο η διέλευση οχημάτων για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων σκοπών ή οχημάτων έκτακτης ανάγκης, β) σε πεζοδρόμους με πρόσβαση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας για ορισμένες ώρες ή/και συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, ήτοι πεζοδρόμους με κυρίως εμπορικό ή/και τουριστικό χαρακτήρα όπου η διέλευση οχημάτων είναι εφικτή μόνο ορισμένες ώρες ή/και χρονικές περιόδους ενώ αντίθετα τα οχήματα έκτακτης ανάγκης επιτρέπονται όλο το 24ωρο ή/και είναι επιτρεπτή, υπό προϋποθέσεις, η διέλευση της δημόσιας συγκοινωνίας.



Εικόνα 17: Χώρα Αλοννήσου – Παραδοσιακός οικισμός με πλήρη απαγόρευση των οχημάτων στο εσωτερικό του – Ενδεικτική η απεικόνιση της σχετικής σήμανσης στην είσοδο του οικισμού (φώτο δεξιά)(Πηγή: αυτοψία/αρχείο αναδόχου)

Επιπλέον, σύμφωνα με την από 1998 Οδηγία του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για όλους» προσδιορίζεται ο όρος «περιοδική πεζοδρόμηση» ως ο αποκλεισμός της οδού ή τμήματος αυτής από την κυκλοφορία οχημάτων που ισχύει για ορισμένες ώρες της ημέρας ή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα λόγω ειδικών αναγκών. Τα τελευταία χρόνια, το μέτρο αυτό των περιοδικών πεζοδρομήσεων υιοθετείται κατά κόρον, ιδιαίτερα στις νησιωτικές περιοχές όπου έχει αποδειχθεί ότι λειτουργεί θετικά για την αναβάθμιση της ποιότητας της περιοχής, της ανάπτυξης της οικονομικής δραστηριότητας, ενώ παράλληλα δίνεται χώρος σε

¹³ Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία.

πεζούς, ποδήλατα, ΕΠΗΟ, κ.α.

Για την ομοιόμορφη αντιμετώπιση της έγκρισης και της εφαρμογής τέτοιων πεζοδρομήσεων στην Ελλάδα, η Διεύθυνση Οδικών Υποδομών (Δ13) της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών εξέδωσε κατευθύνσεις για τις περιπτώσεις τέτοιων παρεμβάσεων, με το από 16.7.2018 με Αρ.Πρωτ. ΔΟΥ/οικ/3715/Φ253 έγγραφό του, με θέμα «Περιοδικές Πεζοδρομήσεις», στο οποίο περιγράφονται αναλυτικά τα περιεχόμενα των απαιτούμενων μελετών.



Εικόνα 18: Περιοδικές πεζοδρομήσεις σε Πόρο και Αίγινα (Πηγή: αρχείο αναδόχου)

Ειδική περιγραφή μέτρου

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.



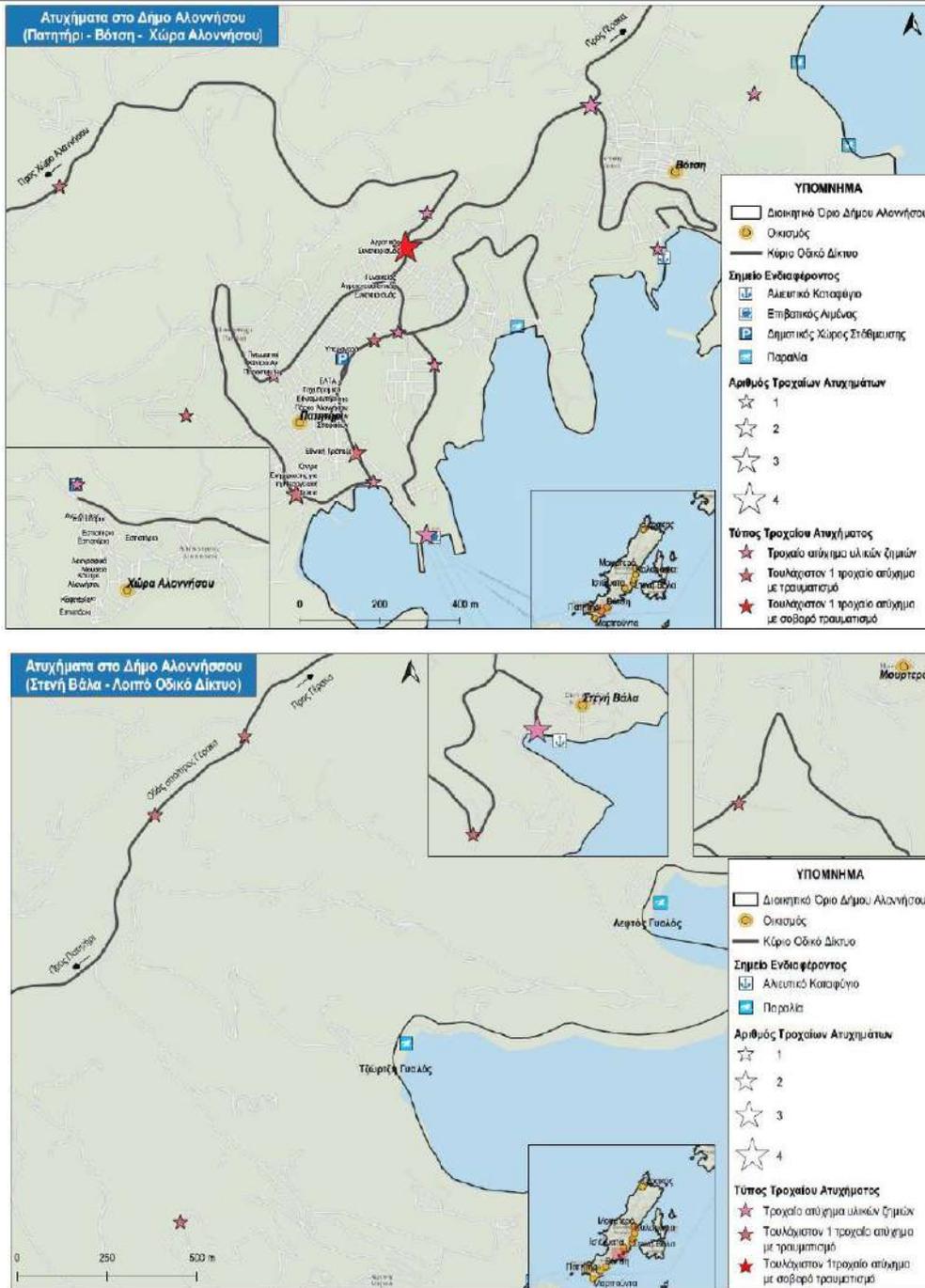
Εικόνα 19: Ενδεικτική απεικόνιση περιοχής στο Πατητήρι για την εφαρμογή της περιοδικής πεζοδρόμησης

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 5ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Βελτίωση της προσπελασιμότητας και της εν δυνάμει ελκυστικότητας των υπό εξέταση περιοχών του νησιού. ✓ Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ✓ Εξασφάλιση προσβασιμότητας ευάλωτων χρηστών (πεζών, ποδηλάτων, ΑμεΑ/ΑΜΚ, ΕΠΗΟ) ✓ Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης 	

	<ul style="list-style-type: none">✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων✓ Τουριστική βιωσιμότητα - Προσέλκυση τουριστικών δραστηριοτήτων✓ Προώθηση της βιωσιμότητας
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027».• Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων.

Στρατηγικός στόχος: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας	
M3.3: Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις ή/και οδικά τμήματα του Δήμου	
Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος ✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Γεωμετρικές παρεμβάσεις σε βασικές διασταυρώσεις του οδικού δικτύου ▪ Βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης ▪ Περιορισμός ταχύτητας, επιβολή της τήρησης των ορίων ταχύτητας και επαρκής οδική σήμανση. ▪ Ρυθμιστικά μέτρα (κυρίως σημειακά) σε επίπεδο οικισμών για την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε κύριο ή/και τοπικό δίκτυο. ▪ Ενίσχυση της ευελιξίας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών (οδικό δίκτυο) - Ανάδειξη του περιβάλλοντος.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ 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). ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου & εστιασμένες παρεμβάσεις σε συγκεκριμένους κόμβους ή/και οδικά τμήματα	
Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Σύμφωνα με την βιβλιογραφία¹⁴, το οδικό περιβάλλον αποτελεί τον δεύτερο σημαντικότερο παράγοντα πρόκλησης των οδικών ατυχημάτων. Ο παράγοντας αυτός αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, στις συνθήκες κυκλοφορίας, φωτισμού (και καιρού) καθώς και στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής (αστικό – περιαστικό περιβάλλον, χρήσεις γης, παρόδια εμπόδια, κ.α.). Για τον προσδιορισμό των προβλημάτων οδικής ασφάλειας στο δίκτυο, η συνήθης μεθοδολογία στηρίζεται (μεταξύ άλλων) στον καταρχήν εντοπισμό των μελανών (επικίνδυνων) θέσεων σύμφωνα και με τα στατιστικά στοιχεία ατυχημάτων και κυκλοφορίας των θέσεων εκείνων, που παρουσιάζουν αυξημένη επικινδυνότητα. Η εφαρμογή επεμβάσεων για την μείωση ή/και την εξαφάνιση των ατυχημάτων αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία που περιλαμβάνει κατ'ελάχιστον βελτιώσεις στην σήμανση, στον ηλεκτροφωτισμό, στην ασφάλιση και στα οδοστρώματα.</p>

¹⁴ <https://www.nrso.ntua.gr/geyannis/wp-content/uploads/geyannis-pc44.pdf>



Εικόνα 20: Θέσεις ατυχημάτων στην Αλοννήσο (Πηγή: Δ/ση Αστυνομίας Μαγνησίας – βλ. και Παραδοτέο 3)

Ειδική περιγραφή μέτρου

Σε οριζόντια 5ετίας, προτείνεται:

- 1α. Διερεύνηση των δυνατοτήτων βελτίωσης της σήμανσης και της γεωμετρίας των:
 - α)κόμβος προς Χώρα/Γέρακα στο Πατηήρι και,
 - β)κόμβος προς Βότση.

Ενδεικτικές παρεμβάσεις είναι: η τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος εγκάρσια προς την κυκλοφορία των οχημάτων για μείωση της ταχύτητας, η ένταση της κατακόρυφης σήμανσης και η τοποθέτηση οριζόντιας σήμανσης.

- 1β. Μελέτη εφαρμογής σύμφωνα με τις προτάσεις διερεύνησης για τους προαναφερόμενους κόμβους.

2. Βελτίωση της ποιότητας του οδοστρώματος, όπου παρατηρούνται φθορές. Έμφαση στο κύριο οδικό δίκτυο του νησιού, στις νέες ασφαλτοστρώσεις και στη βελτίωση ασφαλτοστρωμένων οδών κυρίως προς τις παραλίες του βόρειου τμήματος του νησιού.
3. Βελτίωση της σήμανσης προς αδιαμόρφωτο χώρο στάθμευσης βόρεια του κοιμητηρίου της Χώρας Αλοννήσου.
4. Διερεύνηση των δυνατοτήτων της γεωμετρικής βελτίωσης του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά, λόγω της υψηλής επικινδυνότητας της υφιστάμενης χάραξης, κυρίως κατά την αριστερή στροφή από την δευτερεύουσα οδό και την δεξιά στροφή από την πρωτεύουσα οδό.



Εικόνα 21: Επισήμανση του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά, για τον οποίο απαιτείται η αλλαγή της χάραξης

Σε ορίζοντα 10ετίας, προτείνεται:

1. Συνέχιση προγράμματος/δράσης για τα (1β) & (2), σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία.
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.

Σε ορίζοντα >10ετίας, προτείνεται:

> Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης (αναφορικά με την κατασκευή του κόμβου προς Μεγάλο Μουρτιά), σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία.

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X

	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, έως και το τέλος της περιόδου >10ετίας (ανά περίπτωση επιμέρους μέτρων (βλ. και πίνακα εκτίμησης προϋπολογισμού).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none">✓ Αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο Δήμο✓ Βελτίωση της προσπελασιμότητας✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027».	

Στρατηγικός στόχος: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας

M3.4: Εστιασμένες παρεμβάσεις στο πλαίσιο διαχείρισης της κυκλοφορίας (καταγραφή σήμανσης, GIS, κ.α.)

Προτεραιότητες	✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ενίσχυση της ευελιξίας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών (οδικό δίκτυο) μέσω ολοκληρωμένου αρχείου σήμανσης στο Δήμο.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Προβλήματα οδικής ασφάλειας σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου.

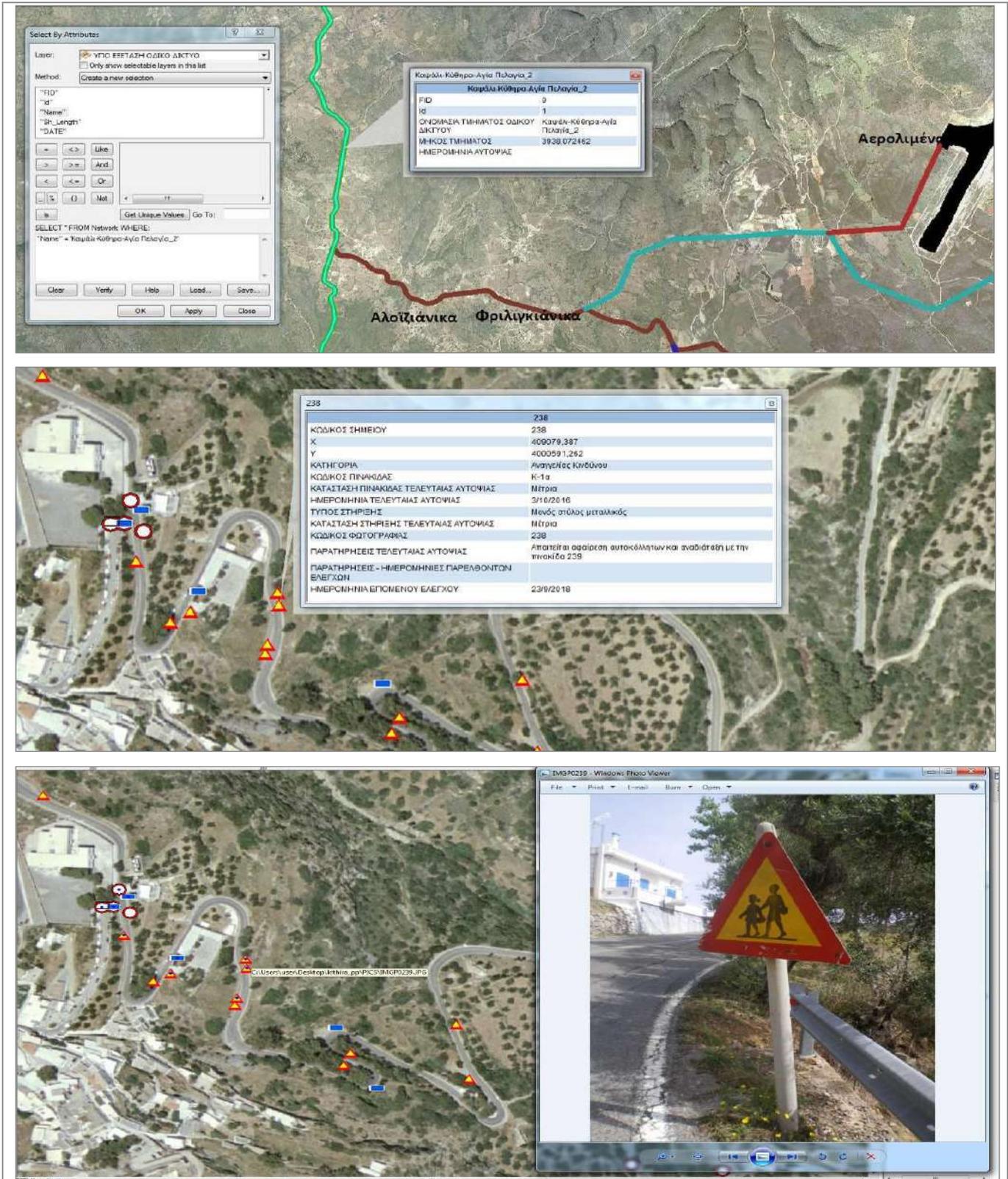
Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου

Γενική περιγραφή μέτρου

Η ολοκληρωμένη σήμανση ενός δικτύου αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο για την ορθή λειτουργία του και την ασφαλή εξυπηρέτηση των χρηστών του (τόσο κινούμενα οχήματα όσο και πεζούς). Η ελλιπής πληροφόρηση και κατ'επέκταση η ελλιπής ύπαρξη ή/και χρωθέτηση σήμανσης στο δίκτυο (περιλαμβάνει πινακίδες αναγγελίας κινδύνου, ρυθμιστικές πινακίδες και λοιπές πληροφοριακές και πρόσθετες πινακίδες) μπορεί να αποτελέσει ακόμα και παράγοντα πρόκλησης των τροχαίων ατυχημάτων.

Ως εκ τούτου, η καταγραφή και αποτύπωση της κατακόρυφης ρυθμιστικής σήμανσης στο δίκτυο του νησιού σε περιβάλλον GIS, δύναται να παρέχει μια ολοκληρωμένη βάση δεδομένων διαχείρισης των πινακίδων σήμανσης που θα επιτρέπει στο Δήμο, σε κάθε περίπτωση, την γρήγορη αναζήτηση και απεικόνιση της θέσης της εκάστοτε πινακίδας, της κατάστασης καθώς και των απαραίτητων εργασιών συντήρησής της.





Εικόνα 22: Απεικόνιση ρυθμιστικής σήμανσης στη νήσο των Κυθήρων, σε περιβάλλον CAD (φώτο 1) και σε περιβάλλον GIS (φώτο 2,3,4) (Πηγή: αρχείο αναδόχου).

Ειδική περιγραφή μέτρου	Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στο οδικό δίκτυο του νησιού (σύμφωνα και με το έγγραφο του ΥΠΕΣ, Αρ.Πρωτ.Οικ:20344-21-5-2013) 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.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 5ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για την αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στο Δήμο.	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027». • Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Ελλάδας (2019). • Εθνική στρατηγική ευφών συστημάτων μεταφορών 2015-2025. 	

Υποστηρικτικά μέτρα (5-10ετίας ή/και περισσότερων ετών) στο πλαίσιο του Στρατηγικού στόχου και των προτεραιοτήτων κινητικότητας

- Εκπαίδευση μαθητών και παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης και οδικής ασφάλειας.
- Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας.
- Επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλοννήσου.

Στρατηγικός στόχος: Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης στους οικισμούς & Εμπορευματικές μεταφορές	
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)	
Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος ✓ Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών ✓ Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης ✓ Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις αναφορικά με τη ζήτηση στάθμευσης ✓ Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κανονισμοί/Ρυθμίσεις στάθμευσης παρά την οδό ή/και εκτός οδού. ▪ Διαχείριση χώρων στάθμευσης - Στρατηγικές (πολιτικές διαχείρισης της ζήτησης).
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> × 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. × Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου & εστιασμένες παρεμβάσεις στους κύριους τουριστικούς οικισμούς του νησιού	
Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Το πρόβλημα της στάθμευσης τόσο στις πόλεις όσο και στα νησιά (με την πλειοψηφία των τελευταίων να στερούνται ενός οργανωμένου δομικού σχεδίου) είναι διαχρονικό, ενώ τα τελευταία χρόνια γίνεται εντονότερο καθώς έχει αυξηθεί η παρουσία των αυτοκινήτων και κατ'επέκταση η ανάγκη εύρεσης χώρου για την στάθμευσή τους. Στα μικρά (τουριστικά) νησιά (όπως και η Αλόνησος), το πρόβλημα της στάθμευσης οξύνεται κατά την τουριστική περίοδο όπου οι υφιστάμενοι χώροι/θέσεις στάθμευσης παρά την οδό και οι λιγοστοί χώροι εκτός οδού είναι ασφυκτικά κατειλημμένοι από τα σταθμευμένα οχήματα τόσο των κατοίκων, των εργαζομένων όσο και των επισκεπτών, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται σοβαρά προβλήματα οχλούσας και παράνομης στάθμευσης.</p>

Η εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής διαχείρισης & οργάνωσης στάθμευσης στο Δήμο κρίνεται επιβεβλημένη, αξιοποιώντας κατά το δυνατόν περισσότερο, τις υφιστάμενες υποδομές (αναβάθμιση) αλλά και εξασφαλίζοντας νέους χώρους ανά κατηγορία οχημάτων (ΕΙΧ, ΤΑΞΙ, δίκυκλα, ΑμεΑ, ποδήλατα, ηλεκτρικά οχήματα, κ.α.) προκειμένου να καλυφθούν οι νέες ανάγκες και τάσεις.



Εικόνα 23: Χώρος στάθμευσης εκτός οδού στο Πατητήρι και ρυθμίσεις (απαγορεύσης) στάθμευσης παρά την οδό από/προς Χώρα Αλοννήσου (Πηγή: αυτοψία/αρχείο αναδόχου)

Ειδική περιγραφή μέτρου

1. Οργάνωση και σχεδιασμός υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού - Εξέταση επέκτασης ή/και βελτίωσης της χωρητικότητας τους.

Συγκεκριμένα, προτείνεται:

- ☞ Η αναδιαμόρφωση (μέσω οριζόντιας σήμανσης¹⁵) των θέσεων στάθμευσης στον υφιστάμενο δημοτικό χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου, πλησίον της Πυροσβεστικής. Κρίνεται σκόπιμη η απομάκρυνση των κάδων απορριμμάτων που καταλαμβάνουν σημαντική έκταση εντός του χώρου στάθμευσης, με σκοπό την εκμετάλλευση του συνόλου της χωρητικότητάς του. Επιπλέον, προτείνεται και η χωροθέτηση των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία¹⁶.
- ☞ Στο πλαίσιο της ανέγερσης του ΚΕΕΚ Αλοννήσου, προτείνεται να υπάρξει μέριμνα για τη χωροθέτηση επιπλέον θέσεων στάθμευσης για την κάλυψη των αναγκών τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών του οικισμού της Στενής Βάλας (δεδομένου ότι δεν υφίσταται δημοτικός χώρος στάθμευσης στην περιοχή). *Εναλλακτικά, σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, (βλ. και (2), που ακολουθεί).*

Στο ίδιο πλαίσιο, προτείνεται:

- ☞ Η οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης. Το εσωτερικό τμήμα του κρηπιδώματος διαθέτει αρκετά μεγάλο πλάτος, ώστε να είναι δυνατή η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων.

2. Εύρεση νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε κατ'εξοχήν τουριστικούς οικισμούς: Πατητήρι, Χώρα Αλοννήσου και Στενή Βάλα.

¹⁵ Π.Δ.455/76, όπως αυτό τροποποιήθηκε με τα Π.Δ.379/80 και 326/90 και ισχύει σήμερα.

¹⁶ ΦΕΚ Β6213/2022.

	<p>Η αναζήτηση για κατάλληλο χώρο δύναται να περιλαμβάνει τόσο τις δημοτικές εκτάσεις, όσο και την πιθανότητα ενοικίασης ιδιωτικής έκτασης.</p> <p>3. Συντήρηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης αναφορικά με τις ρυθμίσεις στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης.</p>	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, έως και το τέλος της περιόδου >10ετίας (ανά περίπτωση επιμέρους μέτρων (βλ. και πίνακα εκτίμησης προϋπολογισμού).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Διαμόρφωση/υιοθέτηση συγκεκριμένης πολιτικής στάθμευσης παρά την οδό ✓ Αποτελεσματική οργάνωση στάθμευσης με στόχο την αναβάθμιση/βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων > μείωση της κυκλοφοριακής, έστω σημειακής, συμφόρησης στο νησί ✓ Αντιμέτωπιση της περιβαλλοντικής όχλησης από την μείωση κατανάλωσης καυσίμων στην προσπάθεια εύρεσης στάθμευσης 	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» (ΣΠ2, ΕΣ(vii)). • Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων (ΣΣ-2: Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) 	

Στρατηγικός στόχος: Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης στους οικισμούς & Εμπορευματικές μεταφορές

M4.2: Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης (θέσεις ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις, κ.α.) και λοιπά μέτρα

Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση ✓ Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών ✓ Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης ✓ Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις αναφορικά με τη ζήτηση στάθμευσης ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κανονισμοί/Ρυθμίσεις στάθμευσης παρά την οδό ή/και εκτός οδού. ▪ Χωροθέτηση χώρων/θέσεων στάθμευσης λοιπών κατηγοριών (ποδήλατα, ΑμεΑ, κ.α.) ▪ Διαχείριση/προσαρμογή ζωνών φορτοεκφόρτωσης στο δίκτυο.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Έντονα προβλήματα παράνομης και οχλούσας στάθμευσης. ✗ Έλλειψη χώρων στάθμευσης (επαρκούς χωρητικότητας), γενικά στο Δήμο. ✗ Περιορισμένη διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών. ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).
Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου & εστιασμένες παρεμβάσεις στους κύριους τουριστικούς οικισμούς του νησιού	
Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Η διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες οχημάτων όπως ΑμεΑ, και θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε περιοχές με αυξημένη ζήτηση (π.χ. εμπορίου, εστίασης/ αναψυχής, τουριστικές ζώνες), συμβάλλει αποτελεσματικά στην οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό, ενώ βελτιώνει τις συνθήκες κυκλοφορίας και τις συνεπαγόμενες περιβαλλοντικές ή/και οικονομικές οχλήσεις.</p>

Επιπλέον, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β6213/2022), άρθρο 25 ορίζεται ότι στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων



καθορίζεται σε 3,50μ. Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50μΧ6,60μ. Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο. Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης...Οι χώροι στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία σε οργανωμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης πρέπει να βρίσκονται κοντά στην είσοδο/έξοδο και να υπάρχει καθοδηγητική πινακίδα για τον εύκολο εντοπισμό τους. Επιπλέον, διαφοροποιούνται από το οδόστρωμα με τη χρήση ειδικού αντιολισθητικού υλικού για άσφαλο, χρώματος μπλε με λευκό περίζωμα και λευκό διεθνές σήμα στο κέντρο της θέσης.



Εικόνα 24: Χώρος στάθμευσης για ΑμεΑ (Χώρα Αλοννήσου) και για λοιπές ειδικές κατηγορίες οχημάτων (Πατητήρι) (Πηγή: αυτοψία/αρχείο αναδόχου)

Ειδική περιγραφή μέτρου

1. Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του

	νησιού (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις). 2. Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του νησιού (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις) κατόπιν ειδικής μελέτης που θα αποτυπώνονται οι ανάγκες στάθμευσης των εμπορευματικών μεταφορών.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 5ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Διαμόρφωση/υιοθέτηση συγκεκριμένης πολιτικής στάθμευσης παρά την οδό ✓ Αποτελεσματική οργάνωση στάθμευσης με στόχο την αναβάθμιση/βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων > μείωση της κυκλοφοριακής, έστω σημειακής, συμφόρησης στο νησί ✓ Αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής όχλησης από την μείωση κατανάλωσης καυσίμων στην προσπάθεια εύρεσης στάθμευσης 	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» (ΣΠ2, ΕΣ(vii)). • Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων (ΣΣ-2: Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) 	

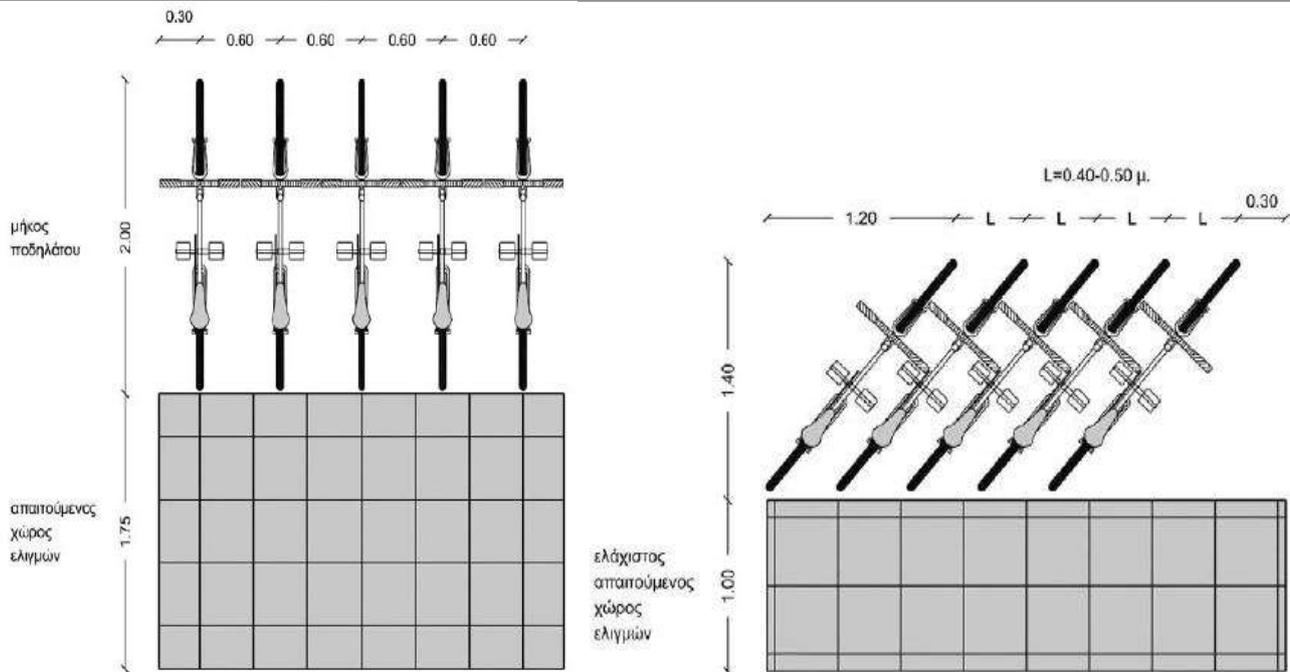
Στρατηγικός στόχος: Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης στους οικισμούς & Εμπορευματικές μεταφορές

M4.3: Εγκατάσταση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού

Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου ✓ Προσπελασιμότητα - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εσωτερικό των οικισμών ✓ Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης ✓ Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις αναφορικά με τη ζήτηση στάθμευσης ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κανονισμοί/Ρυθμίσεις στάθμευσης παρά την οδό ή/και εκτός οδού. ▪ Χωροθέτηση χώρων/θέσεων στάθμευσης λοιπών κατηγοριών (ποδήλατα, ΑμεΑ, κ.α.)
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ 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.
Πεδίο εφαρμογής: Εστιασμένες παρεμβάσεις στους κύριους τουριστικούς οικισμούς του νησιού	
Γενική περιγραφή μέτρου	<p>Σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β1053/2016¹⁷), σε κάθε διαμορφωμένο δίκτυο ποδηλάτου, απαραίτητη είναι η διαμόρφωση κατάλληλων υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων με στόχο την προώθηση της χρήσης του ως μέσο καθημερινής αστικής μετακίνησης. Οι συγκεκριμένες υποδομές θα πρέπει να διαμορφώνονται κατά τρόπο που να τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 34 του ΚΟΚ αλλά και να μην παρεμποδίζονται οι υπόλοιπες λειτουργίες του δημόσιου χώρου (κυκλοφορία οχημάτων, κίνηση πεζών, κ.α.).</p> <p>Κατά κανόνα, οι υποδομές στάθμευσης χωροθετούνται:</p> <p>α) Κατά μήκος των διαδρομών ποδηλάτων για την εξυπηρέτηση των χρηστών τους αλλά και για την προσέλκυση νέων.</p> <p>β) Πλησίον σημαντικών προορισμών, όπως κεντρικές περιοχές, δημόσια κτίρια, πλατείες,</p>

¹⁷ Υπ' αριθμ. ΔΟΥ/ΟΙΚ1920: Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων).

χώροι αναψυχής και άθλησης, χώροι πρασίνου, σχολεία, νοσοκομεία, πόλοι έλξης μετακινήσεων, κλπ.
 γ) Σε θέσεις ώστε οι ποδηλάτες να μπορούν να συνεχίσουν την πορεία προς τον προορισμό τους, αφότου έχουν σταθμεύσει το ποδήλατό τους.



Εικόνα 25: Βασικές διαστάσεις υποδομής στάθμευσης ποδηλάτων σε συνθήκες επαρκούς ή περιορισμένου χώρου αντίστοιχα (ΦΕΚ Β 1053/2016).



Εικόνα 26: Ενδεικτική απεικόνιση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων παρα την οδό (Πηγή: διαδίκτυο)

Ειδική περιγραφή μέτρου

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 Πατηήρι,
 - 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.

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 5ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Διαμόρφωση/υιοθέτηση συγκεκριμένης πολιτικής στάθμευσης παρά την οδό ✓ Αποτελεσματική οργάνωση στάθμευσης με στόχο την αναβάθμιση/βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων > μείωση της κυκλοφοριακής, έστω σημειακής, συμφόρησης στο νησί ✓ Αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής όχλησης από την μείωση κατανάλωσης καυσίμων στην προσπάθεια εύρεσης στάθμευσης 	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» (ΣΠ2, ΕΣ(vii)). • Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων (ΣΣ-2: Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) 	

Στρατηγικός στόχος: Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης στους οικισμούς & Εμπορευματικές μεταφορές

M4.4: Πρόταση διαχείρισης λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης (ωράριο, κανονισμός κ.α.)

Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης ✓ Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις αναφορικά με τη ζήτηση στάθμευσης ✓ Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κανονισμοί/Ρυθμίσεις στάθμευσης παρά την οδό ή/και εκτός οδού. ▪ Διαχείριση/προσαρμογή ζωνών φορτοεκφόρτωσης στο δίκτυο. ▪ Μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εμπορευματική κίνηση (στο πλαίσιο διατήρησης της βιωσιμότητας του οικισμού).
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Έντονα προβλήματα παράνομης και οχλούσας στάθμευσης. ✗ Έλλειψη χώρων στάθμευσης (επαρκούς χωρητικότητας), γενικά στο Δήμο. ✗ Περιορισμένη διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών. ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).

Πεδίο εφαρμογής: Εστιασμένες παρεμβάσεις στους κύριους τουριστικούς οικισμούς του νησιού

Γενική περιγραφή μέτρου	Σύμφωνα με την βιβλιογραφία, η υιοθέτηση ειδικών μέτρων διαχείρισης λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης περιλαμβάνουν μέτρα/παρεμβάσεις (πέρα της διαμόρφωσης των ειδικών θέσεων) όπως: α)Θέσπιση και εφαρμογή αυστηρού ωραρίου φορτοεκφορτώσεων, β)Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο cargo bikes και με οχήματα "καθαρές" ενέργειας και γ)Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής (κατόπιν ειδικής μελέτης).
--------------------------------	---



Εικόνα 27: Ενδεικτική απεικόνιση ρυθμίσεων φορτοεκφόρτωσης/τροφοδοσίας (Πηγή: διαδίκτυο)

Ειδική περιγραφή μέτρου	Υιοθέτηση ειδικών μέτρων (ειδικά ωράρια τροφοδοσίας - χρονικοί περιορισμοί, κοινός χώρος φορτοεκφόρτωσης, χρήσης χώρων στάσης για την λήψη εμπορευμάτων, κ.α.) για την
--------------------------------	--

	εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μεταφορών. Η πρόταση συνδέεται και με την χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης περιλαμβάνοντας και την γενικότερη διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας στο κύριο οδικό δίκτυο των οικισμών με δεδομένη την ασφαλή κινητικότητα των λοιπών μεταφοράς και με στόχο την αποφυγή διπλοπαρκαρίσματος, κυκλοφοριακής συμφόρησης ή/και ακόμα και την πραγματοποίηση των εργασιών τροφοδοσίας τόσο σε λωρίδες κυκλοφορίας όσο και στα πεζοδρόμια.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σε ορίζοντα 5ετίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Διαμόρφωση/υιοθέτηση συγκεκριμένης πολιτικής στάθμευσης παρά την οδό ✓ Αποτελεσματική οργάνωση στάθμευσης με στόχο την αναβάθμιση/βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων > μείωση της κυκλοφοριακής, έστω σημειακής, συμφόρησης στο νησί ✓ Αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής όχλησης από την μείωση κατανάλωσης καυσίμων στην προσπάθεια εύρεσης στάθμευσης 	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027» (ΣΠ2, ΕΣ(vii)). • Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Νήσων Βορείων Σποράδων (ΣΣ-2: Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) 	

Υποστηρικτικά μέτρα (5-10ετίας ή/και περισσότερων ετών) στο πλαίσιο του Στρατηγικού στόχου και των προτεραιοτήτων κινητικότητας

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

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

M5.1: Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων

<p>Προτεραιότητες</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης ✓ Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις αναφορικά με τη ζήτηση στάθμευσης ✓ Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
<p>Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μέτρα διαχείρισης ζήτησης στάθμευσης & διαχείρισης κινητικότητας ▪ Βελτιστοποίηση και αναβάθμιση υπάρχουσων υποδομών ▪ Επένδυση σε νέες υποδομές κινητικότητας ▪ Επίτευξη καταλληλότερης κοινωνικής και περιβαλλοντικά βέλτιστης χρήσης του αστικού δημόσιου χώρου. ▪ Συμβολή στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη.
<p>Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ Ανεπαρκής διαμόρφωση του δημόσιου χώρου του οδικού δικτύου (κύριου ή/και δευτερεύοντος) και μειωμένη προσβασιμότητα ευπαθών κοινωνικών ομάδων Απουσία υποδομών ΑμεΑ/ΑΜΚ. ✗ 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.

	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Έλλειψη χώρων στάθμευσης (επαρκούς χωρητικότητας), γενικά στο Δήμο. ✗ 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).
--	--

Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου και εστιασμένες παρεμβάσεις στους κύριους τουριστικούς οικισμούς του νησιού

Γενική περιγραφή μέτρου Τis τελευταίες δεκαετίες, σε παγκόσμιο επίπεδο έχουν υλοποιηθεί/υιοθετηθεί εφαρμογές για την διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης προκειμένου να προσδιοριστούν αποδοτικότεροι τρόποι ελέγχου της κυκλοφοριακής κατάστασης καθώς και της ζήτησης/αξιοποίησης κάθε χώρου αντίστοιχα. Οι εφαρμογές αυτές κρίνονται απαραίτητες για την ορθή λειτουργία οποιουδήποτε κυκλοφοριακού συστήματος επηρεάζοντας σε μεγάλο βαθμό την βιώσιμη κινητικότητα και κατ'ουσίαν την ανθεκτικότητά του. Υπό τους όρους αυτούς θα πρέπει να διευκολυνθεί η κυκλοφορία με τη διαχείριση της στάθμευσης σε συνδυασμό με τον περιορισμό ή την αντικατάσταση της χρήσης του Ι.Χ. από εναλλακτικά μέσα. Στόχος της βιώσιμης κινητικότητας δεν είναι η απαγόρευση της χρησιμοποίησης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, αλλά η σχεδίαση των περιοχών με τρόπο που θα επιτρέπει στους ανθρώπους να απαλλαγούν οριστικά από αυτό¹⁸.



¹⁸ Banister, D. «The sustainable mobility paradigm» Transport Policy, 15(2), p.73, 2008



Εικόνα 28: Έξυπνα συστήματα για την διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης σε χώρους εκτός οδού ή/και παρά την οδό και απεικόνιση σχετικών αισθητήρων σε ράμπες ΑμεΑ (Πηγή: διαδίκτυο)



Εικόνα 29: Χάρτης που απευθύνεται στους πεζούς, Λονδίνο (Πηγή: Πολεοδομικός σχεδιασμός και Μεταφορές, 2007) & Ενεργειακό infokiosk με παγκάκι στο Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης (Πηγή: διαδίκτυο)

Ειδική περιγραφή μέτρου

Σε ορίζοντα 5ετίας, προτείνεται:

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

Ενδεικτικά σημεία τοποθέτησης των πινακίδων αυτών είναι:

α) Η είσοδος του οικισμού του Πατητηρίου μετά τη διασταύρωση προς Χώρα/Γέρακα ώστε να είναι ορατή από όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου του νησιού, που εισέρχονται στο Πατητήρι και,

β) Στη Χώρα πριν την είσοδο του οικισμού.

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>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>Σε ορίζοντα 10ετίας, προτείνεται:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Πρόταση για τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων της συγκοινωνίας του Δήμου. 2. Δημιουργία πλατφόρμας, αντίστοιχης με το infokiosk, για την προώθηση των σημείων ενδιαφέροντος του Δήμου και των εναλλακτικών τρόπων επίσκεψης αυτών (δημόσια συγκοινωνία, πεζή μετακίνηση και πράσινες διαδρομές, ποδήλατο, ΕΠΗΟ). 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>Σε ορίζοντα >10ετίας, προτείνεται:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Συντήρηση και ενημέρωση των ηλεκτρονικών εφαρμογών που έχουν αναπτυχθεί έως και την 10ετία (π.χ. <i>έξυπνο σύστημα στάθμευσης, τηλεματική για τη δημοτική συγκοινωνία κ.λπ.</i>). 																
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	<table border="1"> <tr> <td>Μελέτη σκοπιμότητας</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Εγκρίσεις προ εφαρμογής</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Διαδικασία Δημοπράτησης</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Αναζήτηση χρηματοδότησης</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Άλλη δράση Ωριμότητας</td> <td></td> </tr> </table>	Μελέτη σκοπιμότητας		Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		Διαδικασία Δημοπράτησης	X	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Μελέτη σκοπιμότητας																	
Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου																	
Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X																
Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X																
Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων																	
Διαδικασία Δημοπράτησης	X																
Αναζήτηση χρηματοδότησης	X																
Άλλη δράση Ωριμότητας																	
Χρονοδιάγραμμα	<p>Μέτρα εντός της 5ετίας & 10ετίας - Αφορά όμως το σύνολο του ΣΒΑΚ, μέσω και της συντήρησης και ενημέρωσης των ηλεκτρονικών εφαρμογών που θα έχουν αναπτυχθεί έως και το τέλος της 10ετίας.</p>																
Εμπλεκόμενοι φορείς	<p>Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων</p> <p>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)</p>																
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Περιβαλλοντική βιωσιμότητα στις μεταφορικές δραστηριότητες (κυκλοφορία και στάθμευση) ✓ Ενσωμάτωση δράσεων/εφαρμογών για μεγαλύτερη ευελιξία στην παροχή δεδομένων κυκλοφορίας 																

	<ul style="list-style-type: none">✓ 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✓ Μείωση της ρύπανσης, της ηχορύπανσης > Βελτίωση της ποιότητας του αέρα
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none">• Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027».• Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Ελλάδας (2019).• Εθνική στρατηγική ευφών συστημάτων μεταφορών 2015-2025.

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

M5.2: Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα

Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου ✓ Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος ✓ Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης ✓ Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα φιλικών προς το περιβάλλον ✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις - Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος ✓ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
Γενικό περιεχόμενο / αντικείμενο μέτρων/δράσεων	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μέτρα διαχείρισης ζήτησης στάθμευσης & διαχείρισης κινητικότητας ▪ Επένδυση σε νέες υποδομές κινητικότητας ▪ Επίτευξη καταλληλότερης κοινωνικής και περιβαλλοντικά βέλτιστης χρήσης του αστικού δημόσιου χώρου. ▪ Συμβολή στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. ▪ Αύξηση στον εισερχόμενο τουρισμό μέσω προβολής της νέας κουλτούρας που προάγει εναλλακτικούς τρόπους κινητικότητας και οικολογικής συνείδησης.
Προβλήματα που εξυπηρετούνται / αντιμετωπίζονται	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Απουσία υποδομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) για την ενθάρρυνση της χρήσης τους. ✗ 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. ✗ Σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και του ήπιου χαρακτήρα του νησιού (κύριοι οικισμοί).

Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Αλοννήσου και εστιασμένες παρεμβάσεις στους κύριους τουριστικούς οικισμούς του νησιού

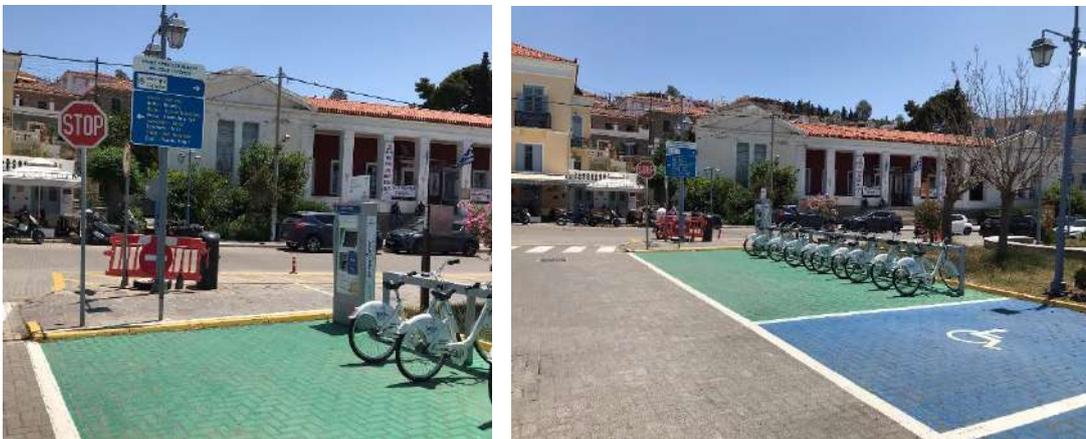
Γενική περιγραφή μέτρου Στην Ελλάδα, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, η μετάβαση σε μια οικονομία που βασίζεται στην κατανάλωση λιγότερων ορυκτών πόρων συνεχίζεται. Ο τομέας των μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τρίτο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το ένα πέμπτο των εκπομπών του θερμοκηπίου. Έτσι, τα πιθανά οφέλη από την ηλεκτροδότηση του τομέα των μεταφορών μέσω των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) είναι τεράστια και μπορούν να επηρεάσουν την ποιότητα ζωής με

πρωτόγνωρο τρόπο συμβάλλοντας στην επίτευξη των αρχών της αειφορίας και της βελτίωσης του αστικού ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος. Το παραπάνω δύναται να εφαρμοστεί μέσω διαφόρων τρόπων όπως είναι:

- α) Η ενίσχυση των δημοσίων μέσων μεταφοράς (αλλαγή του στόλου με οχήματα πράσινης τεχνολογίας),
- β) Η προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης, ιδίως των μη μηχανοκίνητων (πεζοί, ποδήλατα, ηλεκτρικά οχήματα μικρού κυβισμού) και,
- γ) Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην κινητικότητα, στο πλαίσιο των καθημερινών μετακινήσεων.



Εικόνα 30: Ηλεκτροκίνηση (σταθμός φόρτισης Η/Ο ΕΙΧ στην Αστυπάλαια), ΕΠΗΟ και ηλεκτρικά οχήματα για την κάλυψη τοπικών αναγκών όπως Λιμενικό Σώμα και Αστυνομία στη Χάλκη (Πηγή: διαδίκτυο) – Νησιά που έχουν το ρόλο «Προτύπου» αναφορικά με την προώθηση εναλλακτικών, βιώσιμων μέσων μετακίνησης.



Εικόνα 31: Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων στο λιμένα του Δήμου Πόρου (Πηγή: αρχείο αναδόχου).

Ειδική περιγραφή μέτρου

Σε ορίζοντα 5ετίας, προτείνεται:

1. Προτεραιοποίηση της ανάπτυξης των υποδομών για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών ποδηλάτων, σύμφωνα και με το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.
2. Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.
3. Προμήθεια νέου ήπιου 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

ωρίμανσης	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, έως και το τέλος της περιόδου >10ετίας (ανά περίπτωση επιμέρους μέτρων (βλ. και πίνακα εκτίμησης προϋπολογισμού).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη όλων των συναρμόδιων κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ για τη χωροθέτηση σταθμών φόρτισης Η/Ο - Έγκριση ΔΕΔΔΗΕ.	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Περιβαλλοντική βιωσιμότητα στις μεταφορικές δραστηριότητες (κυκλοφορία και στάθμευση) ✓ Ενσωμάτωση δράσεων/εφαρμογών για μεγαλύτερη ευελιξία στην παροχή δεδομένων κυκλοφορίας ✓ Επενδύσεις σε νέες υποδομές > Επίτευξη καταλληλότερων μέσων για την βέλτιστη χρήση του δημόσιου χώρου ✓ Επιρροή στην συμπεριφορά των πολιτών έναντι της κινητικότητας ✓ Μείωση της ρύπανσης, της ηχορύπανσης > Βελτίωση της ποιότητας του αέρα ✓ Τουριστική βιωσιμότητα 	
Συσχέτιση επιλεγέντος μέτρου με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια	<ul style="list-style-type: none"> • Περιφερειακό Πρόγραμμα «Θεσσαλία 2021-2027». • Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Ελλάδας (2019). • Εθνική στρατηγική ευφυών συστημάτων μεταφορών 2015-2025. 	

1.5 Συνέργειες μέτρων

	M.1.1	M.1.2	M.1.3	M.1.4	M.1.5	M.1.6	M.1.7	M.2.1	M.2.2	M.3.1	M.3.2	M.3.3	M.3.4	M.4.1	M.4.2	M.4.3	M.4.4	M.5.1	M.5.2
M.1.1		X	X	X		X			X	X	X	X		X	X			X	X
M.1.2	X		X	X		X			X	X	X	X			X			X	X
M.1.3	X	X		X		X			X	X					X			X	
M.1.4	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X			X		X		X	X
M.1.5		X		X		X	X				X								
M.1.6		X	X	X	X						X	X		X					
M.1.7		X		X	X				X		X	X			X			X	X
M.2.1		X	X	X	X				X		X	X						X	X
M.2.2	X	X	X	X	X		X	X			X	X				X		X	X
M.3.1	X	X	X	X			X		X			X				X			
M.3.2		X		X	X	X	X	X	X					X	X	X	X	X	X
M.3.3			X							X				X					
M.3.4										X		X		X	X	X		X	
M.4.1				X											X			X	X
M.4.2	X	X	X	X			X				X			X			X	X	X
M.4.3		X		X		X		X	X	X				X				X	X
M.4.4											X				X			X	
M.5.1		X		X				X	X	X	X		X	X	X	X			X
M.5.2				X			X	X	X					X	X	X		X	

1.6 Προεκτίμηση κόστους έργων/μέτρων και λοιπά περιγραφικά στοιχεία

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα προτεινόμενα μέτρα/έργα υποδομών ανά τομέα παρέμβασης με εκτίμηση του κόστους των απαιτούμενων μελετών τόσο ανά τομέα όσο και συνολικά, ή/και λοιπών ενεργειών που θα χρειασθούν για την υλοποίησή τους με αντίστοιχες (ενδεικτικές) πηγές χρηματοδότησης καθώς και χρονοδιάγραμμα ανά χρονικό ορίζοντα.

Επισημαίνεται ότι το Συνολικό Μέσο Κόστος Παρέμβασης ανά/m² κυμαίνεται από 86 έως 128€/m² , **σύμφωνα και με τον Οδηγό Ανασχεδιασμού αστικών οδών σε Δήμους (2019)**. Οι τιμές αυτές αντιπροσωπεύουν το μέσο όρο των περισσότερων παρεμβάσεων με χρήση των πλέον συνηθισμένων υλικών πεζοδρομήσεων, ενώ δύναται να μειωθούν εφόσον οι παρεμβάσεις είναι ήπιες και μικρής κλίμακας, π.χ. απλή διαπλάτυνση πεζοδρομίων ή να αυξηθούν σημαντικά εφόσον το κόστος των υλικών και του αστικού εξοπλισμού που συνοδεύει την παρέμβαση είναι υψηλό.

Η αμοιβή των μελετών εκτιμάται επίσης κατά προσέγγιση, διατηρώντας πάντα ένα ελάχιστο κόστος μελέτης, που συναρτάται με το είδος παρέμβασης.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΛΟΙΠΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	
		Τοπογραφικές απαιτήσεις στο Δήμο <i>(Απορροάζει ad hoc από την Υπηρεσία ανάλογα με την ύπαρξη διαθέσιμων τοπογραφικών)</i>												1.Ιδιαί πόροι	
ΠΜ1	Μ.1.1	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Πραγματοποιώντας Πράσινη κατασκευή νέων ή/και διασφάλισης (αναδιαμόρφωση) των υφιστάμενων πεζοδρομίων <1,5μ.	500	m2	100,0 €	15.000,0 €	80.000,0 €						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τραγαίας, Απασ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδα (δ. Αστικών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Ιδιαί πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27.	
		Διασφάλιση πεζοδρομίων, όπου είναι απαραίτητα, στο τμήμα μεταξύ του χώρου στάθμευσης του Πατητηρίου και του κόμβου Δημαρχείου.													
(**Τιμές κατά προέγερση με βάση τον Οδηγό Ανασχεδιασμού αστικών οδών -ΜΟΔ 2019)															
ΠΜ1	Μ.1.2	1. Ανα-διαμόρφωση υφιστάμενων πεζοδρομίων (οδηγοί άδευσης τυφλών, ράμπες ΑμεΑ, ύψος αστικού έρπαισμού). Η πρόταση αφορά τις περιοχές: α) παρά των σχολείων της Αλοννήσου και του Δημαρχείου και του ιατρείου, μεταξύ του κόμβου προς Χώρα/Έρακα και β) του κόμβου του Δημαρχείου, επί του δυτικού κλάδου προς το λιμάνι από τη διασταύρωση με την κεντρική οδό έως το Δημαρχείο και στον λιμένα.											Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τραγαίας, Απασ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδα (δ. Αστικών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Ιδιαί πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27.	
		2. Απομάκρυνση εμπόδων, όπου είναι δυνατών και ειδικότερα σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους (<1,5μ.) (βλ. και βασικούς όρους του Πατητηρίου από τον λιμένα).												Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τραγαίας, Απασ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδα (δ. Αστικών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Ιδιαί πόροι
		3. Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Πρασινομάχης (Σ.Α.Π.) στο Δήμο. <i>Περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων το σύνολο των παραπάνω εργασιών (1 & 2).</i>	1 μετρή/υπηρεσία	30.000,0 €	30.000,0 €	Το ενδεικτικό κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας ΣΑΠ								1.Ιδιαί πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27. 6.Πράσινο Ταμείο	
ΠΜ1	Μ.1.3	Εγκάρσιες διασχίσεις: Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών	1. Εξήταση διαμόρφωσης διαβάσεων πεζών, συνοδευόμενες από ράμπες ΑμεΑ: Α/Π/Π/Π/Π των εισόδων του χώρου στάθμευσης στο Πατητήρι. Β/Π/Π/Π/Π του κόμβου της κεντρικής οδού του Πατητηρίου με την δυτική περιφερειακή οδό.										Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τραγαίας, Απασ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδα (δ. Αστικών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Ιδιαί πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27.	
			Γ) Επί της δυτικής περιφερειακής οδού του Πατητηρίου ~200μ. δυτικά της διασταύρωσης με την κεντρική οδό. <i>Δ) Σε αντιπροσωπευτικά σημεία του δικτύου που εφάπτεται ή βρίσκεται παρά τις σχολικών μονάδων του Δήμου, (βλ. και επόμενα μέτρα περί οδικής σφράγισης σχολείων).</i>	83	m2	80,0 €	5.000,0 €								

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
PM1	M.1.4	Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών											Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερέας Ελλάδα (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.16ιο πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας. 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικό πόρο ΕΣΠΑ 21-27. 6.Πράσινο Ταμείο
		1. Ανάδειξη και βελτίωση περιηγητικών διαδρομών: Α) Διαδρομή 2: Αρχιτεκτονική διαδρομή Χώρας Αλοννήσου. Β) Διαδρομή 3: Πατηήρι - Χώρα Αλοννήσου και, Γ) Διαδρομή 8: Πατηήρι - Σπαρτίνες - Μεγάλο Χωράφι. Επισημαίνεται ότι κατά τον αναφερόμενο χρονικό ορίζοντα εξέτασης, προτείνεται να αναδειχθεί μόνο το τρίτο 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 αλκυτικό καταφύγιο, μέσω οδού ήπιας κλίσης και ακαλαπατιών. Δ) Διαδρομή από τη Χώρα δυτικά προς το σημείο θέσεως του ηλιοβασιλέματος. Οι διαδρομές 2,3 & 6 περιλαμβάνονται στη μελέτη του Δήμου Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόννησο ενώ οι λοιπές αναφορές/προσθήκες αφορούν πρόταση του ΣΒΑΚ.				<i>Σύμφωνα με την σχετική μελέτη Δήμου: Μελέτη συντήρησης σήμανσης και ανάδειξης περιηγητικών διαδρομών στη Ν.Αλόννησο (2020), περιλαμβάνεται αναλυτικός προϋπολογισμός των εργασιών εφαρμογής των προτεινόμενων μονοπατιών. Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ ως συμπλήρωση των παραπάνω διαδρομών είναι σημειακές και σε κάθε περίπτωση θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στο εν λόγω έργο. Συνολικά, ο προϋπολογισμός του έργου με το σύνολο των προτεινόμενων παρεμβάσεων ανέρχεται σε 77.000€ και αφορά σε ~76.69χμ με μήκος διαδρομών που αλληλοκαλύπτονται ~6,08χλμ.</i>								
PM1	M.1.5	Βελτίωση βαθυσιμότητας - αποκατάσταση επιφανειών πεζοδρομίων, πεζοδρομών, κ.α.		1 μελέτη	15.000,0 €	15.000,0 €							Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερέας Ελλάδα (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ), ΥΠΠΟ	1.16ιο πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας. 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικό πόρο ΕΣΠΑ 21-27. 6.Πράσινο Ταμείο
		1. Βελτίωση της βαθυσιμότητας στα σοκάκια της Χώρας Αλοννήσου					Το κόστος υλοποίησης θα πρακίμει μετά από την εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας							
PM1	M.1.6	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων) οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & λοιπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης		1 μελέτη/υπηρεσία	30.000,0 €	30.000,0 €							Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερέας Ελλάδα (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ), ΥΠΠΟ	1.16ιο πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας. 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικό πόρο ΕΣΠΑ 21-27. 6.Πράσινο Ταμείο
		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.												
					80,0 €		5.000,0 €							
				1600 m2	100,0 €	10.000 €	160.000,0 €							
				(**)Τιμές κατά προσέγγιση με βάση τον Οδηγό Ανασχεδιασμού αστικών οδών -ΜΟΔ 2019)										
PM1	M.1.7	Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑμεΑ μέσω σχετικών μέσων μετακίνησης		1	Εξοπλισμός	5.000,0 €		5.000,0 €					Δήμος Αλοννήσου	1.16ιο πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας. 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικό πόρο ΕΣΠΑ 21-27.
		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 πατινία.		1	Εξοπλισμός	5.000,0 €		5.000,0 €						

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
ΠΜ2	Μ.2.1 Αναδιαγράψιση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις	1.Αναδιαμόρφωση των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας μέσω: α)Της επέκτασης των δρομολογίων σε όλη τη διάρκεια του έτους, με μικρό αριθμό δρομολογίων (π.χ. 2-3) έως το απόγευμα προς τη Χώρα. β)Της προσθήκης πρωινού δρομολογίου από/προς τη Στενή Βάλα για να μπορούν να εμπεριληφθούν και οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής. γ) 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.	1	1 μελέτη/υπηρεσία	30.000,0 €	30.000,0 €							Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.35οι πόροι 2.Γ.Π.Ε. Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικό πόρο ΕΣΠΑ 21-27.
		2.Επέκταση (γεωγραφική) κάλυψης της δημόσιας συγκοινωνίας μέσω της σύνδεσης οικισμών με τις πλέον επισκέψιμες και αναγνωρίσιμες παραλίες του νησιού, όπως τη Χρυσή Μηλιά, τον Λεπτό Γυαλό, τον Αγ. Δημήτριο κ.α. ή/και εναλλακτικές διαδρομές εντός των αστικών περιοχών του νησιού που δεν καλύπτονται συγκοινωνιακά.												
ΠΜ2	Μ.2.2 Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δέμα	1. Εμπλουτισμός του εξοπλισμού των στάσεων της δημοτικής συγκοινωνίας σε όλο το δίκτυο με κατακόρυφη πληροφοριακή σήμανση Π-28 για τη σήαση του λεωφορείου και τοποθέτηση πίνακα δρομολογίων.	1										Δήμος Αλοννήσου	1.35οι πόροι
		2. Εξασφάλιση της πρόσβασης των ΑμεΑ και των χρηστών εναλλακτικών μορφών μετακίνησης στη δημόσια συγκοινωνία, όπως είναι οι οδηγοί ποδηλάτων. Εξέταση χρήσης οχημάτων πράσινης τεχνολογίας για την αναβάθμιση του στόλου.	1	Εκ συνέχεια των σχετικών εγκρίσεων, προμήθεια ειδικού οχήματος για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ποδηλάτων ή προσαρμογή υφιστάμενου.	300.000,0 €									Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
							κατά προέγηση							
ΠΜ3	Μ.3.1	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σολικίων δακτύλιων σε ακτίνα (περιθάλουσα περιοχή επιρροής) –150μ, από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα		Σχολικές μονάδες/συγκροτήματα		6.000,0 €	Το κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας για τα σχολεία						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων, Δ/νση Εκπαίδευσης Δ/νση Π.Ε. Μαγνησίας - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.35οι πόροι 2.Γ.Π.Ε. Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικό πόρο ΕΣΠΑ 21-27.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ			
ΠΜ3	Μ.3.2	Πεδροδρόμους - Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφαρμογισμού (traffic calming)	1. Διατήρηση του υφιστάμενου χαρακτήρα του οικισμού της Χώρας με την απαγόρευση της κυκλοφορίας των οχημάτων στα εσωτερικά του.														
			2. Περιοδική πεδροδρόμηση - Απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων στην οδό του Λιμένα (οδός Δολιτών και προβλήτας τουριστικών σκαφών), μεταξύ της κεντρικής οδού και του δυτικού κλάδου του Πατητηριού προς το λιμάνι, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στη διάρκεια της ημέρας, κατά τους θερινούς μήνες.		1 μελέτη/υπηρεσία		6.000,0 €								Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Συμφωνη γίνωμη Δήμου, Περιφέρειας, Τραγαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερσός Ελλάδος (δ. λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.36οι πόροι	
ΠΜ3	Μ.3.3	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις, επεμβάσεις σε διασταυρώσεις ή και οδικά τμήματα του Δήμου	1α. Διευκρίνιση των δυνατοτήτων βελτίωσης της σήμανσης και της γεωμετρίας των αγκώνων προς Χώρα/Γράκο στο Πατητηρι και βικόμβους προς Βόσση.	2	ανά κόμβο	5.000,0 €	10.000,0 €	Το κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Συμφωνη γίνωμη Δήμου, Περιφέρειας, Τραγαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερσός Ελλάδος (δ. λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.36οι πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 6.ΥΜΕ		
			1β. Μελέτη εφαρμογής σύμφωνα με τις προτάσεις διευκρίνισης για τους προαναφερόμενους κόμβους.														
			2. Βελτίωση της ποιότητας του οδοστρώματος, όπου παρατηρούνται ελαφρές Εμφραση στο κύριο οδικό δίκτυο του νησιού, στις νέες ασφαλοστρώσεις και στη βελτίωση ασφαλτοστρωμένων οδών κυρίως προς τις παράλιες του βόρειου τμήματος του νησιού.							Το κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας						Τ.Υ. Δήμου Αλοννήσου	
			3. Βελτίωση της σήμανσης προς οδομόρφωση χώρο στάθμευσης βόρεια του κοιμητηρίου της Χώρας Αλοννήσου.		Σημανση/Πινακίδες		80,0 €		1.000,0 €							Τ.Υ. Δήμου Αλοννήσου	1.36οι πόροι
		4. Διευκρίνιση των δυνατοτήτων της γεωμετρικής βελτίωσης του κόμβου προς Μεγάλο Λουριά.	1	ανά κόμβο	15.000,0 €	15.000,0 €							Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Συμφωνη γίνωμη Δήμου, Περιφέρειας, Τραγαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερσός Ελλάδος (δ. λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.36οι πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 6.ΥΜΕ			
ΠΜ3	Μ.3.4	Επισημασμένες παρεμβάσεις στο πλαίσιο διαχείρισης της κυκλοφορίας (καταγραφή σήμανσης, GIS, κ.α.)	1. Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στο σύνολο του Δήμου και δομηση βάσης δεδομένων σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS).	1	1 μελέτη/υπηρεσία		20.000,0 €	20.000,0 €					Δήμος Αλοννήσου	1.36οι πόροι			

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)																
ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ		
PM4	M.4.1	1α. Οργάνωση και σχεδιασμός υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Εξέταση επέκτασης ή/και βελτίωσης της χωρητικότητας τους (χώρος στάθμευσης Πατητηρίου, πλησίον Πυροσβεστικής)	1	Μελέτη σήμανσης	5.000,0 €	5.000,0 €	Το κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση/εκτέλεση σχετικών εργασιών						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1,36ιο πόροι		
		1β. Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης εντός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης	1													
		2. Εύρεση νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε κατ'εξοχήν τουριστικούς οικισμούς: Πατητήρι, Χώρα Αλοννήσου και Στενή Βάλας.													Δήμος Αλοννήσου	1,36ιο πόροι
		3. Συντήρηση κατακόρυξης και οριζόντιας σήμανσης αναφορικά με τις ρυθμίσεις στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης.										Το κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από τις εκάστοτε ανάγκες του Δήμου, ανά περιοχή/σημείο παρέμβασης				
PM4	M.4.2	1. Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του νησιού (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις).	1	1 μελέτη/υπηρεσία	10.000,0 €	10.000,0 €	Το κόστος υλοποίησης / προμήθειας της κατακόρυξης και οριζόντιας σήμανσης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση/εκτέλεση της σχετικής μελέτης / υπηρεσίας						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1,36ιο πόροι		
		2. Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του νησιού (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις).														
PM4	M.4.3	1. Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού, όπως: Α) Στον λιμένα στην περιοχή της παιδικής χαράς. Β) Στο πεζοδρόμιο πλησίον του ανοικτού γηπέδου καλαθοσφαίρισης και του μνημείου πεσόντων στο Πατητήρι. Γ) Στον Ρουσσόμι Γυαλό πλησίον της εισόδου της παράκτιας οδού. Δ) Ενός του αλιευτικού καταφυγίου της Βότσης και, Ε) Στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου εντός καινούργιου χώρου.	5	Ποδηλατοστάση / θέση (1 τεμάχιο με 5 θέσεις)	200,0 €		1.000,0 €						Δήμος Αλοννήσου	1,36ιο πόροι		

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
PM4	M.4.4	Πρόταση διαχείρισης λειτουργιών τροφοδοσίας και φωταεοφόρμησης (ωράριο, κανονισμός κ.α.)		1 μελέτη/υπηρεσία	5.000,0 €	5.000,0 €							Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1,35 ιαί ποροι
PM5	M.5.1	1. Εφαρμογή ολοκληρωμένου έξυπνου συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού και στις θέσεις στάθμευσης του λιμένα.		Προμήθεια & εγκατάσταση υποδομών		10.000,0 €	Δεν καστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/επέκτασης σχετικών εργασιών για τον καθορισμό του ακριβή αριθμού συστημάτων VMS						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1,35 ιαί ποροι
		2. Τοποθέτηση ηλεκτρονικής πινακίδας ενημέρωσης των επιβατών για την ώρα αφίξης του λεωφορείου στις αεραπριές της δημοτικής συγκοινωνίας (ήτοι: Λιμάνι, Χώρα και Στενή Βάλα.	3	Προμήθεια & εγκατάσταση υποδομών/στάση	1.000,0 €	3.000,0 €								1,35 ιαί ποροι
		3. Τοποθέτηση infokiosks (διαδραστικοί ψηφιακοί σταθμοί πληροφόρησης) στις αεραπριές της δημοτικής συγκοινωνίας σε Πατηνίρι, Χώρα και Στενή Βάλα.	3	Προμήθεια & εγκατάσταση υποδομών/στάση (αεραπριές) - Ενδεικτικό κόστος για outdoor info Kiosk (δεν λαμβάνεται υπόψη η κατασκευή που θα συνοδεύει το σύστημα)	8.500,0 €	19.500,0 €								2.ΠΕΠ Θεσσαλίας, 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α, 5.Ειδικά ποροι ΕΣΠΑ 21-27.
PM5	M.5.2	1. Προετοιμασία της ανάπτυξης των υποδομών για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών ποδηλάτων, σύμφωνα και με το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.											Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη όλων των ενδιαφερόμενων κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ για τη χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ΗΥΟ - Έγκριση ΔΕΔΔΗΕ	1,35 ιαί ποροι
		2. Αναβάθμιση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Αλοννήσου.		1 μελέτη/υπηρεσία		24.000,0 €								2.ΠΕΠ Θεσσαλίας, 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α, 5.Ειδικά ποροι ΕΣΠΑ 21-27, 6.Πράσινο Ταμείο
PM5	M.5.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & λοιπά συναφή μέτρα		1	Προμήθεια ηλεκτρικού οχήματος για την αναβάθμιση του δημοτικού στόλου	70.000,0 €	70.000,0 €						Δήμος Αλοννήσου	Σύμβαση παραχώρησης

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
		4. Πρόταση για ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών με υποδομές αρχικά: α) Στο χώρο στάθμευσης του Πατητηρίου και β) Στον Ρουσαύμ Γυαλό πλησίον της εισόδου της παράκτιας οδού.	15	Προμήθεια / εγκατάσταση υποδομών ανά σταθμό - Ενδεικτικό κόστος για bike sharing system: (10 ποδήλατα στο Πατητήρι & 5 ποδήλατα στο Ρουσαύμ γυαλό=15 * 1.500€/ποδήλατο)	1.500,0 €		22.500,0 €						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερέας Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.35οι πόροι 2.Γ.Π.Π Θεσσαλίας, 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικόί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, 6.Πράσινο Ταμείο

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (10ΕΤΙΑΣ)														
ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2029	2030	2031	2032	2033	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
ΠΜ1	Μ.1.1	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπιστώσεις: Πράσινη κατασκευή νέων ή/και διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των υφιστάμενων πεζοδρομίων <1,5μ.	Διαπλάτυση πεζοδρομίων, όπου είναι απαραίτητο, στο τμήμα μεταξύ του χώρου στάθμευσης του Πατητηρίου και του κόμβου Δημοαρχείου.	500	m2	100,0 €	15.000,0 €	50.000,0 €					Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερτές Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Ιδια πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27.
ΠΜ1	Μ.1.2	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγίων τυφλών	1. Ανα-διαμόρφωση υφιστάμενων πεζοδρομίων (οδηγία άδειας της τυφλών, ράμπες ΑμεΑ, ύψος αστικού ερπυσισμού). Η πράσινη αφορά τις περιοχές α)πέραν των σχολείων της Αλοννήσου και του Δημοαρχείου και του Ιατρείου, μεταξύ του κόμβου προς Χώρα/Γέρακα και β)του κόμβου του Δημοαρχείου, επί του δικτικού κλάδου προς το λιμάνι από τη διασταύρωση με την κεντρική οδό έως το Δημοαρχείο και στον λιμένα.										Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερτές Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *στην περίπτωση που απαιτείται ρύθμιση – όχι για την απλή δημιουργία ραμπών ΑμεΑ ή ταπικών εξοχών.	1.Ιδια πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27.
			2. Απομάκρυνση εμπόδων, όπου είναι δυνατόν και ειδικότερα σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους (<1,5μ.) (Βλ. και βασικούς άξονες του Πατητηρίου από τον λιμένα).							1.Ιδια πόροι				
			3. Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) στο Δήμο. Περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων το σύνολο των παραπάνω εργασιών (1 & 2).	1 μελέτη/υπηρεσία	30.000,0 €	30.000,0 €	Το ενδεικτικό κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας ΣΑΠ			1.Ιδια πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27 6.Πράσινο Ταμείο				
ΠΜ1	Μ.1.4	Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών	1. Ανάδειξη και βελτίωση περισσότερων περιηγητικών διαδρομών με έμφαση σε: Α)Διαδρομές που ξεκινούν από τη Χώρα Αλοννήσου προς Καλόβουλα, Β)Μικρά Μουριά (κυκλική) Γ)Μεγάλα Μουριά – Πατητήρι. Οι παραπάνω διαδρομές περιλαμβάνονται στη μελέτη του Δήμου Υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης συντήρησης, σήμανσης και ανάδειξης των περιηγητικών διαδρομών στη Ν. Αλόνησο.	Σύμφωνα με την σχετική μελέτη Δήμου: Μελέτη συντήρησης σήμανσης και ανάδειξης περιηγητικών διαδρομών στη Ν.Αλόνησο (2020), περιλαμβάνεται αναλυτικός προϋπολογισμός των εργασιών εφαρμογής των προτεινόμενων μονοπατιών. Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ ως συμπλήρωση των παραπάνω διαδρομών είναι σημειακές και σε κάθε περίπτωση θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στο εν λόγω έργο. Συνολικά, ο προϋπολογισμός του έργου με το σύνολο των προτεινόμενων παρεμβάσεων ανέρχεται σε 77.000€ και αφορά σε ~76.69χλμ με μήκους διαδρομών που αλληλοκαλύπτονται ~6,08χλμ.									Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερτές Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Ιδια πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27 6.Πράσινο Ταμείο

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (10ΕΤΙΑΣ)														
ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2029	2030	2031	2032	2033	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
PM1	M.1.5	Βελτίωση βαθισιμότητας - αποκατάσταση επιφανειών πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, κ.α.	1. Βελτίωση της βαθισιμότητας στα σκαλιά της Χώρας Αλοννήσου	1 μελέτη	15.000,0 €	15.000,0 €	Το κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση σχετικής μελέτης/υπηρεσίας						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδας (δ. Λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ), ΥΠΠΟ	1.86α) πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές εισοδήσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27. 6.Πράσινο Ταμείο
PM1	M.1.6	Δημιουργία περασίων (βαλάνων) οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανάστρο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & Ασπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης	Πρόταση για εξόρυξη χώρων για την κατασκευή πλατείας και παιδικής χαράς σε κάθε οικόσημο, με έμφαση στη Στενή Βόλα και τα Καλαμάκια (σύμφωνα και με σχετική πρόταση του Σ.Χ.Ο.Δ.Α.Π. Αλοννήσου).										Δήμος Αλοννήσου	1.86α) πόροι
PM2	M.2.2	Ανορθωτική υποδομών δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο	1. Πρόταση για εκπόνηση μελέτης/υπηρεσίας για τον προσδιορισμό όλων των πιθανών σταθμών που μπορεί να τοποθετηθεί στάθματρο και καθατικό σύμα καθώς και την εγκατάστασή τους. 2.Εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικών πληρωμών για την αγορά εισιτηρίου της δημοτικής συγκοινωνίας	1	1 μελέτη/υπηρεσία	30.000,0 €	30.000,0 €						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδας (δ. Λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.86α) πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές εισοδήσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27.
PM3	M.3.3	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις ή/και οδικά τμήματα του Δήμου	1. Συνέχιση μέτρων (1β) & (2) σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη Σειρά 2. Εφαρμογή μελέτης για την γεωμετρική βελτίωση του κόμβου προς Μεγάλο Μουριά (βλ. και σχετική μελέτη διεκδότησης κατά την Σειρά)				Το κόστος υλοποίησης θα προκύψει μετά από την εκπόνηση της προαναφερθείσας (κατά την Σειρά) σχετικής μελέτης/υπηρεσίας						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός Ελλάδας (δ. Λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.86α) πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές εισοδήσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικά πόροι ΕΣΠΑ 21-27. 6.ΥΜΕ
PM4	M.4.1	Αποδολεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει ασφαλίση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης, ρυθμίσεις στάθμευσης παρά το κράτος και εύρεση νέων χώρων για την κάλυψη της ζήτησης)	2. Εύρεση νέων χώρων στάθμευσης κατά οδοί, σε κατάλληλη τουριστικούς οικισμούς: Πατητήρα, Χώρα Αλοννήσου και Στενή Βόλας. Συνέχιση μέτρου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη Σειρά (σε περίπτωση μη υλοποίησης του).										Δήμος Αλοννήσου	1.86α) πόροι

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (10ΕΤΙΑΣ)														
ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2029	2030	2031	2032	2033	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
ΠΜ5	Μ.5.1 Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων	1. Πρόσβαση για ταποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων της συγκοινωνίας του Δήμου.		Προμήθεια & εγκατάσταση υποδομής/στάση	1000,0 € / ανά στάση		Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών για τον καθορισμό του ακριβή αριθμού στάσεων (υφιστάμενων + νέων)						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Περιφέρειες Τροχαίας, Αττοκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερτιάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Μόλι πόροι 2.ΓΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικό πόρο ΕΣΠΑ 21-27.
		2. Δημιουργία πλατφόρμας, αντίστοιχης με το Ιπλάσιος, για την προώθηση των σημείων ενδιαφέροντος του Δήμου και των εναλλακτικών τρόπων επίσκεψης αυτών (δημόσια συγκοινωνία, πεζή μετακίνηση και πράσινες διαδρομές, ποδήλατα, ΕΠΚΟ).		Εφαρμογή έξυπνων τεχνολογιών και εξυπηρέτησης πληροφορήσεως		250.000,0 €		κατά προέγγραφο						
		3. Ταποθέτηση αισθητήρων σε διαβάσεις πεζών και ούμιες ΑμεΑ, με σκοπό τον έλεγχο της στάθμησης σε πραγματικό χρόνο και την εξόφληση της αντικειμενικής στάθμησης.		Εγκατάσταση εφαρμογής κινητικού συστήματος ελέγχου Προμήθεια / εγκατάσταση αισθητήρων		30.000,0 €		Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών για τον καθορισμό του ακριβή αριθμού αισθητήρων καθώς και του κεντρικού συστήματος παρακολούθησης						
ΠΜ5	Μ.5.2 Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & λοιπά συναφή μέτρα	3. Προμήθεια νέου ήπιου μέσου μετακίνησης όπως van ή mini bus για την αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας στο νησί.	1	Προμήθεια ηλεκτρικού οχήματος για την αναβάθμιση του δημοτικού σταθμού	70.000,0 €		70.000,0 €						Δήμος Αλοννήσου	Σύμβαση παραχώρησης
		<i>Σύνολο μέτρου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη Σελίδα (σε περίπτωση μη υλοποίησης του).</i>												
		1. Επίδραση των υποδομών κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και παινιού, στις εθές περιοχές: Α) Στην περιοχή του λιμένα Πατηγρίου, πλησίον της παιδικής χαράς. Β) Σε χώρο θέρια του δημοτικού σχολείου. Γ) Εντός του οικιστικού κατασκευασμένου της Βάσης. Δ) Στην είσοδο της Χώρας Αλοννήσου εντός κοινόχρηστου χώρου.	20	Προμήθεια / εγκατάσταση υποδομών ανά σταθμό - Ένδο επικό κόστος για bike sharing system: (5 ποδήλατα ανά περιοχή*5*4 * 1.500€/ποδήλατο)	1.500,0 €		30.000,0 €						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Περιφέρειες Τροχαίας, Αττοκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Σπερτιάς Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Μόλι πόροι 2.ΓΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδικό πόρο ΕΣΠΑ 21-27. 6.Γράνα Ταμείο

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (>10ΕΤΙΑΣ)														
ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
PM1	M.1.4	Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών											Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός ΕΛΜόδας (8 λοιπών φορέων αρ 52 ΚΟΚ)	1.36ια πόροι 2.Γ.Ε.Π Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδική πόρα ΕΣΠΑ 21-27. 6.Πρόνοιο Ταμείο
PM1	M.1.6	Δημιουργία περιοχών (βυθόκων) οδών ηπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & λοιπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης											Δήμος Αλοννήσου	1.36ια πόροι
Ολοκλήρωση μέτρου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία (σε περίπτωση μη υλοποίησης του)														
PM2	M.2.2	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο											Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός ΕΛΜόδας (8 λοιπών φορέων αρ 52 ΚΟΚ)	1.36ια πόροι 2.Γ.Ε.Π Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδική πόρα ΕΣΠΑ 21-27.
		2.Εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικών πληρωμών για την αγορά εισιτηρίου της δημόσιας συγκοινωνίας											Δήμος Αλοννήσου	1.36ια πόροι
Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση μέτρων, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία (σε περίπτωση μη υλοποίησης τους)														
PM3	M.3.3	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις επιβάδεις σε διασταυρώσεις ή/και οδικά τμήματα του Δήμου											Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Σποράδων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεός ΕΛΜόδας (8 λοιπών φορέων αρ 52 ΚΟΚ)	1.36ια πόροι 2.Γ.Ε.Π Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. 5.Ειδική πόρα ΕΣΠΑ 21-27. 6.Υ.Μ.Ε
Ολοκλήρωση μέτρου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία (σε περίπτωση μη υλοποίησης του)														

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ - ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (>10ΕΤΙΑΣ)														
ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	2024	2025	2026	2027	2028	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
ΠΜ4	Μ.4.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιολόγηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης, ρυθμίσεις στάθμευσης παρά το κράσιδα και εύρεση νέων χώρων για την κάλυψη της ζήτησης)											Δήμος Αλοννήσου	1.Ιδιαί πόροι
Ολοκλήρωση μέτρου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία (σε περίπτωση μη υλοποίησης του).														
ΠΜ5	Μ.5.1	Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας - Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων											Δήμος Αλοννήσου	1.Ιδιαί πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσω από προγράμματα κ.α. 5.Ιδιαί πόροι ΕΣΠΑ 21-27.
ΠΜ5	Μ.5.2	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & λοιπά συναφή μέτρα	20	Προμήθεια / εγκατάσταση υποδομών ανά σταθμό - Ενδεικτικό κόστος για bike sharing system: (5 ποδήλατα ανά περιοχή=5*4 * 1.500€/ποδήλατο)	1.500,0 €		30.000,0 €						Δήμος Αλοννήσου, Περιφέρεια Μαγνησίας - Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Μαγνησίας & Επαρδίων - Σύμβαση γιώβη Δήμου, Περιφέρειας, Τραγκίας, Αποκ. Διοίκηση Θεσσαλίας - Επιτελής Ελλάδας (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	1.Ιδιαί πόροι 2.ΠΕΠ Θεσσαλίας 3.Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα 4.Κρατικές ενισχύσεις μέσω από προγράμματα κ.α. 5.Ιδιαί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. 6.Πρόσπινα Ταμεία
Ολοκλήρωση μέτρου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία (σε περίπτωση μη υλοποίησης του).														

1.7 Ενδεικτικοί δυνατοί τρόποι εύρεσης χρηματοδότησης των μέτρων - συνοπτικό πλαίσιο

Για την χρηματοδότηση της υλοποίησης των μέτρων, έργων και δράσεων που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, δύναται να αναζητηθούν οι οικονομικοί πόροι από ποικίλες πηγές. **Σημαντικό στοιχείο στα μέτρα** ενός ΣΒΑΚ είναι το γεγονός ότι πολλά από αυτών μπορούν να γίνουν με μηδενικό ή χαμηλό κόστος καθώς αφορούν δράσεις που στηρίζονται και σε διοικητικές αποφάσεις κ.α. Ενδεικτικά ως μέτρα με χαμηλό ή μηδενικό κόστος είναι τα εξής:

- ✓ Απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων σε αστικό κέντρο, μεμονωμένη περιοχή παρέμβασης (π.χ. περιοχή γύρω από σχολεία), δρόμο ή τμήμα οδού.
- ✓ Μείωση ταχύτητας σε συγκεκριμένες ζώνες (π.χ. περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, περιοχή γύρω από σχολεία), συγκεκριμένο δρόμο ή τμήμα οδού.
- ✓ Πεζοδρόμηση χωρίς αλλαγή υλικού οδοστρώματος (τοποθέτηση μετακινούμενων εμποδίων).
- ✓ Θεσμοθέτηση οδών κοινής χρήσης ποδηλάτου αυτοκινήτου (cycle street) με προτεραιότητα στο πρώτο.,
- ✓ Λωρίδες Ποδηλάτου και συνιστώμενες λωρίδες ποδηλάτου που ορίζονται με απλή διαγράμμιση,
- ✓ Θεσμοθέτηση ζωνών ήπιας κυκλοφορίας μέσω σήμανσης,
- ✓ Εντατικοποίηση ελέγχων για παράνομη στάθμευση,
- ✓ Προώθηση συνεπιβατισμού (car pooling, car sharing κ.λπ.),
- ✓ Ανασχεδιασμός δικτύου ΜΜΜ χωρίς απαραίτητα δρομολόγηση περισσότερων οχημάτων,
- ✓ Διαχείριση κινητικότητας στόλων οχημάτων τροφοδοσίας και δημοτικών οχημάτων,
- ✓ Τροποποίηση των ωραρίων τροφοδοσίας - διεύρυνση περιόδων ελεύθερης εισόδου για καθαρά οχήματα,
- ✓ Ορισμός συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας κ.α.

Κάποια από τα παραπάνω απαιτούν απλές ή/και πολύπλοκες διοικητικές διαδικασίες, ωστόσο το κόστος τους αν δεν είναι μηδενικό, αφορά πόρους μόνο για εξοπλισμό οδοσήμανσης (οριζόντια, κατακόρυφη σήμανση, διαχωριστικά εμπόδια κ.α.), το οποίο μπορεί να χρηματοδοτείται από το Τεχνικό Πρόγραμμα του ΟΤΑ και ειδικότερα από κονδύλια που σχετίζονται με την οδοσήμανση, τη συντήρηση οδών κ.α.

Η χρηματοδότηση για μέτρα μεσαίου και υψηλού κόστους, αναλόγως του σχεδιασμού και του μεγέθους της παρέμβασης, όπως:

- ✓ επέκταση - δημιουργία δικτύου πεζοδρομίων,
- ✓ επέκταση - δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων,
- ✓ ανάπτυξη συστήματος αυτόματης ενοικίασης ποδηλάτων (bike-sharing),
- ✓ αναβάθμιση λειτουργίας ΜΜΜ (νέος στόλος, νέες υπηρεσίες),
- ✓ σύστημα αυτόματου ελέγχου παράνομης στάθμευσης, ή και σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης,
- ✓ διαμορφώσεις κόμβων,
- ✓ διαπλατύνσεις πεζοδρομίων,
- ✓ διαμορφώσεις ήπιας κυκλοφορίας,
- ✓ ανάπτυξη κινήτρων για προώθηση των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς,
- ✓ εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης, κ.α.

μπορεί να αναζητείται από:

- Ίδιους πόρους Τεχνικού Προγράμματος του ΟΤΑ,

- Χρηματοδοτήσεις ΟΧΕ - ΒΑΑ,
- Χρηματοδοτικά πακέτα μέσω των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Ταμείων,
- Ταμείων Δημοσίων Επενδύσεων, της Παγκόσμιας Τράπεζας κ.α.

Επιπλέον, στην Ευρώπη πλήθος ανάλογων μέτρων από (Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) έχουν χρηματοδοτηθεί μέσω JASPERS, προγραμμάτων INTERREG, URBACT ή/και Innovative Actions insustainable Urban Development.

Πρόσφατα χρησιμοποιούνται και κονδύλια που προκύπτουν μέσα από το Πρόγραμμα της Έξυπνης Εξειδίκευσης.

Άλλες πηγές χρηματοδότησης βρίσκονται μέσω του ELENA, του JESSICA και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ενεργειακής Απόδοσης.

Το σύμφωνο των Δημάρχων πρόσφατα κωδικοποίησε σε οδηγό (Covenant of Mayors, 2016) τις δυνατότητες χρηματοδότησης για δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος, όπου σύμφωνα με αυτόν αναλύονται διεξοδικά οι φορείς χρηματοδότησης ή/και παροχής δανείων, οι δικαιούχοι, οι κύριες θεματικές ενότητες που είναι επιλέξιμες, το ύψος των κονδυλίων, οι δυνατότητες συγχρηματοδότησης, και οι δομές που υποστηρίζουν τις επιμέρους διαδικασίες. Η χρήση του προτείνεται για διεξοδική αναζήτηση χρηματοδότησης υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ.

Τέλος, έχοντας υπόψη τα παραπάνω, η Ευρώπη αναζητά καινοτόμους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς μέσω του προγράμματος CIVITAS SUITS, που θα μπορούσαν να προκύπτουν από την επιβολή τέλους χρήσης υποδομής, την οικονομική συνεισφορά των πολιτών για έργα αστικής ανάπτυξης, τα πράσινα ομόλογα, το τέλος συμφόρησης, το εμπόριο εκπομπών άνθρακα και τις δράσεις πληθοπορισμού.

Παρατίθενται ενδεικτικά χρηματοδοτικά εργαλεία¹⁹ (προγράμματα χρηματοοικονομικής υποστήριξης) όπου ο Δήμος Αλοννήσου, θα μπορούσε να συμμετέχει για τους σκοπούς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ:

1.7.1 ΕΣΠΑ (Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης) 2021-2027

Το νέο «Εταιρικό Σύμφωνο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2021-2027» («ΕΣΠΑ 2021-2027») αποτυπώνει σε μεγάλο βαθμό τις νέες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τις νέες αναπτυξιακές προτεραιότητες της Ελλάδας για τα επόμενα χρόνια. Εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 29 Ιουλίου 2021 και σύμφωνα με αυτό πρόκειται να διατεθούν για την χώρα μας πόροι συνολικού ύψους 26,2 δισ. ευρώ για τα επόμενα 7 έτη, από τα οποία τα 20,9 δισ. ευρώ αφορούν στην Ενωσιακή Στήριξη και ποσό 5,3 δισ. ευρώ αφορά στην Εθνική Συνεισφορά. Η Ελλάδα είναι το πρώτο Κράτος-Μέλος της ΕΕ που προχώρησε σε επίσημη υποβολή και της εγκρίθηκε το «Εταιρικό Σύμφωνο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2021-2027» για τη νέα Προγραμματική Περίοδο.

Το νέο «ΕΣΠΑ 2021-2027» αποτυπώνει και θέτει προτεραιότητες για την ενίσχυση του παραγωγικού δυναμικού της οικονομίας, των **υποδομών**, των ανθρώπινων δεξιοτήτων και την ενδυνάμωση της κοινωνικής προστασίας. Τα έργα/δράσεις που πρόκειται να χρηματοδοτηθούν από το νέο ΕΣΠΑ λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες και ανάγκες της χώρας τα επόμενα χρόνια και απαντούν στις διαρθρωτικές υστερήσεις της ελληνικής οικονομίας. Ταυτόχρονα, συνεχίζονται και ολοκληρώνονται μεγάλα έργα που ξεκίνησαν στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020.

¹⁹ Πακέτο κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης/προτύπων Στρατηγικών Βιώσιμης Κινητικότητας 2019, (Destinations, CIVITAS - Δήμος Ρεθύμνου).

Με βάση το πλαίσιο αυτό, στη νέα προγραμματική περίοδο έμφαση δίνεται στους παρακάτω 5 στόχους πολιτικής :

- 1) Μια εξυπνότερη Ευρώπη — καινοτόμος και έξυπνος οικονομικός μετασχηματισμός.
- 2) Μια πιο «πράσινη» Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.
- 3) Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη — κινητικότητα και περιφερειακές διασυνδέσεις ΤΠΕ.
- 4) Μια πιο κοινωνική Ευρώπη — υλοποίηση του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων.
- 5) Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της — βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών χάρη σε τοπικές πρωτοβουλίες.

ΣΠ2 «Μια πιο πράσινη Ευρώπη» - Κύριες επιλογές πολιτικής



Τομέας ενέργειας



- ✓ Προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης
- ✓ Μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας
- ✓ Πρωτοβουλία GReco Islands
- ✓ Ενίσχυση διασυνδεδεμένων έργων διασύνδεσης
- ✓ Εκσυγχρονισμός και ενίσχυση των οδικών αστικών συγκοινωνιών και μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας

Αντιμετώπιση κινδύνων και καταστροφών



- ✓ Ιεράρχηση και προτεραιότητες που θέτουν η Εθνική Στρατηγική Διαχείρισης Κινδύνων, η Εθνική Στρατηγική Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή
- ✓ Στρατηγική για τα δάση και άλλα σχέδια διαχείρισης κινδύνων (action plans)
- ✓ Αποτελεσματικότερη διακυβέρνηση και διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών και του δικτύου NATURA 2000, υποστήριξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού

Μονάδες Ανάκτησης και Ανακύκλωσης



- ✓ Επεξεργασία διακριτών συλλεγόμενων βιολογικών και ανακυκλώσιμων αποβλήτων
- ✓ Αναβάθμιση Μονάδων Επεξεργασίας Αποβλήτων για την μετατροπή τους σε Μονάδες Ανάκτησης και Ανακύκλωσης
- ✓ Λήψη μέτρων για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων
- ✓ Δράσεις ενημέρωσης για τη διαλογή στην πηγή, για την ανακύκλωση, για την κυκλική οικονομία και τον περιορισμό της χρήσης πλαστικών
- ✓ Ευαισθητοποίηση του πληθυσμού σχετικά με την προστασία και διατήρηση των οικοσυστημάτων

Υδάτινοι Πόροι



- ✓ Ορθολογική και βιώσιμη διαχείριση των υδάτινων πόρων
- ✓ Καθολική πρόσβαση σε επαρκές και καλής ποιότητας νερό, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων περιοχών και μικρών νησιών
- ✓ Αναβάθμιση και ανάπτυξη υποδομών
- ✓ Ενίσχυση δράσεων εξοικονόμησης νερού μέσω νέων τεχνολογιών και
- ✓ Προώθηση της επανάχρησης νερού κυρίως για άρδευση

Εικόνα 33: Ενδεικτικοί τομείς/πολιτικές στο πλαίσιο της ΣΠ: *Μια πιο Πράσινη Ευρώπη*
(Πηγή: https://www.espa.gr/el/Documents/2127/Parousiasi_neou_ESPA_21-27.pdf)

ΣΠ3 «Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη» - Κύριες επιλογές πολιτικής


<p>Οδικές μεταφορές</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ολοκλήρωση/αναβάθμιση υποδομών του βασικού και αναλυτικού ΔΟΔ στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα ✓ Διαπεριφερειακές συνδέσεις ✓ Ολοκλήρωση των διασυννοριακών συνδέσεων και συνδέσεις με το ΔΟΔ Περιφερειακών αστικών κέντρων ✓ Κατασκευή νέων ή/και αναβάθμιση τμημάτων οδικού δικτύου εκτός ΔΟΔ ✓ Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας εκτός ΔΟΔ και αξιοποίηση ΤΠΕ και ευφών συστημάτων μεταφορών 	<p>Σιδηροδρομικές μεταφορές</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος υψηλής ποιότητας σε όλο τον άξονα του ΠΑΘΕ/Π ✓ Εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και λειτουργία αναβαθμισμένων συστημάτων ERTMS ✓ Υλοποίηση έργων αναβάθμισης του υφιστάμενου δικτύου και διασυννοριακών συνδέσεων ✓ Ανάπτυξη και αξιοποίηση του προαστιακού δικτύου ✓ Αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική σύνδεση σιδηροδρομικών κόμβων με δίκτυα μεταφορών 	<p>Θαλάσσιες μεταφορές</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ Διασύνδεση μεταξύ των νησιών και με την ηπειρωτική χώρα ✓ Εξασφάλιση σταθερών, διαρκών και αξιόπιστων συνδέσεων για τις άγονες γραμμές. Παρεμβάσεις σε επιλεγμένα λιμάνια εντός και εκτός ΔΕΔ-Μ ✓ Εγκατάσταση συστημάτων και εφαρμογών για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την εξυπηρέτηση των χρηστών ✓ Χρήση καθαρών καυσίμων ✓ Εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων ✓ Λειτουργική διαχείριση των λιμένων 	<p>Εναέρια κυκλοφορία</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ Επενδύσεις σε συστήματα διαχείρισης ασφάλειας ✓ Σύστημα SESAR <p>ΑμΕΑ</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ισότιμη πρόσβαση σε ΑμΕΑ και άτομα μειωμένης κινητικότητας
---	---	---	---

Εικόνα 34: Ενδεικτικοί τομείς/πολιτικές στο πλαίσιο της ΣΠ: *Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη* (Πηγή: https://www.espa.gr/el/Documents/2127/Parousiasi_neou_ESPA_21-27.pdf)

ΣΠ5 «Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της» - Κύριες επιλογές πολιτικής


<p>Βιώσιμη Ανάπτυξη</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ Διασφάλιση ποιοτικών συνθηκών διαβίωσης ✓ Επενδύσεις υποδομών προσαρμοστικότητας και συνδεσιμότητας ✓ Εφαρμογή ολιστικών παρεμβάσεων ✓ Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ) <p>Εφαρμοσόμενες περιοχές με:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αναπτυξιακή υστέρηση, μείωση πληθυσμού και ύπαρξη σημαντικών εμποδίων ανάπτυξης • Ύπαρξη περιορισμένων διασυνδέσεων • Ύπαρξη προϋποθέσεων για ανάπτυξη δικτύων οικονομικών δραστηριοτήτων • Ύπαρξη αξιόλογων πολιτιστικών και φυσικών πόρων 	<p>Αστικές περιοχές</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε αστικές περιοχές <p>Ως αστικές περιοχές νοούνται:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αστικές περιοχές με πρόβλεψη για ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις από Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια • Οικιστικές ενότητες ή πόλεις που αναπτύσσονται σε μία ή περισσότερες Δημοτικές Ενότητες με πληθυσμό > 50.000 κατοίκους • Πόλεις-έδρες Περιφερειακών Ενοτήτων που δεν καλύπτονται από τα παραπάνω, με σημαίνοντα λειτουργικό ρόλο αστικού κέντρου 	<p>Αγροτικές και νησιωτικές περιοχές</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις στις αγροτικές περιοχές με έμφαση σε ορεινές, νησιωτικές και παράκτιες περιοχές ✓ Σε νησιωτικές περιοχές θα ληφθεί υπόψη η πρωτοβουλία για τα "GRECO Islands" ✓ Προώθηση συνεργασίας των παρεμβάσεων από όλα τα Προγράμματα
--	--	---

1.7.1.1 Περιφερειακό Επιχειρησιακό πρόγραμμα Θεσσαλίας

Στο πλαίσιο της Στρατηγικής ΕΕ 2020, η στρατηγική ανάπτυξης της Περιφέρειας και το Όραμα βασίζεται στην «Ισχυρή και καινοτόμος οικονομία στην Ευρώπη, με επίκεντρο τον άνθρωπο και το περιβάλλον, μέσω της έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης». Βασικοί στόχοι του προγράμματος είναι:

- Ανάσχεση της συρρίκνωσης της επιχειρηματικής και εν γένει παραγωγικής δραστηριότητας και ενδυνάμωση της ελκυστικότητας της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας της Περιφέρειας και των επιχειρήσεων της.
- Ανάπτυξη, αξιοποίηση και αύξηση της συμμετοχής του ανθρώπινου δυναμικού στην αγορά εργασίας και ενεργός ένταξη και κοινωνική ενσωμάτωση.
- Ανάπτυξη και δικτύωση του ερευνητικού ιστού της Περιφέρειας και σύνδεση του με το παραγωγικό / επιχειρηματικό περιβάλλον και την δημόσια διοίκηση της Περιφέρειας.
- Συμπλήρωση – ολοκλήρωση διατηρήσιμων και ασφαλούς χρήσης μεταφορικών υποδομών για την ανάπτυξη και την απασχόληση.
- Προστασία του περιβάλλοντος και των πόρων και μετάβαση προς μια οικονομία φιλική προς το περιβάλλον, για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την αποδοτική χρήση των πόρων.
- Εφαρμογή προγραμμάτων χωρικής ανάπτυξης για αύξηση απασχολησιμότητας και αντιμετώπιση φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού στο πλαίσιο της χωρικής συνοχής των υποπεριοχών της Θεσσαλίας.

Ενδεικτικές δράσεις στο πλαίσιο των παραπάνω αποτελούν (μεταξύ άλλων):

- ✓ Δράσεις τοπικής ανάπτυξης σε επιλεγμένες μικροπεριοχές της Περιφέρειας.
- ✓ Ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης των δημοσίων κτιρίων.
- ✓ Ενίσχυση / προώθηση δράσεων μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.
- ✓ Προώθηση της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.
- ✓ Δράσεις σχεδιασμού, πρόληψης & αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών & ευαισθητοποίησης του πληθυσμού.
- ✓ Οικιακή κομποστοποίηση, εγκατάσταση πράσινων σημείων και δράσεις ευαισθητοποίησης κοινού.
- ✓ Συστήματα διαλογής και επεξεργασίας βιοαποβλήτων, μικρές μονάδες επεξεργασίας και δράσεις ευαισθητοποίησης κοινού.
- Έργα αξιοποίησης επιφανειακών ή υπογείων υδάτων (π.χ. υδρομαστεύσεις, γεωτρήσεις, φράγματα κ.α.), έργα εξωτερικού υδραγωγείου (δεξαμενές, αγωγοί μεταφοράς, αντλιοστάσια κ.α.) επεξεργασίας ύδατος (π.χ. ταχυδιυλιστήρια), εγκαταστάσεις αφαλάτωσης, έργα εξοικονόμησης ύδατος στα δίκτυα διανομής.
- ✓ Μελέτες και διαχειριστικές δράσεις που περιλαμβάνονται στα Σχέδια Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών.
- ✓ Έργα εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων και δικτύων αποχέτευσης κατ' εξαίρεση, για προστασία της δημόσιας υγείας ή και αντιμετώπιση περιβαλλοντικής ρύπανσης σε περιοχές ευαίσθητες οικολογικά.
- ✓ Δράσεις αναβάθμισης και αποκατάστασης των χώρων φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- ✓ Εργαλεία διαχείρισης, δράσεις ερμηνείας περιβάλλοντος, παρατηρητήρια, οικολογικές διαδρομές, κέντρα πληροφόρησης, υποδομές περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, δράσεις και εξοπλισμός φύλαξης, δράσεις προβολής – προσέλκυσης, δικτύωσης κ.ά.
- ✓ Αναπλάσεις αστικών περιοχών, ενεργειακή αναβάθμιση δημόσιας υποδομής, ποδηλατόδρομοι, μονοπάτια σε περιαστικό φυσικό περιβάλλον, διαμόρφωση χώρων πράσινου σε οικισμούς, επιχειρησιακά σχέδια και δράσεις για την ποιότητα της ατμόσφαιρας, έργα βελτίωσης της κινητικότητας σε αστικά κέντρα, αποκαταστάσεις δημοσίων κτιρίων για αναζωογόνηση περιοχών, δημιουργία πολυχώρων τοπικής εμβέλειας, μελέτες και δράσεις χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού κ.α.
- ✓ Λειτουργική αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών οδικών συνδέσεων και σύνδεση με το διαπεριφερειακό δίκτυο.

- ✓ Σύνδεση οικιστικών κέντρων και τουριστικών – πολιτιστικών περιοχών και πυλών εισόδου - εξόδου της Περιφέρειας με το κύριο οδικό δίκτυο και το διευρωπαϊκό δίκτυο.
- ✓ Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός λιμένων της Περιφέρειας.

1.7.2 Πράσινο Ταμείο

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί ΝΠΔΔ, εποπτευόμενο από το ΥΠΕΚΑ, συστήθηκε με τον Ν.3889/2010 ΦΕΚ 182 Α' «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις». Αποτελεί μία εντελώς νέα δομή στην οποία μεταβιβάζεται η είσπραξη και η διαχείριση όλων των πόρων που είχαν θεσπιστεί με σειρά νομοθετημάτων υπέρ ΕΤΕΡΠΣ, καθώς και των πράσινων και λοιπών πόρων που προβλέπονται στον ιδρυτικό νόμο (όπως ισχύει). Το Πράσινο Ταμείο, σχεδιάζει και πραγματοποιεί Χρηματοδοτικά Προγράμματα (Χ.Π.) για την υλοποίηση έργων, δράσεων και λοιπών παρεμβάσεων προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. Τα εν λόγω Χρηματοδοτικά Προγράμματα, διαρθρώνονται σε άξονες προτεραιότητας, μέτρα και δράσεις, καθορίζουν τους δικαιούχους φορείς, το ύψος της χρηματοδότησης και τα κριτήρια αξιολόγησης των υποβαλλόμενων προτάσεων. Αναλυτικότερα:

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

Δικαιούχοι του Άξονα Προτεραιότητας 2 (ΑΠ2) «*Αστική Αναζωογόνηση & Λοιπές δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου*» του Χ.Π. «**ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ για τα έτη 2023-2024**» είναι οι Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού της χώρας.

Χωρικό πεδίο εφαρμογής του Χ.Π. είναι οι πόλεις και οικισμοί με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή οικισμοί οριοθετημένοι με πράξη της διοίκησης στερούμενων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.

Ο Άξονας Προτεραιότητας του Χρηματοδοτικού Προγράμματος περιλαμβάνει (3) μέτρα σε αντιστοιχία με τις επιλέξιμες κατηγορίες δράσεων ως εξής:

- **Μέτρο 1.: Σύνθετες αστικές αναπλάσεις**
- **Μέτρο 2.: Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο**
- **Μέτρο 3.: Ολοκλήρωση Πολεοδομικού Σχεδιασμού**

Στο Μέτρο 1, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

- ✓ Δράση 1.1. Ολοκληρωμένα έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου ή δίκτυο αυτών
- ✓ Δράση 1.2. α. Αποκατάσταση /επανάχρηση δημόσιων κτιρίων χαρακτηρισμένων ως διατηρητέα ή μνημεία.
- ✓ Σύνδυασμός των δράσεων 2.5 & 2.6 του επόμενου Μέρους 2

Στο Μέτρο 2, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

- ✓ Δράση 2.1. Διαμόρφωση νέων κοινόχρηστων χώρων και αναδιαμόρφωση υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων, χώρων πρασίνου και υφιστάμενων δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, με έμφαση στη συμπλήρωση των φυτεύσεων.
- ✓ Δράση 2.2. Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου
- ✓ Δράση 2.3. Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων παιδικών χαρών και πάρκων δραστηριοτήτων (όπως πάρκα σκύλων και άλλα θεματικά πάρκα).

- ✓ Δράση 2.4. Αισθητική, λειτουργική, περιβαλλοντική αναβάθμιση, διεύρυνση, ανακατασκευή, πεζοδρόμων και πεζοδρομίων ή και δημιουργία νέων.
- ✓ Δράση 2.5. Ανακαίνιση και διαμόρφωση κτιρίων που βρίσκονται στην ιδιοκτησία Ο.Τ.Α.
- ✓ Δράση 2.6. Αποκατάσταση όψεων κτιρίων που βρίσκονται στην ιδιοκτησία Ο.Τ.Α.
- ✓ Δράση 2.7. Διαμόρφωση θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, υπέργειων και υπαίθριων με βιοκλιματικά υλικά, όπως και υπόγειων.
- ✓ Δράση 2.8. Ενεργειακή και λειτουργική αναβάθμιση σχολικών κτιρίων καθώς και αναβάθμιση των υπαίθριων χώρων αυτών με ενίσχυση της φύτευσης και της διαπερατότητας των εδαφών για τη δημιουργία χώρων πρασίνου στα σχολεία.

Στο Μέτρο 3, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

- ✓ τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια (Τ.Π.Σ.) του άρθρου 7 του ν.4447/2016.
- ✓ τα Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια (Ε.Π.Σ.) του άρθρου 8 του ν.4447/2016.
- ✓ τα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής του άρθρου 10 του ν.4447/2016.
- ✓ Συνοδές μελέτες των προαναφερόμενων περιπτώσεων 3.1, 3.2 και 3.3 όπως Σ.Μ.Π.Ε., μελέτες γεωλογικής καταλληλότητας, μελέτες οριοθέτησης ρεμάτων, πράξεις αναλογισμού.

1.7.3 Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

Το ΕΤΠΑ επιδιώκει την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση διορθώνοντας ανισοροπίες μεταξύ περιφερειών. Το ΕΤΠΑ επικεντρώνει τις επενδύσεις του σε αρκετούς βασικούς τομείς προτεραιότητας, όπως:

- Έρευνα και καινοτομία,
- ψηφιακό θεματολόγιο,
- στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ),
- οικονομία με μειωμένη χρήση άνθρακα.

Οι πόροι του ΕΤΠΑ που κατανέμονται σε αυτές τις προτεραιότητες θα είναι ανάλογα με την κατηγορία της περιφέρειας. Στις πιο ανεπτυγμένες περιφέρειες, τουλάχιστον το 80% της χρηματοδότησης πρέπει να εστιάζει σε δυο, το λιγότερο, από αυτές τις προτεραιότητες. Στις περιφέρειες μετάβασης, αυτό ισχύει για 60% της χρηματοδότησης. Σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες, το ποσοστό είναι 50%.

1.7.4 INTERREG Europe

Το Πρόγραμμα INTERREG²⁰ Europe, το οποίο συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), παράσχει χρηματοδότηση για τη διαπεριφερειακή συνεργασία στην Ευρώπη. Υλοποιείται κατά τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027 και αποτελεί συνέχεια αντίστοιχου Προγράμματος της περιόδου 2014-2020. Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των περιφερειακών πολιτικών και μηχανισμών. Κάθε έργο στηρίζεται στην επικοινωνία και ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των εταίρων, που είναι υπεύθυνοι για

²⁰ <https://interreg.gr/>

την ανάπτυξη των τοπικών και περιφερειακών πολιτικών για τις περιοχές τους. Οι τομείς ενδιαφέροντος είναι η καινοτομία και η οικονομία της γνώσης, το περιβάλλον και η πρόληψη κινδύνων. Ως εκ τούτου, το Πρόγραμμα στοχεύει στην ενίσχυση του οικονομικού εκσυγχρονισμού και της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη. Τα βασικά εργαλεία ανταλλαγής εμπειριών αποτελούν οι δραστηριότητες δικτύωσης, όπως θεματικά εργαστήρια και σεμινάρια, επιστημονικά συνέδρια, έρευνες καθώς και εκπαιδευτικές επισκέψεις. Οι εταίροι των έργων συνεργάζονται για την ανάδειξη και τη μεταφορά καλών πρακτικών. Τα πιθανά αποτελέσματα των έργων περιλαμβάνουν στοιχεία όπως συστάσεις σε ζητήματα πολιτικών, στρατηγικές κατευθύνσεις ή σχέδια δράσης. Το INTERREG Europe επιτρέπει επίσης την πιλοτική εφαρμογή πρακτικών, αλλά μόνο σε περίπτωση αυτές συμπληρώνουν την ανταλλαγή εμπειριών.

1.7.5 URBACT IV

Το URBACT²¹ είναι το ευρωπαϊκό πρόγραμμα εδαφικής συνεργασίας για την ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη των πόλεων της Ευρώπης. Έχει ήδη αναπτυχθεί σε 3 προγραμματικές περιόδους (URBACT I, URBACT II & URBACT III) και επεκτείνει την εφαρμογή του και στη νέα περίοδο 2021-2027, συνεχίζοντας να στηρίζει τις πόλεις που εργάζονται για την ολοκληρωμένη, βιώσιμη αστική ανάπτυξη μέσω της συνεργασίας τους με την ΕΕ. Οι υπάρχοντες τύποι δικτύων θα επιστρέψουν, όπως:

- Οι εταίροι των Δικτύων Σχεδιασμού Δράσεων θα αναπτύξουν τοπικά ολοκληρωμένα σχέδια δράσης για τη βελτίωση των πόλεων τους.
- Οι εταίροι των Δικτύων Μεταφοράς θα κατανοήσουν, προσαρμόσουν και θα επαναχρησιμοποιήσουν μια καλή πρακτική στο δικό τους πλαίσιο.
- Οι εταίροι του Μηχανισμού Μεταφοράς Καινοτομίας θα αναπτύξουν νέα επενδυτικά σχέδια για πρωτοβουλίες που υλοποιούνται στο πλαίσιο των Αστικών Καινοτόμων Δράσεων (UIA) και των έργων της Ευρωπαϊκής Αστικής Πρωτοβουλίας.

Τα δίκτυα του URBACT IV θα εξακολουθούν να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα αστικών θεμάτων, από τα οποία οι πόλεις θα μπορούν να επιλέξουν. Εκτιμάται ωστόσο ότι στη διαδικασία θα λαμβάνονται ιδιαίτερα υπόψη οι διατομεακές θεματικές του προγράμματος: **πράσινη ανάπτυξη**, φύλο, ψηφιακός μετασχηματισμός.

1.7.6 Μηχανισμός ELENA

Ο μηχανισμός ELENA²² αποτελεί βοήθεια για τα τοπικά ενεργειακά προγράμματα, διαχειριζόμενος από την ευρωπαϊκή επιτροπή. Το ELENA – European Local Energy Assistance - παρέχει επιδοτήσεις για τεχνική βοήθεια. Το ευρύ φάσμα επιλέξιμων μέτρων για την εν λόγω οικονομική υποστήριξη περιλαμβάνει μελέτες σκοπιμότητας και αγοράς, διάρθρωση επενδυτικών προγραμμάτων, επιχειρησιακά σχέδια, ενεργειακούς ελέγχους, προετοιμασία διαδικασιών πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών και συμβατικών διακανονισμών και ανάθεση της διαχείρισης των επενδυτικών προγραμμάτων σε νεοπροσληφθέν προσωπικό. Στόχος είναι να συγκεντρωθούν τα διασκορπισμένα τοπικά σχέδια σε συστηματικές επενδύσεις και να αποκτήσουν μεγάλες πιθανότητας επιτυχίας. Οι τοπικοί φορείς έχουν κρίσιμο ρόλο στην επίτευξη των

²¹ <https://urbact.eu/urbact-iv-molis-egkrithike-episimos>

²² <https://www.eib.org/en/products/advisory-services/elena/index.htm>

ευρωπαϊκών ενεργειακών στόχων. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, η ευρωπαϊκή επιτροπή και η ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (ΕΙΒ) δημιούργησαν το ELENA, ένα πρόγραμμα που παρέχει τεχνική υποστήριξη και χρηματοδοτείται από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ενέργειας (ΙΕΕ). Η υποστήριξη από το ELENA καλύπτει μέχρι και το του κόστους που αφορά την τεχνική υποστήριξη μεγάλων προγραμμάτων βιώσιμης ενέργειας σε πόλεις και περιοχές.

1.7.7 JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

Το JESSICA²³, διαχειριζόμενο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, είναι μια πρωτοβουλία της ευρωπαϊκής επιτροπής, η οποία αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (ΕΤΕπ) και το συμβούλιο της ευρωπαϊκής τράπεζας ανάπτυξης (CEB). Στηρίζει την αειφόρο αστική ανάπτυξη και την αναγέννηση μέσω της χρηματοοικονομικής μηχανικής. Οι χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης μπορούν να επιλέξουν να επενδύσουν μέρος των κοινοτικών διαρθρωτικών ταμείων τους σε ανανεώσιμα κεφάλαια για να βοηθήσουν την ανακύκλωση των οικονομικών πόρων για την επιτάχυνση των επενδύσεων σε αστικές περιοχές της Ευρώπης. Το JESSICA προωθεί τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη με την υποστήριξη έργων στους ακόλουθους τομείς:

- Αστικών υποδομών - συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, ύδρευσης/αποχέτευσης, της ενέργειας
- Κληρονομιά ή πολιτιστικών χώρων - για τουρισμό ή άλλες βιώσιμες χρήσεις
- Ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών - συμπεριλαμβανομένης καθαριότητας και απολύμανσης
- Πανεπιστημιακά κτίρια - ιατρικών, βιοτεχνολογικών και άλλων εξειδικευμένων εγκαταστάσεων
- Βελτιώσεις της ενεργειακής απόδοσης.

Το JESSICA λειτουργεί ως εξής:

Οι συνεισφορές από το ευρωπαϊκό ταμείο περιφερειακής ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) σε ταμεία αστικής ανάπτυξης (ΤΑΑ), που τις επενδύουν σε συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα ή σε άλλα έργα που περιλαμβάνονται σε ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να έχουν τη μορφή ιδίων κεφαλαίων, δανείων και /ή εγγυήσεων. Εναλλακτικά, οι διαχειριστικές αρχές μπορούν να αποφασίσουν να διοχετεύσουν κεφάλαια για την ΤΑΑ χρησιμοποιώντας ταμεία χαρτοφυλακίου, που έχουν συσταθεί για να επενδύουν σε περισσότερα ΤΑΑ. Αυτό δεν είναι υποχρεωτικό, αλλά δεν προσφέρει το πλεονέκτημα ότι επιτρέπει στις διαχειριστικές αρχές να αναθέτουν ορισμένα από τα καθήκοντα που απαιτούνται για την εφαρμογή του JESSICA σε έμπειρους επαγγελματίες. Λόγω της ανανεούμενης φύσης των μέσων, οι αποδόσεις από τις επενδύσεις επανεπενδύονται σε νέα έργα αστικής ανάπτυξης.

1.7.8 HorizonEU 2023-2024

Το "ΟΡΙΖΩΝ ΕΥΡΩΠΗ" για την περίοδο 2021-2024²⁴ είναι κύριο χρηματοδοτικό πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία, με βασικούς στόχους:

- Την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής
- Την συμβολή στους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών
- Στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης της ΕΕ

²³ <https://www.eib.org/en/publications/jessica>

²⁴ <https://research-and-innovation.ec.europa.eu/system/files/2022-06/rtd-2021-00013-02-00-el-tra-01.pdf>

- Της διευκόλυνσης της συνεργασίας και της ενίσχυσης του αντίκτυπου της έρευνας και της καινοτομίας στην ανάπτυξη, στη στήριξη και στην εφαρμογή των πολιτικών της ΕΕ, αντιμετωπίζοντας παράλληλα τις παγκόσμιες προκλήσεις
- Στην στήριξη της δημιουργίας και της καλύτερης διάδοσης γνώσεων και τεχνολογιών αριστείας, κ.α.

Το πρόγραμμα αυτό χρηματοδότησης της Έρευνας και Καινοτομίας είναι μέρος της προσπάθειας για τη δημιουργία ανάπτυξης και νέων θέσεων

εργασίας στην Ευρώπη. Θα

είναι ανοιχτό από το 2021 έως το

2027, με συνολικό

προϋπολογισμό πάνω από

€95,5 δισεκατομμύρια.

Το «Ορίζων Ευρώπη»

(HorizonEU) ενισχύει

περισσότερο την καινοτομία, από την έρευνα σε ένα ευρύ φάσμα μέχρι και την παραγωγή προϊόντων και το εμπόριο.

Περιλαμβάνει όλες τις μορφές της καινοτομίας (τεχνολογική, μη τεχνολογική οργάνωση, κοινωνική καινοτομία, κλπ) και εστιάζει σε κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η κοινωνία της Ευρώπης (π.χ. υγεία, καθαρή ενέργεια και μεταφορά).

Επιπλέον, στο πρόγραμμα καθορίζονται τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία διαχείρισης 5 τομεακών αποστολών. Οι ειδικές αποστολές θα προγραμματιστούν στο πλαίσιο του πυλώνα «Παγκόσμιες προκλήσεις και ευρωπαϊκή βιομηχανική ανταγωνιστικότητα», αλλά μπορούν επίσης να επωφεληθούν από δράσεις που διεξάγονται στο πλαίσιο άλλων μερών του προγράμματος, καθώς και από συμπληρωματικές δράσεις που διεξάγονται στο πλαίσιο άλλων ενωσιακών προγραμμάτων.



προωθεί την **επιστημονική και τεχνολογική αριστεία** και ενισχύει τον Ευρωπαϊκό Χώρο Έρευνας (ΕΧΕ)

Επιστήμη και Τεχνολογία



καλύπτει προτεραιότητες πολιτικής, όπως η **πράσινη και ψηφιακή μετάβαση**, καθώς και τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης

Κοινωνία



τονώνει την **αξιοποίηση της καινοτομίας, την ανταγωνιστικότητα και τις θέσεις εργασίας στην Ευρώπη**

Οικονομία



Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, συμπεριλαμβανομένου του κοινωνικού μετασχηματισμού



Καρκίνος



Υγιείς ωκεανοί, υγιείς θάλασσες και υγιή παράκτια και εσωτερικά ύδατα



Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις



Υγεία του εδάφους και τρόφιμα

Εικόνα 35: 5 τομείς αποστολών του προγράμματος HORIZONEU

2 ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

2.1 Αντικείμενο - πεδίο εφαρμογής Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (N.4784/2021)

Σύμφωνα με το νέο Νόμο 4784²⁵ (ΦΕΚ Α 40/16-3-2021), ορίζεται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) ως το *στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής.*

Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, ΓΠΣ/ΤΧΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες) και ενσωματώνει επιμέρους τομεακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους.

Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και καταρτίζεται με **ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας**²⁶ στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, τις στρατηγικές και κατευθύνσεις του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και αστικής αναζωογόνησης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.

Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει:

- ❖ Τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα υπάρχοντα σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και άλλα συναφή στοιχεία, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου.
- ❖ Τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης.

²⁵ Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.

²⁶ Άρθρο 3 παρ.2 του προαναφερόμενου νόμου.

- ❖ Το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.
- ❖ Την μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

2.2 Υποβοήθηση της Υπηρεσίας για έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ

Για την ολοκλήρωση και υποβολή του παρόντος Σχεδίου Δράσης ακολουθούνται τα εξής:

Ο Δήμος Αλοννήσου κοινοποιεί το Σχέδιο Δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

- στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,
- στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,
- στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το ΣΒΑΚ.

Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του Σχεδίου Δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή του. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των παραπάνω στοιχείων i, ii και iii ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του Σχεδίου Δράσης. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον Δήμο όπου και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο Δήμος λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις. Στην συνέχεια η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το Σχέδιο Δράσης.

Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον Δήμο στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως ΣΒΑΚ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων. Η απόφαση αυτή αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

2.3 Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Αλοννήσου παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό Σχέδιο Δράσης. Για την παραπάνω διαδικασία, ο Δήμος Αλοννήσου:

- ✚ Καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου ΣΒΑΚ, οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της παραπάνω έκθεσης στους προαναφερόμενους φορείς (κατά την υποβολή του Σχεδίου Δράσης) και στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς ενημέρωσή τους.
- ✚ Επικαιροποιεί το Σχέδιο Δράσης, όποτε κρίνεται αναγκαίο και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του Ν.4784/2021.
- ✚ Αναθεωρεί το ΣΒΑΚ αντίστοιχα κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του Ν.4784/2021.

Σημειώνεται ότι τα προτεινόμενα μέτρα του Σχεδίου Δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές του ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

2.4 Βασικές μεθοδολογικές αρχές του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης²⁷ ενός ΣΒΑΚ αφορούν σε:

1. Συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας σχεδιασμού και,
2. Μετά την εκπόνησή του, **στις ενδεχόμενες επιπτώσεις από το πακέτο μέτρων κατά την περίοδο υλοποίησής του.**

Ως εκ τούτου, η παρακολούθηση και αξιολόγηση διατρέχει όλο το φάσμα, τόσο του σχεδιασμού όσο και της υλοποίησης. Οι δραστηριότητες αυτές παρέχουν πληροφορίες προς τους υπεύθυνους σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων ώστε να κάνουν έγκαιρη αναγνώριση των προβλημάτων, των αναμενόμενων ή/ και πιθανών επιτυχιών και να προβαίνουν στις απαιτούμενες αναπροσαρμογές στα επιμέρους στοιχεία (στόχους, μέτρα) του ΣΒΑΚ. Με την αξιολόγηση πρέπει να δίνονται απαντήσεις σε ερωτήματα όπως:

- ✓ Πώς πήγε μέχρι σήμερα το ΣΒΑΚ;
- ✓ Ο Δήμος επωφελήθηκε καθώς και οι στοχευμένες ομάδες πληθυσμού (π.χ. ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ, κ.α.);
- ✓ Ποιες δράσεις - μέτρα - παρεμβάσεις πήγαν καλά και ποιες όχι και γιατί;
- ✓ Ποιος δεν έκανε κάτι που έπρεπε να γίνει;
- ✓ Πώς αντιλήφθηκαν την όλη διαδικασία οι φορείς και πώς συμμετείχαν σε αυτήν;
- ✓ Ήταν αποδοτικά τα μέτρα από πλευράς κόστους;

²⁷ Πηγή δεδομένων και αναφερόμενων στοιχείων από: <https://www.svak.gr/sbak> και www.eltis.org › default › files › sump-guidelines_el_v2.

Σύμφωνα με τον οδηγό παρακολούθησης και αξιολόγησης του προγράμματος CHALLENGE (2016), η σύνταξη ενός Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά βήματα:

1. Καθορισμός στρατηγικών στόχων.
2. Καθορισμός δεικτών απόδοσης του σχεδίου.
3. Εντοπισμός προβλημάτων.
- 4α. Εκ των προτέρων αξιολόγηση, με εκτίμηση των μελλοντικών επιπτώσεων.

- Προσδιορισμός μίας αρχικής κατάστασης σε σχέση με την οποία θα αξιολογηθούν οι αλλαγές που θα προκύψουν από την υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ.

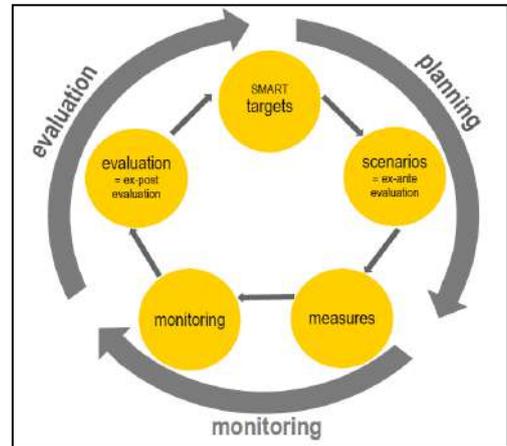
- Πρόβλεψη των επιπτώσεων από την υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ.

- 4β. Εκ των υστέρων αξιολόγηση. Μέτρηση των επιπτώσεων σε σχέση με την αρχική κατάσταση.

- Μέτρηση των προηγούμενων συνθηκών.

- Μέτρηση των συνθηκών μετά το έργο.

5. Ανάλυση, ερμηνεία και, αν απαιτείται, εκτίμηση των επιπτώσεων με οικονομικούς όρους.



2.4.1 Δομή και περιεχόμενα του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ

Η ενδεικτική δομή και περιεχόμενο του σχεδίου σύμφωνα με τα αποτελέσματα του έργου CHALLENGE (2016) ακολουθεί το παρακάτω πρότυπο:

1. Εισαγωγή
2. Ορισμός βασικών εννοιών και αιτιολόγηση δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης
3. Περιγραφή πόλης
4. Γενική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών και κύριες προβληματικές
5. Στρατηγική και στόχοι ΣΒΑΚ
6. Κύριοι στόχοι και συστατικά του ΣΒΑΚ για να είναι αντιληπτοί οι στόχοι του παρόντος
7. Διαδικασίες αξιολόγησης και παρακολούθησης
8. Γενικό οργανωτικό και διαδικαστικό πλαίσιο για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης, περιλαμβανομένου του χρονοδιαγράμματος και της καταγραφής των αρμόδιων φορέων
9. Δείκτες και στόχοι παρακολούθησης και αξιολόγησης
10. Λίστα αποτελεσμάτων, μέσων, δεικτών εισροών- εκροών για να επιλέξουν οι πόλεις το πώς θα παρακολουθούν την επίτευξη των στόχων και την πρόοδο της υλοποίησης. Προτείνονται βασικοί και συμπληρωματικοί δείκτες καθώς και συμβουλές για την καταλληλότητα των δεικτών σε διαφορετικές περιπτώσεις, και για όλη τη διαδικασία μετρήσεων (χρονοδιάγραμμα, πηγές, μέθοδος)
11. Καταγραφή πληροφορίας, ανάλυση και μέθοδοι αξιολόγησης
12. Περιγράφονται βασικές μέθοδοι για να διαλέξουν οι πόλεις πηγές για περαιτέρω διερεύνηση

13. Απαιτούμενοι πόροι για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης
14. Περίγραμμα του κόστους για τη στελέχωση, τις συμβουλευτικές υπηρεσίες από εξωτερικούς συνεργάτες, την απόκτηση εξοπλισμού, όπως εργαλεία, βάσεις δεδομένων, μοντέλα κ.λπ..

2.5 Επιλογή και κατηγορία δεικτών

Κύρια παράμετρος για την ανάπτυξη των διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης είναι **οι δείκτες που θα επιλεγούν ώστε να γίνεται η μέτρηση με ποσοτικό τρόπο της αποτελεσματικότητας των μέτρων**. Σύμφωνα με την βιβλιογραφία²⁸, 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.

Συγκεκριμένα, με βάση το εγχειρίδιο χρήσης του προγράμματος CHALLENGE, για την επιλογή δεικτών ακολουθούνται οι παρακάτω βασικές αρχές:

- Οι υπεύθυνοι σχεδιασμού θα πρέπει να στοχεύουν στη χρήση τυποποιημένων δεικτών, οι οποίοι είναι ήδη προκαθορισμένοι και υπάρχει γνώση για τη χρήση και ανάλυσή τους. Αυτό δίνει τη δυνατότητα συγκριτικής αξιολόγησης πόλεων και εισαγωγής των στοιχείων της πόλης που μελετάται σε εθνικές / διεθνείς στατιστικές.
- Οι δείκτες που επιλέγονται θα πρέπει να είναι εύκολα κατανοητοί για όλους τους εμπλεκόμενους στο σχεδιασμό.
- Θα πρέπει να υπάρχει σαφής ορισμός για κάθε δείκτη που χρησιμοποιείται, για το πώς υπολογίζονται τα δεδομένα, για το πώς υπολογίζεται ο δείκτης από τα δεδομένα και πόσο συχνά θα πρέπει να μετρώνται.
- Για κάθε δείκτη θα πρέπει να υπάρχει μία τιμή βάσης, δηλαδή η αρχική τιμή της μεταβλητής με βάση την οποία υπολογίζεται η τιμή στόχος.

²⁸ Litman, 2008: *Sustainable Transportation Indicators A Recommended Research Program For Developing Sustainable Transportation Indicators and Data*. Victoria Transport Policy Institute.

- Θα πρέπει να αποφασιστεί η μορφή της αναφοράς των δεικτών.
- Θα πρέπει να οριστούν **οι τιμές στόχοι για τους δείκτες** που θα χρησιμοποιηθούν σχετικά με τα επιμέρους μέτρα.
- Κάποιοι δείκτες μπορεί να απαιτήσουν συγκεκριμένη μεθοδολογία αξιολόγησης.
- Η επιλογή των δεικτών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα, τις πηγές άντλησης στοιχείων και τους πόρους για τη συλλογή νέων δεδομένων

Οι δείκτες διακρίνονται σε:

- Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις σχετικά με στόχους του ΣΒΑΚ (π.χ. εκπομπές αερίων θερμοκηπίου για τη βελτίωση των κλιματικών συνθηκών).
- Ενδιάμεσοι δείκτες αποτελεσμάτων (δείκτες μεταφορών): περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορούν να συσχετίζονται με την επιτυχία των στρατηγικών (π.χ., κατανομή ανά μέσο).
- Δείκτες Εκροών (output indicators): υπολογίζουν το μέγεθος υλοποίησης των πολιτικών και τη βελτίωση των υπηρεσιών (π.χ. υλοποίηση λεωφορειολωρίδων, σε χλμ).
- Δείκτες Εισροών (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους.
- Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις).

Οι δείκτες μπορούν να χωριστούν σε βασικούς και συμπληρωματικούς (core, additional).

Σημειώνεται ότι είναι εξαιρετικά σημαντική η συλλογή και ανάλυση δεδομένων/στοιχείων που αφορούν στην κάλυψη δεικτών. Ως εκ τούτου, ο φορέας θα πρέπει να ανανεώνει συστηματικά τα στοιχεία του, να επικαιροποιεί τα δεδομένα του κάνοντας έτσι συστηματική αξιολόγηση. Η παρουσίαση των αποτελεσμάτων θα πρέπει να συνδέεται με τρόπο άμεσο και εύληπτο με τους στόχους και τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Σύμφωνα με το εγχειρίδιο *απαιτείται περιγραφική στατιστική ανάλυση για την καταγραφή των μεταβολών των δεικτών ανά το χρόνο, ενώ ανάλυση παλινδρόμησης χρησιμοποιείται για να γίνουν εκτιμήσεις μελλοντικών τάσεων. Ωστόσο, για την άντληση αξιόπιστων συμπερασμάτων κρίνεται σκόπιμο να διεξάγεται και επαγωγική στατιστική ανάλυση για την αξιολόγηση των δεδομένων (όχι για την παρακολούθηση)*.

Επιπλέον, είναι εξίσου σημαντικό να συμπεριληφθούν σχόλια στη στατιστική ανάλυση των δεδομένων, τα οποία θα αναφέρουν τυχόν ζητήματα σχετικά με τις αστοχίες των μετρήσεων κ.α.

Η αξιολόγηση θα πρέπει να γίνεται περιγραφικά σε ειδικές αναφορές και μπορεί να περιέχει πίνακες με τους στόχους, τα μέτρα, τους δείκτες σε δεδομένες χρονικές στιγμές και τα πρόσφατα αποτελέσματα.

Επιθυμητό είναι να συνοδεύεται και από οπτικό υλικό και ποιοτικές περιγραφές.

Οι κάτωθι δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνουν την **ποσοτική και ποιοτική αξιολόγηση του προτεινόμενου Σχέδιου Δράσης του Δήμου** και παρατίθενται ανά θεματική κατηγορία και ανά χρονικό ορίζοντα 5ετίας και 10ετίας, έχοντας υπόψη και τα οριζόμενα στη νέα νομοθεσία περί ΣΒΑΚ (ν.4784/2021).

Συγκεκριμένα, επελέγησαν 25 δείκτες αξιολόγησης²⁹. Στον πίνακα παρουσιάζονται οι αντίστοιχες τιμές βάσης, οι οποίες αφορούν στην υφιστάμενη κατάσταση και οι τιμές στόχοι (ανά ορίζοντα υλοποίησης), οι οποίοι είναι άμεσα σχετιζόμενοι με τα προτεινόμενα μέτρα/παρεμβάσεις/δράσεις.

²⁹ Υπενθυμίζεται ότι κατά την υποβολή του Παραδοτέου 4 του ΣΒΑΚ, έγινε μια προκαταρκτική διαμόρφωση των «έξυπνων στόχων» ανά θεματική προτεραιότητα, οι οποίοι και αποτέλεσαν την βάση για τους τελικά οριζόμενους δείκτες αξιολόγησης που παρατίθενται στο παρόν παραδοτέο.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ						
#	Ονομασία Δείκτη	Περιγραφή			Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
		Ποσοτικοποίηση στόχου		Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
		Περιγραφή	Μονάδα μέτρησης			
Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα M1.1 Πρόταση κατασκευής νέων ή/και διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των υφιστάμενων πεζοδρομίων <1,5μ. M1.2 Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών M1.3 Εγκάρσιες διασχίσεις: Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών M1.4 Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών M1.5 Βελτίωση βαδισιμότητας - αποκατάσταση επιφανειών πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, κ.α. M1.6 Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & Λοιπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης M1.7 Βελτίωση προσβασιμότητας των ΑμεΑ μέσω σχετικών μέσων μετακίνησης M2.1 Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις M2.2 Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο						
1	Μείωση ημερήσιων μετακινήσεων με Ε.Ι.Χ., δίκυκλης μηχανής, ημιφορτηγού (οδηγός ή/και επιβάτης)	Μετακινήσεις	%	68%	5% (μείωση)	10% (μείωση συνολικά)
2	Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία	Μετακινήσεις	%	18%	2% (αύξηση)	5% (αύξηση συνολικά)
3	Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με χρήση ποδηλάτου και ΕΠΗΟ	Μετακινήσεις	%	0%	3% (αύξηση)	6% (αύξηση συνολικά)
4	Αύξηση της πεζής μετακίνησης (στο σύνολο του Δήμου)	Μετακινήσεις	%	22%	3% (αύξηση)	5% (αύξηση συνολικά)
Πηγές δεδομένων		(Δ-1, 2, 3, 4): Στην τιμή έτους βάσης, λήφθηκαν υπόψη οι απαντήσεις από την σχετική έρευνα ερωτηματολογίων κατά την συμμετοχική διαδικασία του ΣΒΑΚ. Τα ποσοστά αναφέρονται σε μετακινήσεις για όλους τους σκοπούς μετακίνησης (ήτοι εργασία, αναψυχή, εκπαίδευση, ψώνια, συνοδεία προσώπου, λοιπές ατομικές υποθέσεις, κ.α.) - βλ. και σχετικό κεφάλαιο στο Π.3 του ΣΒΑΚ				
Βήματα υπολογισμού δείκτων		Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις (μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας GoogleForms, κ.α.) 1) Σχεδιασμός - Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους παραπάνω δείκτες 2) Υπολογισμός και επεξεργασία δεδομένων για την κατανομή των ποσοστών ανά μέσο μετακίνησης 3) Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους του ΣΒΑΚ ανά υπό εξέταση περίοδο				
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό		Δήμος Αλοννήσου (ιδία επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)				

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ						
#	Περιγραφή			Τιμή Στόχος - Υλοποίηση		
	Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμμετοχικής διαδικασίας & Συσχέτιση με επιλεγέντα μέτρα	Ποσοτικοποίηση στόχου		Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
		Περιγραφή	Μονάδα μέτρησης			
	Ονομασία Δείκτη					
Βελτίωση οδικής ασφάλειας M1.3 Εγκάρσιες διασχίσεις: Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών M3.1 Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα M3.3 Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις ή/και οδικά τμήματα του Δήμου M3.4 Εστιασμένες παρεμβάσεις στο πλαίσιο διαχείρισης της κυκλοφορίας (καταγραφή σήμανσης, GIS, κ.α.)						
5	Μήκος δικτύου που εντάσσεται σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών, που να αφορά την ρυθμιστική σήμανση	Χλμ. οδικού δικτύου	0	100% του υπό εξέταση δικτύου	+100%	
6	Μείωση αριθμού τροχαίων ατυχημάτων	Ατυχήματα	Αρ.ατυχημάτων	12	10% (μείωση)	20% μείωση συνολικά
	(Σύνολο ατυχημάτων περιλαμβάνει υλικές ζημιές, ελαφρύ, σοβαρό τραυματισμός, και θανατηφόρο)		/ έτος			
7	Μείωση αριθμού ατυχημάτων με παράσυρση πεζού ή/και ποδηλάτη	Ατυχήματα	Αρ.ατυχημάτων	0	0	0
			/ έτος			
8	Μείωση αριθμού ατυχημάτων με τραυματισμό (ελαφρύ ή σοβαρό) ή/και θανατηφόρο	Ατυχήματα	Αρ.ατυχημάτων	5	25% (μείωση)	50% μείωση συνολικά
			/ έτος			
9	Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων	Κόμβοι προς διαμόρφωση (ολοκληρωμένες παρεμβάσεις)	Αρ.κόμβων/έτος	3	2	1
10	Βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας κατά τις εγκάρσιες διασχίσεις του κύριου οδικού δικτύου (διαβάσεις πεζών)	Υποδομές	Αρ.διαβάσεων πεζών	3	100%	100%
Πηγές δεδομένων		(Δ-5): Δεν υπάρχει δίκτυο που να έχει ενταχθεί σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών και να αφορά στην καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης. Ο δείκτης στηρίζεται (σύμφωνα και με τα προτεινόμενα μέτρα του Σχεδίου Δράσης) στην καταρχήν καταγραφή του κύριου οδικού δικτύου του νησιού (Πρωτεύουσα – δευτερεύουσα οδός - βλ. και σχετικό κεφάλαιο Π.3 του ΣΒΑΚ) καθώς και στο λοιπό δίκτυο εντός των βασικών οικιστικών συνόλων του νησιού (σύμφωνα και με την τελευταία απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ.). (Δ-6, 7, 8): Στην τιμή έτους βάσης, για τον αριθμό τροχαίων ατυχημάτων και το είδος λήφθηκε υπόψη το (δυσμενέστερο και εγγύτερο στο σήμερα) έτος 2021 (από την υπό εξέταση περίοδο (2018-2021)) - Πηγή στοιχείων τροχαίων ατυχημάτων: Δ/νση Αστυνομίας Μαγνησίας - βλ. και σχετικό κεφάλαιο στο Π.3 του ΣΒΑΚ				

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ					
Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμμετοχικής διαδικασίας & Συσχέτιση με επιλεγέντα μέτρα	Περιγραφή			Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
	Ποσοτικοποίηση στόχου		Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
	Περιγραφή	Μονάδα μέτρησης			
#	Ονομασία Δείκτη				
	(Δ-9): Στην τιμή έτους βάσης, λαμβάνεται υπόψη η πρόταση του Σχεδίου Δράσης. (Δ-10): Στην τιμή έτους βάσης, λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες σχετικές υποδομές που εντοπίζονται στην περιοχή παρέμβασης - βλ. και σχετικό κεφάλαιο στο Π.3 του ΣΒΑΚ				
Βήματα υπολογισμού δεικτών	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μήκος οδικού δικτύου που θα ψηφιοποιηθεί αναφορικά με την ρυθμιστική σήμανση 1) Χαρτογράφηση σήμανσης σε περιβάλλον GIS 2) Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους του ΣΒΑΚ ανά υπό εξέταση περίοδο <ul style="list-style-type: none"> ▪ Νέα συλλογή στοιχείων τροχαίων συμβάντων στο νησί 1) Συλλογή/Καταγραφή δεδομένων σε φόρμες excel 2) Υπολογισμός και επεξεργασία δεδομένων σε πίνακες & γραφήματα 3) Χαρτογράφηση θέσεων τροχαίων συμβάντων σε περιβάλλον GIS 4) Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους του ΣΒΑΚ ανά υπό εξέταση περίοδο <ul style="list-style-type: none"> ▪ Υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων 1) Παρακολούθηση εξέλιξης πλήθους υλοποιημένων μέτρων 2) Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους του ΣΒΑΚ ανά υπό εξέταση περίοδο				
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αλοννήσου σε συνεργασία με το Α.Τ. Αλοννήσου και την Δ/ση Αστυνομίας Μαγνησίας (ιδία επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)				

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ						
#	Ονομασία Δείκτη	Περιγραφή			Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
		Ποσοτικοποίηση στόχου		Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
		Περιγραφή	Μονάδα μέτρησης			
Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΘ και ΑμεΑ M1.1 Πρόταση κατασκευής νέων ή/και διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των υφιστάμενων πεζοδρομίων <1,5μ. M1.2 Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών M1.3 Εγκάρσιες διασχίσεις: Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών M1.4 Δημιουργία / Υλοποίηση πράσινων διαδρομών M1.5 Βελτίωση βαδισιμότητας - αποκατάσταση επιφανειών πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, κ.α. M1.6 Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα & Λοιπά μέτρα αστικής αναζωογόνησης M3.2 Πεζοδρομήσεις - Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)						
11	Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας και σχεδιασμός διαπλάτυνσεων στα πεζοδρόμια)	Προτεινόμενες υπό εξέταση ζώνες προς διαπλάτυνση πεζοδρομίων	μ.	145	100% του συνολικού προτεινόμενου	
		Προτεινόμενη υπό εξέταση ζώνη προς μετατροπή οδικού τμήματος σε ήπιας κυκλοφορίας	τ.μ.	1600	35% του συνολικού προτεινόμενου	≥70% (αθροιστικά) του συνολικού προτεινόμενου
12	Βελτίωση των υποδομών των πεζοδρομίων (ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων, εξασφάλιση επαρκούς πλάτους για ελεύθερη όδευση, τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, ράμπες ΑμεΑ κ.α.), προκειμένου να επιτυγχάνεται η ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών	Προτεινόμενες υπό εξέταση ζώνες προς βελτίωση των υποδομών των πεζοδρομίων	Μήκος (μ.) υπό εξέταση δικτύου	1810	35% του συνολικού προτεινόμενου	≥70% (αθροιστικά)
						του συνολικού προτεινόμενου
Πηγές δεδομένων		(Δ-11,12): Δεν υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας στο Δήμο. Οδοί ή τμήματα οδών με επίστρωση κυβόλιθου ή σχετικών πλακών όπου και δεν υπάρχει σχετική σήμανση ή/και έχει παραληφθεί από το Δήμο απόφαση περί θεσμοθέτησής τους ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας, ΔΕΝ λαμβάνονται υπόψη. Ως εκ τούτου, για τον υπολογισμό των δεικτών, στην τιμή έτους βάσης, λαμβάνονται υπόψη οι προτάσεις του Σχεδίου Δράσης, ανά περίπτωση. <i>Οι υπολογισμοί είναι κατά προσέγγιση (λόγω έλλειψης τοπογραφικού).</i>				
Βήματα υπολογισμού δεικτών		1) Παρακολούθηση εξέλιξης υλοποίησης μέτρων (ανά κατηγορία, ανά μονάδα μέτρησης) 2) Ενημέρωση των χωρικών αρχείων σε περιβάλλον GIS 3) Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους του ΣΒΑΚ ανά υπό εξέταση περίοδο				

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αλοννήσου (ιδία επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)
------------------------------------	--

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ						
#	Ονομασία Δείκτη	Περιγραφή			Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
		Ποσοτικοποίηση στόχου		Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
		Περιγραφή	Μονάδα μέτρησης			
Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης στους οικισμούς & Εμπορευματικές μεταφορές 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) M4.2 Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις, κ.α.) και λοιπά μέτρα M4.3 Εγκατάσταση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του νησιού M4.4 Πρόταση διαχείρισης λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης (ωράριο, κανονισμός κ.α.)						
13	Αύξηση θέσεων στάθμευσης εκτός οδού (σε κομβικά σημεία των οικισμών)	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε χώρους εκτός οδού ή/και άλλες οριοθετημένες θέσεις	Αρ.θέσεων	135	5% (αύξηση)	10% (αύξηση συνολικά)
14	Δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	Ποδηλατοστάσια σε βασικούς οικισμούς του νησιού	Αρ.θέσεων ποδηλάτων	0	25	50% (αύξηση από την τιμή που προτείνεται στην 5ετία - βλ. και σημείωση)
15	Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	Αρ.θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ - σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του νησιού	Αρ.θέσεων ειδικής κατηγορίας	7	5% (αύξηση)	+10% (από τις προτεινόμενες)
16	Δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης / τροφοδοσίας	Αρ.θέσεων στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης - σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του νησιού	Αρ.θέσεων ειδικής κατηγορίας	0	2	2
Πηγές δεδομένων		(Δ-13): Στην τιμή έτους βάσης, λήφθηκαν υπόψη οι χωρητικότητες των κάτωθι χώρων στάθμευσης: Δημοτικός χώρος στάθμευσης Πατητήρι = 17 (διαγραμμισμένες θέσεις) Δίκτυο χερσαίας Ζώνης Λιμένα – προσδιορισμένα σημεία στάθμευσης μέσω				

	<p>σήμανσης Π-31 = 31 (δεν λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές θέσεις, π.χ. δίκυκλα)</p> <p>Δημοτικός χώρος στάθμευσης Χώρα Αλοννήσου = 87 (δεν λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές θέσεις)</p> <p>(Δ-14):</p> <p>Δεν υπάρχουν υφιστάμενες σχετικές υποδομές στο Δήμο.</p> <p>Για τον υπολογισμό των δεικτών λαμβάνεται υπόψη η πρόταση του Σχεδίου Δράσης.</p> <p>(Δ-15):</p> <p>Θέσεις ΑμεΑ στη Χώρα Αλοννήσου = 4</p> <p>Θέσεις ΑμεΑ (από Masterplan Λιμένα Πατητηρίου, λαμβάνονται υπόψη ως δεδομένες προς υλοποίηση) = 3</p> <p>- βλ. και σχετικό κεφάλαιο στο Π.3 του ΣΒΑΚ</p>
Βήματα υπολογισμού δεικτών	<ol style="list-style-type: none">1) Παρακολούθηση εξέλιξης υλοποίησης μέτρων (ανά κατηγορία)2) Ενημέρωση των χωρικών αρχείων σε περιβάλλον GIS3) Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους του ΣΒΑΚ ανά υπό εξέταση περίοδο
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αλοννήσου

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ						
#	Ονομασία Δείκτη	Περιγραφή			Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
		Ποσοτικοποίηση στόχου		Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
		Περιγραφή	Μονάδα μέτρησης			
Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία στο νησί M2.1 Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις M2.2 Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο M5.1 Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων						
17	Βελτίωση του βαθμού εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, με πύκνωση των δρομολογίων	Αρ.δρομολογίων/περίοδο		[12] - [3]	[2] (δρομολόγια επιπλέον) - [1] (δρομολόγιο επιπλέον)	
18	Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (με οχήματα πράσινης τεχνολογίας π.χ. ηλεκτρικά) καθώς και πρόσβαση στα οχήματα από άτομα με κινητικές δυσκολίες	Αρ.οχημάτων «πράσινης τεχνολογίας»		0	1 2 (συνολικά*)	
19	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας: Στάσεις, στέγαστρα, καθιστικός εξοπλισμός, πληροφόρηση, φωτισμός	Υποδομές	Αρ.στάσεων/έτος	17*	≥25% των στάσεων να έχουν αναβαθμιστεί ≥50% (αθροιστικά) των στάσεων να έχουν αναβαθμιστεί	
20	Ανάπτυξη περιπατητικού/ποδηλατικού/θαλάσσιου τουρισμού με συνδυασμένες μετακινήσεις (μέσω και της δημόσιας συγκοινωνίας)	Δράσεις / παρεμβάσεις προώθησης βιώσιμης κινητικότητας	Αρ.ολοκληρωμένων παρεμβάσεων περιπατητικών διαδρομών / έτος	0	3 6 (συνολικά)	
Πηγές δεδομένων		(Δ-17): Στην τιμή έτους βάσης, λαμβάνεται υπόψη το τρέχον πρόγραμμα δρομολογίων της συγκοινωνίας του Δήμου με: 12 δρομολόγια / ημέρα στη διαδρομή Πατητήρι – Χώρα Αλοννήσου 3 δρομολόγια / ημέρα στη διαδρομή Πατητήρι – Στενή Βάλα (Δ-18): Στην τιμή στόχο της 10ετίας, λαμβάνεται υπόψη η αγορά του μικρού λεωφορείου (van ή mini bus) (Δ-19): Απογραφικές εργασίες στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ (βλ. και σχετικό πίνακα υποδομών των στάσεων της δημοτικής συγκοινωνίας στο αντίστοιχο κεφάλαιο του Π.3 του ΣΒΑΚ – ο αστερίσκος (*) στην τιμή βάσης αφορά ότι η αναβάθμιση των υποδομών εξετάζεται ανά περίπτωση παρεμβάσεων (π.χ. σήμανση Π-28,στέγαστρο/καθιστικό, πληροφόρηση) σε κάθε στάση. Το «17» αφορά στον συνολικό αριθμό των στάσεων				

	στην περιοχή παρέμβασης
Βήματα υπολογισμού δεικτών	1) Παρακολούθηση εξέλιξης υλοποίησης μέτρων (ανά κατηγορία) 2) Ενημέρωση των χωρικών αρχείων σε περιβάλλον GIS 3) Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους του ΣΒΑΚ ανά υπό εξέταση περίοδο
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αλοννήσου

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ						
#	Ονομασία Δείκτη	Περιγραφή			Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
		Ποσοτικοποίηση στόχου		Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
		Περιγραφή	Μονάδα μέτρησης			
Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον M5.1 Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων M5.2 Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα						
21	Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σε συγκεκριμένα σημεία των οικισμών (βλ. και ΣΦΗΟ Δήμου)	Σταθμοί επαναφόρτισης Η/Ο - Αρ.θέσεων Η/Ο		0	9 Σταθμοί Η/Ο με 16 θέσεις επαναφόρτισης	Αύξηση 5% του συνολικού αριθμού σταθμών επαναφόρτισης
22	Ανάπτυξη ευφών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) στη δημοσία συγκοινωνία με στάσεις τηλεματικής	Υποδομές	Αρ.στάσεων/έτος	17	≥15% των στάσεων να ενταχθούν στο σύστημα	≥50% (αθροιστικά) των στάσεων να ενταχθούν στο σύστημα
23	Ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης θέσεων στάθμευσης (-πληροφόρηση οδηγών σε πραγματικό χρόνο για διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης) στους υφιστάμενους δημοτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε αντιπροσωπευτικά σημεία των διαδρομών προσπέλασης	Υποδομές	Συστήματα VMS	0	το 50% των υφιστάμενων δημοτικών χώρων να ενταχθούν στο σύστημα	το 100% των δημοτικών χώρων να ενταχθούν στο σύστημα
Πηγές δεδομένων		(Δ-21): Στην τιμή έτους βάσης, λήφθηκε υπόψη του εγκεκριμένο ΣΦΗΟ του Δήμου Αλοννήσου (https://mapsportal.ypen.gr/maps/1058) Στην τιμή της 10ετίας, λαμβάνεται υπόψη η αναθεώρηση του ΣΦΗΟ (βλ. και Σχέδιο Δράσης) (Δ-22): Απογραφικές εργασίες στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ (βλ. και σχετικό πίνακα υποδομών των στάσεων της δημοτικής συγκοινωνίας στο αντίστοιχο κεφάλαιο του Π.3 του ΣΒΑΚ)				

Βήματα υπολογισμού δείκτων	1) Παρακολούθηση εξέλιξης υλοποίησης μέτρων (ανά κατηγορία) 2) Ενημέρωση των χωρικών αρχείων σε περιβάλλον GIS 3) Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους του ΣΒΑΚ ανά υπό εξέταση περίοδο
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αλοννήσου

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ						
#	Ονομασία Δείκτη	Περιγραφή			Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
		Ποσοτικοποίηση στόχου		Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
		Περιγραφή	Μονάδα μέτρησης			
Ενίσχυση της συμμετοχικότητας						
<i>Ο δείκτης δεν αφορά σε συγκεκριμένο μέτρο ή στρατηγικό στόχο, παραταύτα θα αποτυπώσει το κοινωνικό αντίκτυπο (συνολικά) των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. στο νησί, καθορίζοντας ως ένα βαθμό και την επιτυχία (ή μη) του Σχεδίου στο πλαίσιο συν-αντίληψης στη αλλαγή και κατ' επέκταση προώθηση της κουλτούρας για βιώσιμη αστική κινητικότητα.</i>						
24	Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων	Ποσοστό ατόμων που λαμβάνει μέρος στη συμμετοχική διαδικασία	Αρ. συμμετεχόντων στις διαβουλεύσεις	10	10%	25% συνολικά
25	Αύξηση των δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας	Αριθμός δράσεων ευαισθητοποίησης ανά έτος		2	≥6 συνολικά	≥8 συνολικά
Πηγές δεδομένων		(Δ-24): Πρακτικά από τις καταγεγραμμένες δημόσιες διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. (Δ-25): Πρακτικά αναφορικά με τις καταγεγραμμένες δράσεις αστικής κινητικότητας (π.χ. ποδηλατοδράσεις, συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή εβδομάδα Κινητικότητας, κ.α.) που πραγματοποιούνται μέσω του Δήμου στο νησί.				
Βήματα υπολογισμού δείκτων		Δεν υπάρχουν επιπλέον απαιτήσεις πέραν της συλλογής των παραπάνω δεδομένων για την αξιολόγηση του δείκτη				
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό		Δήμος Αλοννήσου				

Βασική σημείωση:

- ✓ Νέες έρευνες ερωτηματολογίου αναφορικά με τις μετακινήσεις δύναται να πραγματοποιούνται ανά διετία όπου είναι και η υποχρέωση του Δήμου για την κατάρτιση της έκθεσης προόδου του τελικού Σχεδίου Δράσης.
- ✓ Για την παρακολούθηση δεικτών, ο Δήμος Αλοννήσου δύναται να χρησιμοποιήσει και να αξιοποιήσει το σύνολο των στοιχείων καθώς και ψηφιακών χωρικών δεδομένων που συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και αναλύθηκαν λεπτομερώς κατά την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στο πλαίσιο του Παραδοτέου (3).
- ✓ Η συλλογή τροχαίων συμβάντων στο νησί, θα πρέπει να συλλέγεται και να αναλύεται ανά έτος (σε συνεργασία με αρμόδιο τμήμα/αστυνομική διεύθυνση), προκειμένου ο Δήμος να είναι σε θέση να παρεμβαίνει άμεσα (με τυχόν διαχειριστικά μέτρα) προκειμένου να τηρούνται τα ποσοστά μείωσης που έχουν τεθεί. Σημειώνεται ότι το Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνει σειρά διαχειριστικών και γεωμετρικών παρεμβάσεων προκειμένου να διασφαλιστεί το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας. Προτείνεται για κάθε ατύχημα να λαμβάνεται και φωτογραφία με κινητό τηλέφωνο, προκειμένου να είναι δυνατός ο εντοπισμός του σημείου του ατυχήματος σε χάρτη.
- ✓ **Τέλος, η λίστα των προτεινόμενων δεικτών παρακολούθησης της πρόοδου του Σχεδίου Δράσης, δύναται να τροποποιηθεί μετά την οριστική επεξεργασία του Σχεδίου Παρακολούθησης/Αξιολόγησης από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου καθώς και κατά την επικαιροποίηση του Σχεδίου Δράσης σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 9.**

2.6 Λοιπές κατευθύνσεις – νομοθεσίες και οδηγίες που συμβάλλουν στην ανάπτυξη των ΣΒΑΚ σε εθνικό επίπεδο

- Αριθ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 (ΦΕΚ Β6213/7-12-2022) περί Αντικατάστασης της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621).
- Εγκύκλιος 55 Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΔΤΕ/δ/ 43511/161 /1998 «Οδηγίες και Προδιαγραφές για Τροποποιήσεις, Επεκτάσεις Ρυμοτομικών Σχεδίων».
- Οδηγίες Σχεδιασμού «**Σχεδιάζοντας για όλους**» του γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ, όπως θεσμοθετήθηκαν με το άρθρο 27 του ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79/2012).
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας – Ν. 2696/1999 με τις νέες επικαιροποιήσεις αυτού.
- Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας – ΦΕΚ 580/Δ/1999.
- Πολεοδομικά σταθερότυπα – ΦΕΚ. 285/Δ/2004.
- Ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών – 2621/Β/2009.
- Καθορισμός Εθνικών οδών – ΦΕΚ 222/Α/1955 & Μητρώο Εθνικών οδών 2010.
- Καθορισμός των επαρχιακών οδών – ΦΕΚ 47/Α/1956 & Ανακατάταξη Επαρχιακού Οδικού Δικτύου των Νομών της Χώρας – ΦΕΚ 293/Β/1995 & Μητρώο Επαρχιακών οδών 2010.
- Κ.Υ.Α. Υπ. ΠΕΚΑ και Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ 6952, ΦΕΚ 420/16.03.2011.
- Νέος Οικοδομικός Κανονισμός – Ν. 4067/2012.
- Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας – ΦΕΚ 2302/Β/2013.
- Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με Α.Π. 42382/16.07.2013, «Διευκρινήσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012), που αφορά στις ειδικές ρυθμίσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ / εμποδιζόμενων Ατόμων».
- Σύμβαση για την οδική κυκλοφορία του 1968 και Ευρωπαϊκή Συμφωνία συμπλ. τη σύμβαση – Ν. 4266/2014.
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ).
- Τεχνικές οδηγίες για ποδηλατόδρομους – ΦΕΚ 1053/Β/2016.
- Τεχνικές οδηγίες για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών – ΦΕΚ 85/Β/2018.
- Οδηγός ανασχεδιασμού αστικών οδών αρμοδιότητας δήμων, ΜΟΔ Α.Ε. 2019.